İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KARMA KULLANIMLI GAYRİMENKUL GELİŞTİRME PROJELERİNİN İSTANBUL MERKEZİ İŞ ALANLARI ÖRNEĞİNDE ANALİZİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Fadime (ATCI) ÇOBAN

Anabilim Dalı : Gayrimenkul Geliştirme

Programı : Gayrimenkul Geliştirme

OCAK 2010

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KARMA KULLANIMLI GAYRİMENKUL GELİŞTİRME PROJELERİNİN İSTANBUL MERKEZİ İŞ ALANLARI ÖRNEĞİNDE ANALİZİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Fadime (ATCI) ÇOBAN
(516061010)

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 25 Aralık 2009
Tezin Savunulduğu Tarih : 27 Ocak 2010

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Ferhan GEZİCİ (İTÜ)
Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Vedia DÖKMECİ (İTÜ)
Yrd. Doç. Dr. Ş. Şence TÜRK (İTÜ)

OCAK 2010

ÖNSÖZ

Tez çalışmamın neticelenmesinde benden desteğini esirgemeyen, çok değerli kişilere bu vesile ile teşekkür etmek istiyorum. Bu çalışmanın tamamlanmasında emeği geçen ve destek veren hocam Sayın Ferhan Gezici'ye sonsuz teşekkür ederim. Ayrıca İ.T.Ü Gayrimenkul Geliştirme programının kurucularına, idari yetkililerine ve tüm hocalarına emek ve sabırlarından dolayı çok teşekkür ederim.

Tüm eğitim hayatımda benden maddi ve manevi desteğini esirgemeyen anneme, babama ve kardeşlerime çok teşekkür ederim. Ayrıca, beni hep destekleyen, motive eden, tezime katkıda bulunan tüm arkadaşlarıma sonsuz teşekkür ederim.

Eğitim ve çalışma hayatımda yeni bir yol açan, DTZ Pamir & Soyuer yöneticilerinden ve aynı zamanda Gayrimenkul Geliştirme Yüksek Lisans Programı'nda hocam olan sayın Firuz Soyuer'e ve DTZ Pamir & Soyuer yöneticilerinden sayın Ali Pamir'e ve arkadaşlarıma desteklerinden dolayı çok teşekkür ederim.

Son olarak, her zaman yanımda olan, beni cesaretlendiren ve her türlü başarımın arkasında olan sevgili eşim, Mustafa Çoban'a sonsuz teşekkür ediyorum.

ARALIK, 2009

Fadime (ATCI) ÇOBAN

(Şehir Plancısı)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ ..... **i**
İÇİNDEKİLER ..... **iii**
KISALTMALAR ..... **v**
ÇİZELGE LİSTESİ ..... **vii**
ŞEKİL LİSTESİ ..... **ix**
ÖZET ..... **xi**
SUMMARY ..... **xiii**
1. GİRİŞ **1**
1.1 Çalışmanın Amacı 1
1.2 Kapsam 1
1.3 Yöntem 2
2. KARMA KULLANIMLI GAYRİMENKUL GELİŞTİRMENİN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ **3**
2.1 Karma Kullanımlı Gayrimenkul Geliştirmenin Tanımı 3
2.2 Dünyada ve Kuzey Amerika'da Karma Kullanımlı Gayrimenkul Gelişiminin Tarihsel Süreci 4
2.3 Türkiye'de Karma Kullanımlı Gayrimenkul Gelişiminin Tarihsel Süreci 6
2.4 Karma Kullanımlı Gayrimenkul Proje Türleri 8
2.4.1 Karma Kullanımlı Kuleler 8
2.4.2 Bütünleşik Kuleli Yapılar 11
2.4.3 Karma Kullanımlı Şehir Merkezleri ve Yerleşimler 13
2.5 Bölüm Sonucu 16
3. KARMA KULLANIMLI PROJELERİN TERCİH EDİLME NEDENLERİ **17**
3.1 Ekonomik ve Finansal Eğilimler 17
3.2 Politik, Sosyal ve Planlamada Öne Çıkan Yasal Eğilimler 18
3.3 Bina ve Kentsel Tasarım Eğilimleri 21
3.4 Bölüm Sonucu 23
4. İSTANBUL MERKEZİ İŞ ALANLARI PLANLAMA VE GELİŞİM SÜRECİ **25**
4.1 1995 Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı Kararları Çerçevisinde İstanbul Merkezi İş Alanlarının Gelişimi 25
4.2 2009 Çevre Düzeni Planı Kararları Çerçevesinde İstanbul Merkezi İş Alanlarının Gelişim Stratejileri 27
4.2.1 MİA ve Bütünleşme Bölgesi ve Plan Kararları 28
4.2.2 Alt Merkezler ve Plan Kararları 29
4.3 Bölüm Sonucu 31
5. KARMA KULANIMLI PROJELERİN İSTANBUL MERKEZİ İŞ ALANLARINDA YER SEÇİMİ ve ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ **33**
5.1 Büyükdere Aksı Karma Kullanımlı Projeler ve Etkilerinin Değerlendirilmesi 40
5.1.1 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planları Yapılaşma Koşulları 40

5.1.2 Büyükdere Aksında Seçilen Karma Kullanımlı Projeler 45
5.1.3 Büyükdere Aksı Üzerinde Yer Alan Karma Kullanımlı Projelerin Kent Yapısına Etkileri 51
5.1.4 Büyükdere Aksı Üzerinde Yer Alan Karma Kullanımlı Projelerin Gayrimenkul Piyasası ve Kamu Gelirlerine Etkileri 52
5.2 Basın Ekspres Yolu Karma Kullanımlı Projeler ve Etkilerinin Değerlendirilmesi 53
5.2.1 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planları Yapılaşma Koşulları 58
5.2.2 Basın Ekspres Aksında Seçilen Karma Kullanımlı Projeler 61
5.2.3 Basın Ekspres Aksı Üzerinde Yer Alan Karma Kullanımlı Projelerin Kent Yapısına Etkileri 64
5.2.4 Basın Ekspres Aksı Üzerinde Yer Alan Karma Kullanımlı Projelerin Gayrimenkul Piyasası ve Kamu Gelirlerine Etkileri 65
5.3 Büyükdere Aksı ve Basın Ekspres Aksı Üzerinde Yer Alan Karma Kullanımlı Projelerin Birlikte Değerlendirilmesi 66
6. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ 69
7. KAYNAKLAR 75
ÖZGEÇMİŞ 79

KISALTMALAR

GYO : Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı
MİA : Merkezi İş Alanı
ABD : Amerika Birleşik Devletleri
USA : United States of America
CBD : Central Business Districts
PUD : Planned Unit Development
TOG : Transit Odaklı Gelişme
ÇDP : Çevre düzeni Planı
AVM : Alışveriş Merkezi

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : Karma Kullanımlı Projelerin Planlama Aşaması 4
Çizelge 2.2 : John Hancock Center Proje Bilgileri 8
Çizelge 2.3 : 900 North Michigan Proje Bilgileri 9
Çizelge 2.4 : Jin Mao Kulesi Proje Bilgileri 10
Çizelge 2.5 : İstanbul Safir Kulesi Proje Bilgileri 11
Çizelge 2.6 : WestEnd City Center Proje Bilgileri 11
Çizelge 2.7 : AOL Time Warner Center Proje Bilgileri 12
Çizelge 2.8 : Kanyon Proje Bilgileri 13
Çizelge 2.9 : Mizner Park Proje Bilgileri 14
Çizelge 2.10 : Akaretler Sıra Evleri Proje Bilgileri 15
Çizelge 4.1 : Merkezler Kademelenmesi, Ç.D.P 30
Çizelge 5.1 : Büyükdere Aksı Üzerindeki Gayrimenkul Projeleri 36
Çizelge 5.2 : 2008 ADNKS göre İlgili İlçe Nüfusları 38
Çizelge 5.3 : Metrocity Yapılaşma Bilgileri ve Proje İçeriği 46
Çizelge 5.4 : Kanyon Yapılaşma Bilgileri ve Proje İçeriği 48
Çizelge 5.5 : Safir Yapılaşma Bilgileri ve Proje İçeriği 50
Çizelge 5.6 : Basın Ekspres Aksı Üzerindeki Gayrimenkul Projeleri 56
Çizelge 5.7 : 2008 ADNKS göre İlgili İlçe Nüfusları 57
Çizelge 5.8 : 212 Projesi Yapılaşma Bilgileri ve Proje İçeriği 62
Çizelge 5.9 : Nish İstanbul Yapılaşma Bilgileri ve Proje İçeriği 64

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : John Hancock Center 8
Şekil 2.2 : 900 North Michigan 9
Şekil 2.3 : Jin Mao Kulesi 9
Şekil 2.4 : İstanbul Safir Kulesi 10
Şekil 2.5 : WestEnd City Center 11
Şekil 2.6 : AOL Time Warner Center 12
Şekil 2.7 : Kanyon Projesi 13
Şekil 2.8 : Mizner Park 14
Şekil 2.9 : Akaretler Sıra Evleri 15
Şekil 4.1 : İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı, 1995 26
Şekil 4.2 : İstanbul Çevre Düzeni Planı Mevcut MİA ve Öneri Merkezler 28
Şekil 4.3 : İstanbul Çevre Düzeni Planı, Avrupa Yakası 30
Şekil 4.4 : İstanbul Çevre Düzeni Planı, Anadolu Yakası 31
Şekil 5.1 : İstanbul Büyükdere Aksı Arazi Kullanımı (Levent-Şişli)..... 34
Şekil 5.2 : İstanbul Büyükdere Aksı Detaylı Arazi Kullanımı (Levent-Şişli)..... 36
Şekil 5.3 : İstanbul Büyükdere Aksı Ulaşım Şeması..... 38
Şekil 5.4 : Ayazağa Revizyon Nazım İmar Planı 41
Şekil 5.5 : Kağıthane Revizyon Nazım İmar Planı 43
Şekil 5.6 : Şişli Merkez ve Çevresi Nazım İmar Planı 45
Şekil 5.7 : Metrocity Projesi 46
Şekil 5.8 : Kanyon Projesi 47
Şekil 5.9 : Kanyon Projesi 48
Şekil 5.10 : Safir Projesi 50
Şekil 5.11 : Basın Ekspres Karayolu Ulaşım Aksları..... 54
Şekil 5.12 : Basın Ekspres Aksı Arazi Kullanımı 55
Şekil 5.13 : İstanbul Basın Ekspres Aksı Detaylı Arazi Kullanımı 55
Şekil 5.14 : Bağcılar Revizyon Nazım İmar Planı 59
Şekil 5.15 : Bahcelievler Merkez Y. ve K. Mahalleleri Nazım İmar Planı 61
Şekil 5.16 : 212 İstanbul Projesi 61
Şekil 5.17 : Nish İstanbul Projesi 63
Şekil 5.18 : Nish İstanbul Projesi 63

KARMA KULLANIMLI GAYRİMENKUL GELİŞTİRME PROJELERİNİN İSTANBUL MERKEZİ İŞ ALANLARI ÖRNEĞİNDE ANALİZ EDİLMESİ

ÖZET

Dünyanın önde gelen metropol şehirlerinde ortaya çıkan ve genelde merkezi iş alanları üzerinde arsa fiyatlarının yüksek olması ve arsa arzının sınırlı olmasından dolayı uygulanan karma kullanımlı projeler 1990'lı yılların sonundan itibaren İstanbul merkezi iş alanları üzerinde de geliştirilmeye başlanmıştır.

Karma kullanımlı projeler genelde metropol şehirlerin merkezi iş alanlarında, büyük kentsel arsalar üzerinde, kentsel yapıyı etkileyecek kadar büyük kapalı alanlara sahip projelerdir ve kentsel altyapıyı, kentsel imajı ve silüeti, kentin gayrimenkul piyasasını ve kent ekonomisini etkileyen nitelik ve niceliklere sahip olmalarından dolayı bu tez çalışması kapsamında karma kullanımlı proje tanımı, özellikleri, dünya ve İstanbul'daki projelerin özellikleri, İstanbul merkezi iş alanların ve planların gelişimi birinci bölümde incelenmiştir.

Son bölümde ise İstanbul Büyükdere aksı merkezi iş alanı ve Basın Ekspres Yolu planlanan merkezi iş alanı üzerindeki mevcut ve inşa halindeki karma kullanımlı projeler incelenerek, tasarım özellikleri, kent yapısına etkileri, gayrimenkul piyasası ve kamu gelirlerine etkileri incelenmiş olumlu ve olumsuz yönleri değerlendirilmiştir.

ANALYZING THE MIXED USE REAL ESTATE DEVELOPMENT PROJECTS WITHIN ISTANBUL CENTRAL BUSINESS DISTRICT AREAS

SUMMARY

In many world metropolitan cities' central business district areas, mixed use projects are developed due to lack of available land areas for new developments and high land prices in CBD areas. Since the end of 1990's, mixed use projects are started to be developed in also İstanbul central business districts.

Mixed use projects are generally located in metropolitan CBDs, on big urban lands including enormous closed areas that can affect urban systems and structure. In this thesis; description of mixed use projects, characteristics of projects that are developed in the world and İstanbul and transition of İstanbul CBDs and metropolitan plan decisions are analyzed in the first part, due to quantitive and qualitative effects of mixed use projects on urban infrastructure, image of the city and silhouette, urban real estate market and urban economics.

In last part, existing and construction mixed use project details, urban and building design trends, effects on urban structure, urban macroform, urban real estate market and public revenues areas are analyzed and advantages and disadvantages of the mixed use projects are evaluated for İstanbul Büyükdere Axis CBD and Basın Ekspres Axis CBD projects.

1. GİRİŞ

1.1 Çalışmanın Amacı

Dünya metropollerinde ve İstanbul'da gayrimenkul yatırımları içerisinde öne çıkan karma arazi kullanımlarının şehir yapılarında tekrar ortaya çıkma ve tercih edilme nedenlerinin araştırılarak merkezi iş alanlarındaki projelerin etkilerinin analiz edilmesidir.

1.2 Kapsam

Dünya kentlerinde arazi kullanımlarının tarihsel süreçte değişimi, günümüzde öne çıkan karma kullanımlı gayrimenkul projeleri ve nedenleri incelenecek ve İstanbul'daki uygulamlarının olumlu ve olumsuz yönleri değerlendirilecektir.

Giriş bölümü olan birinci kısımda, konunun belirlenmesi ve tanıtılması, amaç, yöntem ve kapsam açıklamaları yer almaktadır.

İkinci bölümde, karma arazi kullanımlı gayrimenkul geliştirme sürecinin tanımlanması, dünyada tarihsel süreci ve gelişimi, Türkiye'de tarihsel süreci ve gelişimi ve karma kullanımlı proeje türleri yer almaktadır.

Üçüncü bölümde günümüzde karma kullanımlı projelerin tercih edilmesinin nedenleri, dünyada ekonomik, finansal, politik, sosyal ve yasal etmenler ve tasarım eğilimleri, Türkiye'de tercih edilme nedenleri ve kent yapısı üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesini içermektedir.

Dördüncü bölümde İstanbul merkezi iş alanlarının gelişimi, planlanması, merkezler kademelenmesi, gelişim karar ve stratejileri araştırılmış ve karma kullanımlı projelerin süreçte nasıl geliştiği analiz edilmiştir.

Beşinci bölümde analizi yapılacak merkezi iş alanlarının konumu, ulaşımı, nüfus ve ekonomisi, tarihsel süreçte gelişimi, arazi kullanımlarının dönüşümü, Çevre Düzeni Plan kararlarındaki yeri, imar durumu analizi ve sosyal çevre analizleri yapılmıştır. Devamında ise merkezi iş alanlarında yer alan karma kullanımlı projelerden mevcut

ve inşaat aşamasındaki projeler seçilerek karma kullanımlı yapılar ile ilgili genel bilgiler, imar koşulları, tasarım özellikleri, kent yapısına etkileri, gayrimenkul piyasası ve kamu gelirlerine etkisi, projelerin farklılaşan yönleri ve olumlu ve olumsuz etkileri değerlendirilmiştir.

Son bölümde bu çalışma kapsamında genel bir değerlendirme yapılarak sonuç ve önerilerde bulunulacaktır.

1.3 Yöntem

Merkezi iş alanlarında geliştirilmekte olan ve mevcut karma kullanımlı projelerin nitel ve nicel özellikleri ile kent yapısına etkilerinin analiz edilebilmesi için literatür araştırması yapılmış, karma kullanımlı gayrimenkul geliştimenin tanımı, bileşenleri, süreci konusunda araştırmalar yapılmıştır.

Karma kullanımlı projelerin geliştirilmesinin tercih edildiği merkezi iş alanlarının özellikleri, gelişimleri, arazi kullanımarının dönüşümleri irdelenmiş ve planlanan merkezler kademelenme stratejileri için 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı incelenerek ilgili plan kararlarının mevcut durumla ilişkisi değerlendirilmiştir. Alan çalışması yapılacak merkezi iş alanları belirlenmiş, ulaşım, nüfus ve ekonomi özellikleri ve bu merkezi iş alanlarının 1/5000 ölçekli Nazım İmar planlarındaki yapılaşma koşulları ve plan kararları analiz edilmiştir. Alan çalışması için seçilen bölgelerdeki mevcut ve inşa halindeki öne çıkan projeler seçilmiştir ve bu projelerin özellikleri ile imar durumları, tasarım özellikleri ve kent yapısına etkileri, gayrimenkul piyasasına ve kamu gelirlerine etkisi, olumlu ve olumsuz yönleri karşılaştırma yöntemi ile değerlendirilmiştir. İstanbul Çevre Düzeni Planı ve imar planları ile ilgili veriler İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve ilçe belediyelerinden temin edilerek bu çalışmada kullanılmıştır. Karma kullanımlı projelerin gayrimenkul piyasasına ve kamu gelirlerine etkisinin analizi için piyasadaki profesyonel gayrimenkul değerleme ve danışmanlık firmalarının hazırladıkları raporlar ve belediyelerin gelirler müdürlüğünden bilgi sağlanmıştır.

Sonuç ve genel değerlendirme bölümünde konu ile ilgili veriler analiz edilmiş ve karma kullanımlı projelerin kentte yapılaşmış çevreye, doğal çevre ve sosyal çevresine olumlu ve olumsuz etkileri değerlendirilmiştir.

2. KARMA KULLANIMLI GAYRİMENKUL GELİŞTİRMENİN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ

2.1 Karma Kullanımlı Gayrimenkul Geliştirmenin Tanımı

Karma kullanımlı projeler, üç veya daha fazla arazi kullanım fonksiyonun birlikte inşa edildiği projeler olarak tanımlanmıştır. Buna karşın birden çok kullanım fonksiyona sahip gayrimenkul projeleri de karma kullanımlı proje olarak kabul edilmektedir [1]. Karma kullanım, planlamada "zoning" bölgeleme anlayışına alternatif olarak benimsenmiş ve bölgelemenin getirdiği kentteki işlevsel ayrımlara karşıt olarak kentsel yaşam ortamındaki çeşitliliği ve sürekliliği sağlayan esnek planlama olarak sunulmaktadır [2].

Karma kent planlama farklı kentsel işlevlerin; konut, çalışma, etkinlik, ticaret, yönetim ve ulaşım sistemi gibi aynı yerde bulundurma eğilimi olarak tanımlanmaktadır. Bu tür esnek kullanım ve planlamalar ile kentin daha verimli olarak kullanılacağına dikkat çekilmektedir [2].

Birçok karma kullanımlı projede, ana kullanımlar genelde ofis, perakende, konut ve otel gibi gelir getiren kullanımlardır. Diğer öne çıkan ikincil kullanımlar ise, sanatsal faaliyet alanları, meydanlar, kongre-toplantı alanları, müzeler veya kamu kullanım alanlarını içerebilmektedir. Kültürel ve kamusal ikincil kullanım alanlarının finanse edilmesinde yardımseverlerin ve kamusal kaynakların maddi destekleri bu alanların gerçekleştirilmesinde ihtiyaç duyulmaktadır [1].

Karma kullanımlı projelerin çok fonksiyonlu olmalarının yanı sıra ikinci karakteristiği farklı kullanımların ve bunların farklı fiziksel bileşenlerinin bir arsada birlikte kullanılmasıdır. Projedeki bütün bileşenlerin, farklı formlarda bile, birbirleriyle yaya bağlantılı olarak gerçekleştirilmesi gerekir. Bu farklı formlar; tek bir blokta farklı kullanımların bir arada olduğu kule projeleri, şehir merkezindeki kamusal bir alan etrafında gerçekleştirilen; örneğin bir sokak, park, meydan veya alışveriş merkezi çevresindeki projeler veya yaya dostu yürüyüş alanları ile birbirine bağlanmış farklı kullanımların birlikte inşa edildiği yaşam alanları projeleridir [1].

Karma kullanımların iyi bir proje olarak algılanmasını sağlayacak olan unsurlar farklı kullanımlar arasında sinerji oluşturulması ve mekansal bütünlüğün hissedilmesidir ve unsurlarda yaya sirkülasyonu ve yönlendirmelerin doğru olarak planlama safhasında yapılması gereken kritik bileşenlerdir. Sonuçta karma kullanımlı projeler uyumlu bir geliştirme stratejisi ve plan ile tasarlanırlar ve tamamlanırlar. Projeler, planlama aşamasında geliştirici, pazar analistleri, mimarlar ve plancılar, gayrimenkul yetkilileri, sermaye ve finansman kaynakları gibi çeşitli ve farklı uzmanlık alanlarının katılımıyla gerçekleştirilir. Farklı kullanımarın bir arada bulunması nedeniyle planlama aşaması diğer birçok proje geliştirme türüne göre çok daha karmaşıktır. Aşağıdaki çizelgede belirtilen çalışmaları gerekli kılmaktadır [1].

Çizelge 2.1 : Karma Kullanımlı Projelerin Planlama Aşaması

Pazar Araştırma Çalışmaları
Proje Geliştirme Programı (Alternatif Geliştirme Programları ile)
Arazi Kullanımı ve Bina Kullanım Planları ve Maketleri
Tasarım ve Planlama Çizim Çalışmaları, Eskizleri
Maliyet Tahminleri
Fizibilite Analizleri
Finansal Planlar
Pazarlama Planları
Yönetim Planları

Karma kullanımlı projelerde konsept planları, projede yer alacak kullanımların türlerini ve büyüklüklerini, yapılaşma iznini, farklı kullanım türlerinin projenin ve arsanın hangi bölümlerinde yer alacağını gösteren detayları içerir. Bu tür rehber planlar sayesinde projenin planlı bir şekilde büyüklük, zamanlama, tür, bina yoğunlukları ve açık alanlar ve arazi altyapısı gibi proje bileşenlerinin ilişkilerinin doğru olarak yürütülmesi sağlanır [1].

2.2 Dünyada ve Kuzey Amerika'da Karma Kullanımlı Gayrimenkul Gelişiminin Tarihsel Süreci

Tarih boyunca şehirsel büyümelerde konut, ticaret, üretim, eğlence - kültür gibi arazi kullanımlarının hem nüfusu büyük yerleşimlerde hem de nüfusu küçük olan yerleşimlerde birlikte kullanıldığı görülmüştür. Eski Yunan ve Çin şehirlerinden yeni

kıta kentlerine kadar otomobil kullanımı yaygınlaşmadan önce birbirinden farklı arazi kullanımlarının karma olarak birlikte geliştiği görülmüştür. 20. yy ortalarında ise bazı eğilimler ve gelişmeler neticesinde şehirlerdeki birçok arazi kullanım türünün karma olarak birlikte kullanımı yavaşlamıştır [1].

Otomobil kullanımının ulaşımda baskın hale gelmesi, yatayda ve düşük yoğunluklu yerleşimlerin gelişmesi; şehir yapısında arazi kullanımlarının ayrışmasına yöneltmiştir. Ayrıca yükselen refah seviyesi özellikle Kuzey Amerika ve Avrupa'da hane halklarının geniş, çoğu zaman ayrık nizamda büyük parselli tek aile kullanımlı evlerde yaşamalarına sebep olmuştur. Buna ek olarak; yatayda arazi kullanım dokularının oluşmasına, kolay yaya ulaşım bağlantılarının azalmasına sebep olmuş ve farklı arazi kullanımlarının farklı bölgelerde gelişimi teşvik edilmiştir [1].

Ancak, bölgelemenin tercih edilmesinin nedenleri arasında sanayi devriminin etkilerinin giderek artması sonucu sanayi ve depolama alanlarının büyük alanlara ihtiyaç duyması, kentsel fonksiyonlarda ayrışma ve uzmanlaşma, daha gelişmiş ve yüksek kapasitede altyapı ve ulaşım bağlantıları ihtiyacı, sanayi tesislerinin çevreye ve yerleşim alanlarına olan olumsuz etkileri ve çevresel kirlilik nedeniyle konut ve merkezi alanlarından uzak mesafelerde inşa edilmesi gerekliliği öne çıkan nedenlerdir. Böylece, ekonomik gelişmeyi hızlandıran sanayi ve depolama alanları kent merkezleri ve konut alanlarından uzak yerlerde, otoyollara, demiryollarına ve limanlara güçlü ulaşım bağlantıları olan alanlarda geliştirilmiştir.

İmar kanunları ve arazi kullanım düzenlemeleri özellikle Kuzey Amerika'da arazi kullanımlarının ayrışmasını ve kontrol edilmesini, hatta yeni gelişen alanlarda farklı arazi kullanımlarının birlikte kullanılmasını yasak hale getirmiştir. Bu eğilim ve etkilerin sonuçları halen günümüzde de geçerlidir. Dünya üzerindeki birçok şehirde konut alanları halen az katlı, tek aile kullanımlı olarak, ticari alanlar ise büyük bölgesel alışveriş merkezleri olarak veya ana cadde mağazacılığı olarak, ofis alanları da şehir merkezlerinde yüksek katlı olarak veya Amerika'da ve dünyanın birçok yerinde düşük yoğunluklu kent dışı ofis parklar veya koridorlar olarak gelişmiştir [1].

1980'lerdeki diğer öne çıkan karma kullanım özellikleri; proje ölçülerinde ve kat büyüklüklerinde küçülme, karma kullanımlarda konut alanı oranında artış, tarihi ve modern dokunun birlikte kullanılması ve tarihi mevcut binalarda yenileme ve rehabilitasyon projelerine yer verme, projelerde kentsel bütünlüğe daha açık ve

hassas yaklaşımlar ve eğlence ve kültürel kullanımların karma kullanımlara daha yoğun kullanılmalarıdır. 1990'larda ve 2000'lerin başında ise karma kullanımlı projeler, kendi içinde bütünlüğü olan büyük yapı komplekslerinden çıkıp kentle ve şehirsel mekanlarla bütünlük sağlayan projelere dönüşmüşlerdir. Yeni projelerle karma kullanımlı projelerin kentsel çevreye ve kentsel kaliteye katkıları artmış ve karma kullanımlı projelerin sayılarında artış olmuştur [1].

2.3 Türkiye'de Karma Kullanımlı Gayrimenkul Gelişiminin Tarihsel Süreci

Türkiye'de karma kullanımlı yapılaşma, geleneksel anlamda alt katı ticaret üst katları konut olan veya alt katları ticaret üst katları iş merkezi olarak kullanılan ve genelde yerleşimlerin merkezlerinde yer alan kullanımlar olarak görülmektedir. Artan sanayi üretimleri ve çevrede yarattıkları kirlilik ve artan iç göç nedeniyle arazi kullanımı planlamasında bölgeleme "zoning" yaklaşımının Türkiye'deki şehirsel gelişimlerin de formunu etkilediği görülmüştür

Bu süreçte, konut alanları merkezi iş alanlarından, ticari alanlardan ve diğer çalışma alanlarından bölgesel olarak ayrılmış, otoyollar ve ana yollar çevresinde gelişen yerleşimler görülmüştür. Bunun sonucu olarak İstanbul'da 1960lardan itibaren banliyöleşmenin arttığı ve sadece konut ve sosyal donatı kullanımlarının yer aldığı, çalışma alanlarına uzak yerleşimler ortaya çıkmıştır. Bu konuda tarihsel süreçte en eski örneklerinden biri İstanbul Bakırköy'de yer alan Ataköy yerleşimi gösterilebilir. Ataköy yerleşimi 1960'lardan 1990'lara kadar Türkiye Emlak Kredi Bankası tarafından 11 etap olarak geliştirilmiştir [3]. İstanbul'da çevre yollari ve otoyollarin inşaası ile kentsel yayilma hız kazanmış, ana arterlerin kesişim noktalarinda ve önemli bağlantılarda perakende ve ofis kullanımlarını içeren karma kullanımlı yeni yapılaşma alt merkezlerin formunu oluşturmaya başlamıştır [4]. Daha sonraki dönemlerde devam eden bu süreç, eski konut yerleşim alanlarında ve merkezi alanlarda yaşayan nüfusu da kendi çekim alanına almıştır. Çünkü bu bölgelerdeki kentsel doku, eskimiş konut alanları, otopark ve yol genişliklerinin günümüz ihtiyaçlarında yetersiz kalması gibi nedenlerle yerleşen nüfusun demografik özellikleri de değişmiştir. Kent merkezlerindeki eski konut alanlarında genelde yeni gelişen konut alanlarında konut edinme gücü olmayan veya tercih etmeyen aileler ile öğrenciler, evin ortak kullanılması yoluyla bir arada yaşayan genç bekar

çalışanlardan oluşmaktadır. Bu durum karma kullanımlı projelerin gerçekleştirildiği merkezi alanların sosyal demografik yapısı ile ilgili fikir vermektedir.

1980'li yıllardan sonra İstanbul merkezi iş alanı, geleneksel merkez olan Eminönü-Beyoğlu bölgesinden Taksim-Şişli bölgesine doğru büyümüştür. Ağır sanayi üretimleri organize sanayi bölgelerine ve şehirlerin en dış çeperlerine kaymıştır. 1990'lı yıllarda ise Levent-Maslak bölgeleri de Avrupa yakasında merkezi iş alanına eklenmiştir [5]. Anadolu yakasında ise E5 üzerinde Kozyatağı ve Altunizade merkezi iş alanları oluşmaya başlamıştır. Bu durum ev-iş arasındaki yolculuk sürelerini arttırmış, kentin belli bölgeleri sadece ticaret ve hizmet fonksiyonlarına ayrılmış, zaman ve enerji kaybına, trafik sorununa ve hava kirliliği gibi hayat kalitesini düşüren birçok olumsuzluğa sebep olmaktadır.

Bölgeleme ile karşımıza çıkan bu gibi kentsel kullanım ayrıışmaları için dünyada ve ülkemizde arazi kullanımlarının bir arada kullanıldığı, akıllı büyüme olarak tanımlanan ve daha kompakt yerleşim yerlerinin planlaması ve gelişmesi öne çıkmaktadır. Akıllı büyüme kentlerin dağınık gelişimini önlemek için yürünebilir, bisiklet dostu, aktarma odaklı ulaşım ve karma kullanım teorisidir. Akıllı büyüme; ulaşım, işyeri ve konut bağlantılarını çözmenin yanında, fayda ve maliyetlerin kentsel mekanda eşitlikçi dağılımı, doğal kaynakların, kültürel mirasın, halk sağlığının korunması gibi birçok nokta üzerinde hassasiyet gösteren kentsel planlama kararları içermektedir [6].

Akıllı büyümenin genel prensipleri özet olarak konut edinme fırsatları ve seçim şansını arttırmak, yürünebilir komşuluk üniteleri oluşturmak, toplumda iş birliğini güçlendirmek, toplumda kentsel değerleri koruma ve kentin gelişimine duyarlılığı arttırma, gelişim kararlarını öngörme, kamu-özel sektör birlikteğini dengeli ve adil yürütme, karma kullanımlı alanlar yaratma, kentsel açık alanların korunması ve kullanımda duyarlı olma, ulaşım sistemleri arasında tercih yapabilme ve verimlilik, bütüncül 'kompakt' gelişim ve dikeyde büyüme ile yeşil alan imkanlarının arttırılmasıdır [6].

Akıllı büyümenin prensiplerinden biri olan karma kullanımlı alanlar yaratma 1990'lı yıllardan sonra İstanbul ölçeğinde Büyükdere caddesi üzerindeki merkezi iş alanında uygulanmaya başlanmışken son yıllarda Yenibosna-Atatürk Havaalanı bölgesi ile

Ümraniye -Tepeüstü ve Kozyatağı-Ataşehir bölgelerinde de karma kullanımlı gayrimenkul yatırımları gerçekleştirilmektedir.

2.4 Karma Kullanımlı Gayrimenkul Proje Türleri

Karma kullanımlı projeler farklı işlevler, boyutlar ve biçimler içerse de bazı temel fiziksel ve strüktürel modeller bu yapıların tanımlanmasına ve anlaşılmasına yardımcı olmaktadır. Karma kullanımlı projelerin fiziksel yapısı genellikle: karma kullanımlı kuleler, bütünleşik kuleli yapılar, karma kullanımlı şehir merkezleri ve bölgeler olarak üç genel kategoride gruplanabilmektedir [1].

2.4.1 Karma Kullanımlı Kuleler

Karma kullanımlı kule tanımı tek bir kule yapısıdır. Dikkate değer bir kütlesi, hacmi ve yüksekliği vardır. Proje de kullanımlar dikey olarak sıralanmaktadır. Birçok varyasyonu mümkündür [1]. Chicago'daki John Hancock Center karma kullanımlı kulelerin en eski ve en başarılı örneklerindendir; zeminde perakende ve yeme-içme alanları, bunun üzerinde ofis ve ofis kullanımının üzerinde ise konut üniteleri bulunmaktadır [7].



Şekil 2.1 : John Hancock Center [7]

Çizelge 2.2 : John Hancock Center Proje Bilgileri [7]

Yer:	ABD, Chicago
Toplam Kapalı Alan:	260.126 m²
Tamamlanma Tarihi:	1970
Kat Sayısı:	100
Bina Yüksekliği:	344 m
Kamusal Alan:	94.katta Gözlem Kulesi
Kullanımlar:	Konut, ofis, yeme-içme ve alışveriş alanları

Diğer bir karma kullanımlı kule tipi de geniş taban alanı yapısından yükselen kulelerdir. Örneğin 900 North Michigan Avenue'de konutlar, otel, ofis ve geniş tabanda da perakende alanı ve otopark alanı bulunmaktadır [8].



Şekil 2.2 : 900 North Michigan [8]

Çizelge 2.3 : 900 North Michigan Proje Bilgileri [8]

Yer:	ABD, Chicago
Toplam Kapalı Alan:	-
Tamamlanma Tarihi:	1989
Kat Sayısı:	265
Bina Yüksekliği:	344 m
Kullanımlar:	Konut, ofis, otel, alışveriş alanları

Karma kullanımlı kulelerin üçüncü tipi ise; alçak katlı bir yapıya yüksek katlı bir kulenin iliştirilmesiyle oluşturulan yapılardır. Shanghai'daki Jin Mao Kulesi bunun en iyi örneklerinden biridir [1]. Bu yapı ofisin üzerinde otel ve bunlara bitişik çok katlı bir perakende alanından oluşmaktadır.



Şekil 2.3 : Jin Mao Kulesi [9]

Çizelge 2.4 : Jin Mao Kulesi Proje Bilgileri [9]

Yer:	Çin, Şangay
Toplam Kapalı Alan:	278.707 m²
Tamamlanma Tarihi:	1988
Kat Sayısı:	88
Bina Yüksekliği:	421 m
Kamusal Alan:	88.katta Gözlem Kulesi
Kullanımlar:	Ofis, Otel, yemek ve alışveriş alanları

Karma kullanım yapılarının en belirgin ayırıcı özellikleri arasında; proje kütlesinin tek bir yapıya birleştirilmesidir. Böylece, bu görünüş göze çarpan bir fiziksel görüntü ve ilgi çekici bir proje kimliği ortaya koymaktadır. Bunun da projeye olan en büyük faydası öne çıkan görünürlüğü sayesinde pazarlamaya katkısıdır. Örneğin Jin Mao Kulesi ve John Hancock Center dünyadaki en yüksek kuleler arasındadır ve diğerlerine göre çok daha fazla dikkat çekmektedir. Bu tip yapıların en büyük dezavantajları ise açık kamusal alan yaratma zorluğudur [1].

Türkiye'de karma kullanımlı tek bir kule örneği olarak İstanbul merkezi iş alanında, Levent bölgesindeki Safir projesi gösterilebilir. Projede alışveriş merkezi katları ve merkezi iş alanı konut kullanımları inşa edilmiştir. Toplamda 261 m yüksekliğe sahip olan proje 61 katlıdır. Levent'te toplam inşaat alanı 157.800 m² olan ve 35.000 m² alışveriş merkezi alanına sahip projede otopark katları, 22 farklı mimari tipte konut ve İstanbul seyir kulesi mevcuttur.



Şekil 2.4 : İstanbul Safir Kulesi [10]

Çizelge 2.5 : İstanbul Safir Kulesi Proje Bilgileri [10]

Yer:	Türkiye, İstanbul
Toplam Kapalı Alan:	164.139 m²
Tamamlanma Tarihi:	2010
Kat Sayısı:	61
Bina Yüksekliği:	261 m
Kamusal Alan:	Gözlem Kulesi
Kullanımlar:	Konut, ev-ofis, yemek ve alışveriş alanları

2.4.2 Bütünleşik Kuleli Yapılar

Bütünleşik kuleleri yapılar; avlu, hol, alışveriş alanları, yer altı otoparkı gibi bütün proje bileşenleriyle alt katlarda ortak bir tabanda birleşen ve mimari yönden birbirine bağlanan tek yapıdan ve kulelerden oluşmaktadır. Bunlar tip olarak merkezi iş alanlarında ve yüksek yoğunluklu banliyölerde özellikle banliyö merkezlerinde görülmektedir. Houston'daki Houston Galleria ve Boston'daki Copley Place bu tip kule yapılarına verilecek örneklerdendir [1]. Bu tip bütünleşik yapıların birçok varyasyonu mümkündür. Bu tür bir karma kullanım, Budapeşte'de WestEnd City Center'da, ofis ve otel yapıları ile otopark ve perakende alanı ile birleşmektedir [1].



Şekil 2.5 : WestEnd City Center [11]

Çizelge 2.6 : WestEnd City Center Proje Bilgileri [11]

Yer:	Macaristan, Budapeşte
Toplam Kapalı Alan:	186.000 m²
Tamamlanma Tarihi:	1999
Kamusal Alan:	Çatı Bahçesi, 22,300 m² açık alan kullanımı
Kullanımlar:	Otel, ofis, yemek ve alışveriş alanları

Bazı durumlarda; binalar ortak bir platformdan yükselmektedir veya otopark, servis alanları ve perakende tesislerini içeren çok katlı yüksek platformlardan yükselmektedir. Örnek olarak, Potsdamer Meydanında bulunan Sony Center sekiz adet bina içermektedir. Bu yapının, tabandaki tüm alana hizmet eden alt kat servis alanları ve otopark alanı üzerinde sekiz bina yer almaktadır [1].

Newyork'daki AOL Time Warner Center bu tarz yapıların başka bir biçimidir. Bu yapıda iki karma kullanımlı kule; 2 bodrum kat ve üzerindeki 10 katlı perakende, ofis ve kültürel tesislerin üzerinde yer almaktadır. Her iki kulede; konut üniteleri, ofis ve otel kullanımları bulunmaktadır [1].



Şekil 2.6 : AOL Time Warner Center [12]

Çizelge 2.7 : AOL Time Warner Center Proje Bilgileri [12]

Yer:	ABD, New York
Toplam Kapalı Alan:	260.000 m²
Tamamlanma Tarihi:	2003
Kat Sayısı:	63
Bina Yüksekliği:	229 m
Kamusal Alan:	Çatı Bahçesi, 22,300 m² açık alan kullanımı
Kullanımlar:	Otel, ofis, konut, yemek ve alışveriş alanları, yayın stüdyoları

Türkiye'de bütünleşik kule örneği olarak İstanbul merkezi iş alanında, Levent bölgesindeki Kanyon projesi gösterilebilir. Projede alışveriş merkezi katları ve merkezi iş alanı konut kullanımları ile ofis katları inşa edilmiştir. 26 katta 30.000 m²

ofis alanı, 179 adet 21 farklı mimari tipte konut ve ortak bahçe alanı ile 4 katta, 160 mağazayı içeren toplam 37.500 m² alışveriş merkezi ve otopark alanları mevcuttur.



Şekil 2.7 : Kanyon Projesi [13]

Çizelge 2.8 : Kanyon Proje Bilgileri [13]

Yer:	Türkiye, İstanbul
Toplam Kapalı Alan:	250.428 m²
Tamamlanma Tarihi:	2006
Kat Sayısı:	26
Kamusal Alan:	Açık alan kullanımları, etkinlik alanları
Kullanımlar:	Konut, ev-ofis, yemek ve alışveriş alanları

2.4.3 Karma Kullanımlı Şehir Merkezleri ve Yerleşimler

Bu tarz yapılar; yolların, caddelerin, parkların, meydanların etrafında planlanmaktadır. Tek bir yapıdan çok kentsel bölge niteliğindedirler. Genellikle, perakende üzerinde ofis veya konut gibi küme halindeki kullanımları içermektedirler, çoğu zaman alçak veya orta katlı yapılardır ve baskın bir şekilde tek tek binaların yol kenarlarında, meydanların etrafında veya açık alanlarda konumlanmasıyla oluşmaktadırlar. Bu tip kullanımlar yaygınlaşmakta ve insanlar tarafından diğer karma kullanımlı projelere göre daha çok tercih edilmektedir.

Florida'da bulunan Boca Raton'daki Mizner Park 1990'da tamamlanmıştır, karma kullanımlı şehir merkezlerinin ABD'deki en eski örneklerinden biridir. Şehir merkezinde oluşan bu karma kullanımlı yapı ana yol boyunca uzanan iki blok, alışveriş alanı, caddenin ortasında lineer bir parktan oluşmaktadır. Projenin bir tarafında perakende kullanımlarının üzerinde konut, diğer tarafında ise perakende

kullanımlarının üzerinde ofis bulunmaktadır. Bu tip projelerin geliştirildiği yerler kent için bir merkez niteliği kazanmaktadır [1].



Şekil 2.8 : Mizner Park [14]

Çizelge 2.9 : Mizner Park Proje Bilgileri [14]

Yer:	ABD, Florida
Perakende Kullanım Alanları:	37.000 m²
Tamamlanma Tarihi:	1991
Maksimum Kat Sayısı:	7
Kamusal Alan:	Açık alan kullanımları, müze, amfitiyatro
Kullanımlar:	Konut, ofis, otel, yemek ve alışveriş alanları

Günümüzde karma kullanımlı proje türleri arasında en çok benimsenen karma kullanımlı proje tipi olmuştur. Yeni bir şehir merkezi yaratmada veya şehir merkezlerini taşımada şehir planlamanın önemli araçlarındandır. Bu tip projelerin tamamlanması için oldukça büyük alanlar gerekmektedir. Çünkü bu projelerin tam olarak başarıya ulaşabilmesi için binalar dikey yerine yatay konumlandırılmalı, caddeler arasında iyi ulaşım bağlantıları kurulmalı, açık alan bağlantıları kuvvetli olmalı, yaya bağlantıları, park, meydan otopark konumlanması da iyi bir şekilde planlanmalıdır.

Türkiye'de karma kullanımlı şehir merkezleri örneği olarak Beşiktaş ilçesindeki 2008 Mart ayında restorasyonu tamamlanan 1870'li yıllarda yapılmış Akaretler sıra evler projesi gösterilebilir. Projede otel, perakende, ofis, konut, otopark ve müze kullanımları dahil edilmiştir. Kompleksin mülkiyeti Vakıflar Genel Müdürlüğü'ne ait olup Net Holding tarafından yap işlet devret modeliyle kiralanmış ve Akarnet adlı

şirket kurularak 1995 yılında projeye restorasyonuna başlanmıştır. Proje, Atatürk Müzesi, Ofis, Apart Otel, Otel, Mağazalar ve Otopark kompleksinden oluşmaktadır [15].

Bazı finansman sorunları dolayısıyla Akaretler kompleksi restorasyonuna ara verilmiştir. Net Holding'den uzun dönem kira sözleşmesi ilk önce Garanti Bankasına geçmiş, 2005 yılında da Bilgili Holding tarafından kiralama ve işletme hakkı satın alınarak tekrar onarıma başlanmış ve 2008 Mart ayında tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Yeni onarımla birlikte Akaretler Sıraevler'de, farklı büyüklükte konut – ofis üniteleri, toplam 11 bin metrekarede 34 mağaza, 6 kafe-restoran ve otel bulunmaktadır [15]. Ancak kamu kullanımına ayrılan bölüm sadece Atatürk Müzesidir, fakat bu müze de ziyaretçilere kapalıdır.



Şekil 2.9 : Akaretler Sıra Evleri [15]

Çizelge 2.10 : Akaretler Sıra Evleri Proje Bilgileri [15]

Yer:	Türkiye, İstanbul
Kullanım Alanları:	54.000 m²
Restorasyon Bitiş Tarihi:	2008
Maksimum Kat Sayısı:	3
Kamusal Alan:	müze
Kullanımlar:	Konut, ofis, otel, yemek ve alışveriş alanları

2.5 Bölüm Sonucu

Birden çok arazi kullanımının birlikte geliştirildiği projeler, karma kullanımlı proje olarak kabul görmektedir. Sanayi devrimi ile birlikte kentlerin büyük alanlara yayılması ile kullanımlar arasındaki artan mesafelerin ve uzun yolculuk sürelerinin çözümü için karma kullanımlı projeler, bütüncül "kompakt" planlama stratejileri çerçevesinde öne çıkmıştır. Karma kullanımlı projeler uyumlu bir geliştirme stratejisi ve plan ile tasarlanırlar ve tamamlanırlar.

Karma kullanımlı gayrimenkul projeleri 1960'lardan itibaren Amerika'da kent merkezlerinde öne çıkmıştır. 1980'lerden sonra ise sadece şehir merkezinde değil şehir çevresinde, banliyölerde, uydu şehirlerde de uygulanmaya başlanmıştır. 1990'larda ve 2000'lerin başında ise karma kullanımlı projeler, kendi içinde bütünlüğü olan büyük yapı komplekslerinden çıkıp kentle ve şehirsel mekanlarla bütünlük sağlayan projelere dönüşmüşlerdir. Yeni projelerle karma kullanımlı projelerin kentsel çevreye ve kentsel kaliteye katkıları artmış ve karma kullanımlı projelerin sayılarında artış olmuştur. Karma kullanımlı gayrimenkul projelerinin tarihsel süreçte ortaya çıkan türleri karma kullanımlı kuleler, bütünleşik çok kuleli yapılar ve karma kullanımlı şehir merkezi projeleridir.

İstanbul'da karma kullanımlı projeler genellikle Büyükdere merkezi iş alanında 1990'ların sonundan itibaren geliştirilmeye başlanmıştır. Metrocity ve Kanyon projeleri bütünleşik kuleli yapılar tipinde, Safir projesi karma kullanımlı kule tipinde, restore edilerek tekrar kente kazandırılan Akaretler projesi ise karma kullanımlı şehir merkezi projesi türüne dahil olmaktadır. Bundan sonraki bölümde ise karma kullanımlı projelerin Dünya'da ve Türkiye'de ortaya çıkış sebepleri, tercih edilme nedenleri yer alacaktır.

3. KARMA KULLANIMLI PROJELERİN TERCİH EDİLME NEDENLERİ

Karma kullanımlı gayrimenkul projeleri çeşitli eğilimlerden etkilenmektedir. Bunlar; ekonomik ve finansal eğilimler, politik, sosyal ve hukuksal eğilimler ve bina ve kentsel tasarım eğilimleri başlıklarında irdelenmiştir.

3.1 Ekonomik ve Finansal Eğilimler

Günümüzde metropolitan alanlarda artan ofis, perakende ve konut alanlarına rağmen kent merkezlerinde artan arsa fiyatlari ve proje geliştirme maliyetleri nedeniyle gayrimenkul geliştirme firmaları karma kullanımlı proje geliştirme konusunda isteklilerdir ve bu tür projelere talep olduğunu da öngörmektedirler. Büyük, tecrübeli ve başarılı gayrimenkul geliştirme şirketlerinin; büyük kapalı alanlarda, bütünleşik ve finansal olarak talep edilen karma kullanım projelerine odaklanmasında artış görülmektedir. Gerçek anlamda büyük ve karma bir proje ortaya çıkarabilmek için sermaye yönünden iyi durumda olmak gerekmektedir [14]. Dünya'da ve Türkiye'de birçok proje geliştiren firma 2008 yılında ortaya çıkan ve etkileri halen görülen ekonomik kriz nedeniyle projelerini tamamlamakta finansal açıdan zorlanmakta veya yatırımlarını ertelemek durumunda kalmışlardır. Amerika, Asya ve Avrupa'daki büyük firmalar ulusal ve uluslararası boyutta faaliyet göstermiş ve karma kullanımlı gayrimenkul proje geliştirmiş ve önemli yol katetmişlerdir. Türkiye'de, gayrimenkul geliştiriciler, genel itibariyle 1990'larda aktif olarak karma kullanımlı proje geliştirmeye başlamışlardır.

Finansal inişler ve çıkışlar olsa da her zaman iyi planlanmış gayrimenkul projeleri için sermaye kaynakları sağlanmaktadır. Büyük metropoliten kentlerde, özellikle yoğun gelişmenin olduğu ticaret alanlarında arazi fiyatları yükselmektedir. Arazi fiyatları artıkça geliştirici firmalar yüksek yoğunluklu ve karma kullanımlı projeler geliştirerek büyük finansal destek bulma yolları aramaktadırlar. Bunun yanında geliştiriciler henüz gelişmemiş arazilerde emilimi hızlandırmak için birden çok arazi kullanımlı projeler geliştirme yolunu seçmişlerdir. Banliyö bölgelerinde, yani merkezden uzak kent bölgelerinde de arazi fiyatları arttıkça ve bu yerler daha yoğun

geliştikçe, karma kullanımlı gayrimenkul projeleri daha verimli ve optimal sonuçlar ortaya çıkarmasından dolayı daha çok tercih edilmektedir [16].

Karma kullanımlı projelerin İstanbul'da Büyükdere aksı üzerinde geliştirililiyor olmasının ekonomik ve finansal eğilimler açısından nedenleri ise aks üzerindeki arsa fiyatlarının çok yüksek seviyeye ulaşması, geliştiricilerin yüksek arsa fiyatlarını karşılayabilmek için karma kullanımlı projeleri inşa ederek (konut, ofis, ev-ofis, alışveriş merkezi gibi kullanımları içeren) konut ön satışı yoluyla projenin başlangıcından itibaren nakit gelir akışı ile proje finansmanına katkı sağlayabilmesidir [17]. Ayrıca farklı kullanımların bir arada geliştiriliyor olmasının yarattığı sinerji ile projelerin pazarlanma sürecinin tekil kullanımlara göre daha kısa sürede gerçekleştiği, iyi tasarlanan ve planlanan projelerde gözlemlenmektedir.

3.2 Politik, Sosyal ve Planlamada Öne Çıkan Yasal Eğilimler

Planlamada öne çıkan şehir plancıları ve yazarların, tek tip arazi kullanımlarının kentsel gelişme ve büyüme üzerindeki sorunlarla başa çıkmada, günümüz planlama ve geliştirme politika ve uygulamalarından daha çok etkilendiği gözlenmiştir. Eski ile yeninin ve farklı kullanımların bütünleşmesi ile heyecan verici, ilginç ve güvenli şehirsel çevreler yaratmada başarılı sonuçlar elde edilmiştir [1].

Kuzey Amerika'da PUD (Planned Unit Development) yönetmeliği, 1960 ve 1970'lerde ortaya çıkan karma kullanım imar uygulamaları ve diğer esnek bölgeleme fikirleri yerel kuruluşlar tarafından tek arazi kullanımlı bölgelemeyi rahatlatmak ve karma kullanımlı projelerin önünü açmak adına kabul edilmiştir. Bu yeni yaklaşımlar, hem karma kullanımlı yeniden geliştirme planlarında hem de büyük ölçekli planlarda kendini göstermektedir [1].

Son yıllarda, yeniden canlandırmaya ihtiyacın bir zorunluluk olduğu birçok eski şehirsel merkezler ve banliyölerde iyileştirme ve yeniden geliştirme planlarının önemi artmıştır. Şehir merkezlerinde yeniden yapılandırma ve farklılaştırma ihtiyacı, 1950'lerin sonu ve 1960'ların başında ilk defa karma kullanımlı gayrimenkul projelerinin geliştirilme nedenlerinden birisi olmuştur. Yeniden yapılanma, şehir merkezlerinde, liman bölgelerinde ve eski banliyölerde geniş kapsamlı bir şekilde planlanmış karma kullanım projelerinin yapılmasına önderlik etmiştir.

1997'den itibaren ortaya çıkan "akıllı büyüme hareketi" ekonomi, toplum ve çevre arasındaki denge sağlamayı hedeflemekte ve daha yaşanabilir yerleşimlerin yaratılması için düzensiz yayılmayı azaltarak hızlı bir şekilde gelişmektedir. Akıllı büyümeyi uygulamaların geliştirilmesi için yüksek yoğunluklu karma kullanımlı yerleşimlerin merkezi iş alanlarında gerçekleştirilmesi tercih edilen stratejilerden en önemlisidir. Karma kullanımlı gayrimenkul projesi geliştirme eğiliminde olanlar, akıllı büyümeyi daha çekici ve işlevsel kentsel mekanlar yaratmada araç olarak görmektedirler. Akıllı büyüme, çok çeşitli konumlarda karma kullanımlı proje geliştirme için yeni fırsatlar sunarak, kamu kurumları, tasarımcılar ve geliştiriciler arasında git gide daha popüler olmaktadır [2]. Ancak burada kamunun ve sivil toplum kuruluşlarının düzenleyici ve denetleyici rolleri mutlaka yapılaşma koşullarının sınırlarını çizmelidir. Karma kullanımlı projelerin merkezde yapacağı çekim etkisi nedeniyle kentin makraformunda oluşabilecek dengesiz büyüme, merkez alt yapı kapasitelerinin yetersiz kalması gibi sorunlar ortaya çıkabilmektedir. Ayrıca verilen yüksek yapılaşma izinlerine karşılık bu projelerin kente ve kentliye sunacağı avantajlar ve geri dönüşler önceden arsa ve arazi yasa ve mevzuatları ile mutlaka düzenlenmelidir. Büyük kapali alanli projelerin inşa dileceği bölgede yaşayan ve bu projelerden etkilenecek diğer mevcut kullanıcıların inşa edilecek projelerle ilgili bilgilendirilmesi, projenin olumlu ve olumsuz yönleri ile ilgili fikir alış-verişinde bulunulması, çevresel etkilerinin değerlendirilmesi yurt dışında olduğu gibi ülkemizdeki projelerin planlama ve projelendirme aşamasında da yapılması katılımcı planlama için gereklidir.

Kentlerdeki trafik sorunu ve çevre kirliliği ile küresel ısınma sorunlarına çözüm için "Transit Odaklı Gelişme" sistemi yeni bir gelişme olarak tanımlanmaktadır. Önceleri merkezi alanlar ile diğer yerleşim ve çalışma alanları arasında ulaşım için tren sistemlerini kullanılarak seyahat edilirdi. Ancak günümüzde pek çok şehrin tren sistemleri, otomobil ve otoyolların kent ulaşımında baskın hale gelmesiyle arka planda kalmıştır[16]. Bugünün geliştiricileri T.O.G için, her biri diğer yollara ve park yerlerine bağlanan, metro, hafif raylı taşıma sistemi, tramvay, ring otobüsler, bisiklet ve yaya yolları gibi pek çok farklı araçla desteklenen kitlesel taşımacılığın kentsel gelişmeyle yakından ilişkili olduğunu savunmaktadır.

Geliştirmeye çoklu katılım uygulamaları son 10 yılda kamu, kamu-özel oluşumlar ve özel teşebbüslerin başarı ile yürüttükleri ortak çalışmalar sayesinde, transit

istasyonlar civarındaki arsaların değerlerini arttırmaktadır. Artan trafik yoğunluğu ve hava kirliliği; yeni transit ve transit odaklı gelişmenin desteklenmesini arttırmaktadır. Transit istasyonların etrafındaki; transit yerleşim yerleri ve diğer gelişmeler, karma kullanımlı projenin karakteristiğini üstlenmektedir. Transit odaklı gelişme alanlarında verilen özel imar durumları ve yüksek yapılaşma izinleri nedeniyle karma kullanımlı projelerin geliştirilmesi tercih edilmektedir. Türkiye'de verilen transit istasyon izinleri ise genelde trafik sorununa getireceği çözümler için değil ilgili arsaya çevredeki emsal projelerde verilen imar haklarından daha çoğunun verilmesine karşılık olarak taksi durakları, otobüs, minibüs, metro durakları yapılması içindir [16]. Şişli çevresinde geçerli olan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı notlarına, "Transfer Merkezi" lejandı eklenerek daha önce sosyal donatı alanı olarak belirlenen parsellere yapılaşma izni verilmiştir veya yapılaşma yoğunlukları mevcut izinlerin üzerine çıkartılmıştır ve projelere eklenebilecek kullanımlar için "Toplu Taşım Peronları,Taksi İndirme-Bindirme Cepleri, Otopark, Park&Ride, Ticaret-Hizmet ve Kamu Hizmet alanları (bankalar,döviz büroları,alışveriş merkezleri, bürolar,konaklama alanları), Kamu Hizmet alanları(toplantı-konferans salonları,fuar sergi alanları,kent bilgi panoları,seyahat acentaları,lokantalar,turizm danışma büroları,kültür-sanat, sinema-tiyatro) rekreasyon alanları yer alabilir" açıklaması yapılmıştır.

Ayrıca, karma kullanımlı projeler geliştirilecek arsa olmayan banliyölerde de artan politik ve sosyal talepler karma kullanımlı gayrimenkul proje geliştirmeyi teşvik etmektedir. Birçok banliyönün çok az ya da hiç mekan duygusu ve sahiplik hissi yoktur, çünkü bu yerlerde insanların bir arada olmasını sağlayacak mekanlar, kentsel odaklar, şehirsel merkezler bulunmamaktadır. Yerel otoriteler, karma kullanımlı projeleri şehir merkezlerinin ve konut alanlarının bu tip problemlerini çözmek için bir araç olarak görmektedirler. Karma kullanımlı projeler, kontrolsüz yayılan banliyöler için önemli odak noktaları olmaktadır [16].

Ancak, karma kullanımlı projelerin şehir merkezlerinde yüksek yoğunluklarla yapılması, alt yapı harcamalarının bu bölgelerde yoğunlaşması ile yüksek gelir gruplarının ulaşım ve barınma sorunlarına çözüm bulunmaktadır. Çünkü, orta ve düşük gelir grubunda yer alan kent sakinlerinin bu tip projelerde konut sahibi olması mümkün değildir, buralarda yer alan alışveriş ve yeme-içme olanaklarından ise kısıtlı faydalanması mümkündür. Buna karşın yurtdışındaki uygulamalarda, bu tip

projelerin belli oranlardaki bölümü “affordable housing” orta ve alt gelir grubununda bu tip projelerde konut sahibi olması için ayrılmaktadır. Orta ve düşük gelir grupları sadece bu tip projelere açık alan kullanımları, müzeler, parklar vb. gibi kamusal mekanlar dahil edilirse buralardan faydalanabileceklerdir. Ayrıca, şehir merkezinden uzakta yaşayan yüksek gelir grubundaki yerleşenler kent merkezlerinde yaşamayı tercih ettikleri taktirde en yüksek araç sahiplik oranı bu grupta yer aldığı için kent merkezi ile çeperler arasında trafik yoğunluğunda azalma olabileceği tahmin edilmektedir.

3.3 Bina ve Kentsel Tasarım Eğilimleri

2005 yılında İngiltere’nin Bristol kentinde düzenlenen AB bakanları düzeyindeki toplantıda, Sürdürülebilir Topluluklar Üzerine Bristol Mutabakatı kabul edilmiştir ve “Sürdürülebilir Yerleşmelerin Sekiz Özelliği” üzerinde mutabakat sağlanmıştır. Bristol mutabakatında ana başlıklar;

- yerleşimlerin aktif, kapsayıcı, güvenli olması,
- iyi idare edilmesi,
- iyi ulaşım sistemine sahip olması,
- iyi hizmet edilmesi,
- çevreye duyarlı olması,
- canlı olması,
- iyi tasarlanmış ve inşa edilmiş olması ve
- herkese adil olunmasıdır [19].

Karma kullanımlı projelerin, bina ve tasarım eğilimleri açısından değerlendirilmesi kapsamında Bristol Mutabakatı’nın “ yerleşimlerin iyi tasarlanmış ve inşa edilmiş olması” maddesi şu alt başlıkları içermektedir; yapılı çevrede, topluluğun kendine özgü yerel özelliğini tamamlayacak uygun bir boyut, ölçek, yoğunluk, tasarım ve plan (karma kullanım sistemli gelişimi de içermek) ve olumsuz çevresel etkileri en aza indirgeyen malzemeler kullanarak yapılmış yüksek kalitede, karma kullanımlı, dayanıklı, esnek ve uyarlanabilir olmasıdır [19].

Akıllı büyüme ve yeni şehircilik hareketi, tasarımı ve geliştirme konseptleri; yaya odaklı ve çeşitli karma kullanımlı projeler içeren karma kullanımlı şehir merkezlerini ön plana çıkarmaktadır. Ofis kullanımının hızlı artışı ve büyümesi ve bunun sonucunda oluşan ofis talebi, karma kullanım projelerini destekleyen en önemli unsurdur. Birçok büyük ofis projesi genellikle etrafında birçok kullanıma ve tesise ihtiyaç duymaktadır ve gayrimenkul piyasası da bu tarz bir ihtiyaç olduğunu desteklemekte, büyüme ve gelişmenin dengeli olmasını sağlamaktadır. Ofis projesi ne kadar büyük olursa tesis ihtiyacı da ona göre artmaktadır. Örneğin; ofis çalışanları için restoran ve mağazalara ihtiyaç vardır. Ofislere iş için gelen müşterilerin konaklamaları için otele ihtiyaç vardır. Ofiste çalışanların rahatı ve konforu için de ofis yakınında konuta ihtiyacı vardır [16].

Ana cadde perakendeciliği ve şehirsel eğlence merkezleri; yoğun çevresel lokasyonlarda, güçlü yaya akslarında ve karma projelerde yoğunlaşmaktadır. Şehirdeki eğlence merkezlerinin, geliştirme olgusunda çok önemli bir yeri vardır. Oteller, günümüzde daha detayli olarak tasarlanmakta ve karma kullanımlı projeler için iyi bir şekilde konumlandırılmış çok çeşitli toplanma tesisleri, restoranlar, mağazalar, rekreasyonel alanlar içermektedir. Ofis kiracıları bu geniş tesisleri hizmet olarak görmektedirler, bu nedenle ofis kullanıcılarını çekebilmek için ofislere yakın olmalıdırlar. Buna ek olarak, bu tesisler konut kullanıcıları tarafından da önemli hizmet alanları olarak algılanmaktadır [16].

Karma kullanımlı projelerin bina ve tasarım eğilimleri; arazi kullanımlarının yoğun kullanımı, arazi kullanımların çeşitli olmasını, farklı arazi kullanımlarının iyi bir şekilde birbiriyle bağlanması ve bütünleştirilmesini içerir. Bu kapsamda açık kamusal alanlar, kompakt ve akıllı yerleşimler, transit odaklı gelişim, farklı arazi kullanımlarının bir arada bulunması, farklı kullanıcılara uygun farklı tipte konu çeşitliliği, yürünebilir ve bisiklete kullanılabilir sokaklar, yeterli ulaşım ve yaya ağları, yaya ulaşımı konfor ve güvenliği, çevre yerleşimlere kolay erişim ve tarihi binaların çevre kullanımlara uygun fonksiyonların verilmesi, toplumun farklı kesimlerini buluşturan kamusal açık alanlar ve kültürel-sosyal faliyet alanları gibi öğelerin varlığı karma kullanımlı projelerin tasarlanmasında öne çıkmaktadır [20].

3.4 Bölüm Sonucu

Karma kullanımlı projelerin ortaya çıkışını belirleyen ve gelişimini destekleyen nedenler ekonomik ve finansal olarak bu tip projelerin finansman sağlamada ve pazarlama aşamasında fizibilite çalışmalarında en verimli sonucu vermesidir. Ayrıca merkezi alanlarda artan arsa fiyatlarınının karşılanabilmesi ve projenin finansal açıdan daha kolay ilerleyebilmesi için karma kullanımlı projeler tercih edilmektedir.

Politik, sosyal ve yasal eğilimler açısından ise kentleşme politikalarında, yapılaşmış çevre ve sosyal çevre özelliklerinde, imar koşullarında değişen koşullar ve eğilimler ortaya çıkmıştır. Bölgelemeye alternatif olarak kentsel merkezlerde "akıllı büyüme", bütünleşik "kompakt" şehir ve büyüme, eski sanayi ve liman alanlarının dönüşümü, kentsel yenileme, "transit odaklı gelişme" gibi stratejiler ortaya çıkmış ve genelde karma kullanımlı projelere yer verilmiştir.

Bina ve kentsel tasarım eğilimlerlerinde ise kent merkezlerinde ofis kullanımlarını destekleyen alışveriş merkezi ve otel kullanımlarının yanı sıra konut alanlarının yer alması sonucuda değişiklik ve dönüşümler görülmüştür. Merkezi alanlarda kamusal alanların planlanması, yaya ve bisikletli ulaşımı, sosyal-kültürel alanlar ve açık alan kullanımları, etkinlik alanları ihtiyaçları öne çıkmaktadır. Sonraki bölümde ise İstanbul MİA alanlarının gelişim süreci ve büyük ölçekli stratejik plan kararları incelenmiştir.

4. İSTANBUL MERKEZİ İŞ ALANLARI PLANLAMA VE GELİŞİM SÜRECİ

Merkezi iş alanları, büyük kentlerin merkezlerinde ticaret ve hizmet fonksiyonlarınınen yoğun olduğu bölgelerdir. Merkezi iş alanları genelde kentin en yüksek yoğunluklu alanlarıdır ve kuvvetli ulaşım bağlantıları ile kentin en ulaşılabilir noktalarında yer almaktadırlar [21].

Bu bölümde, İstanbul merkezi iş alanlarının gelişimi, yer seçimi nitelikleri ve merkezi iş alanlarının analizi yapılacaktır.

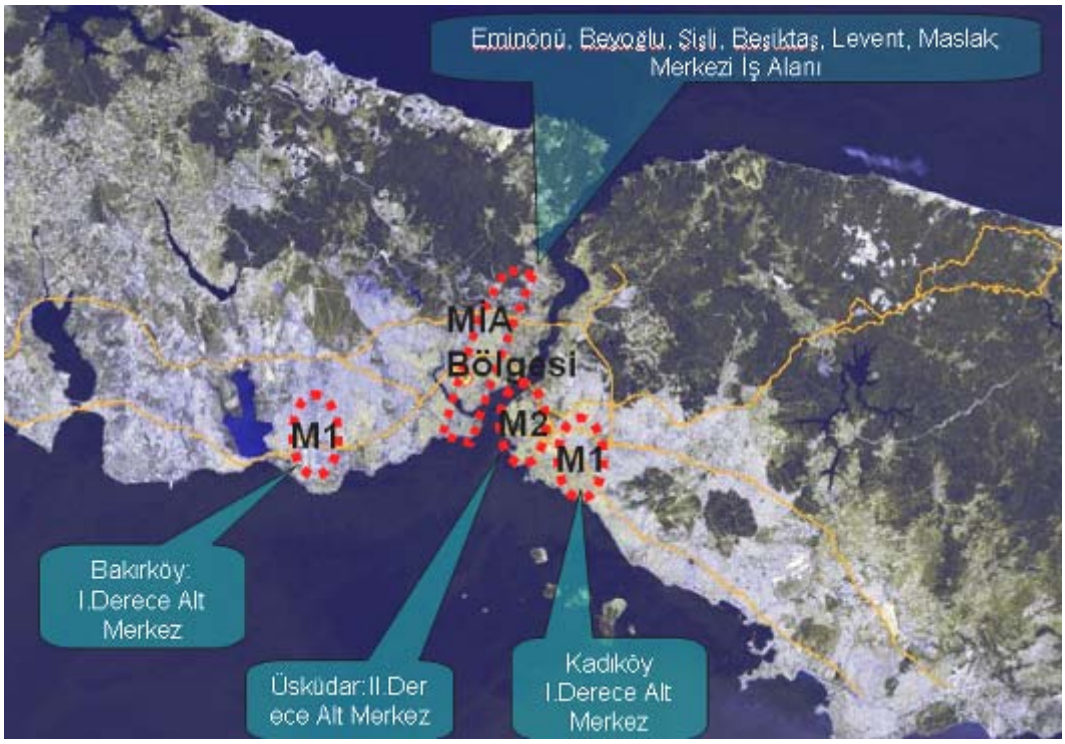
4.1 1995 Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı Kararları Çerçevisinde İstanbul Merkezi İş Alanlarının Gelişimi

1990'li yillarda, daha önce merkezden saçaklara doğru kayan sanayi kullanımlarının yanı sıra konut alanları da merkezden saçaklara doğru genişlemeye başlamıştır. Eski İstanbul nüfusunun yaşadığı ve eski yerleşimlerin bulunduğu merkezi bölgeler ise bu oluşum içinde yıkılıp göreli olarak daha yoğun ve ticaret-hizmet fonksiyonlu bölgeler haline dönüşmüştür. Bu dönüşüm 1/50.000 ölçekli Metropolitan Alan Nazım Planının onaylanması ile hız kazanmıştır. 1994'te Metropolitan Alan Nazım Plan tamamlanarak onaylanmış, 1994 yılındaki yerel seçimlerden sonra 1/50.000 ölçekli Nazım Planın revizyonu için yeni bir yapılanmaya girilmiş ve bu çalışmaların sonucunda hazırlanan 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı 1995 Kasım'ında Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanmıştır [22].

Bu planın 3 temel stratejisi bulunmaktadır; birincisi metropoliten alan alt bölge bütünününde özellikle yeni yerleşmelerin konut-iş ilişkilerinin rasyonel bir biçimde çözülerek planlanması ve eski dokuda sağlıklı olmayan bu ilişkilerin bir proğram çerçevesinde iyileştirilmesi, ikincisi Metropoliten alan alt bölge bütününde nüfus desantralizasyonunun sağlanabilmesi için kanat çekim merkezleri önerilerek, bunların 1. derece merkezler olarak gelişmelerinin sağlanması, kent makroformunun lineer ve belli bir kademelenme çok merkezli gelişiminin oluşturulması ve üçüncüsü

İstanbul bütünü içinde yapılan analizler doğrultusunda yaşanabilir yoğunlukların merkezden dışa doğru tedricen azaltılması ve ortalama mutlaka düşürülmesidir.

İstanbul tarihi boyunca, ticaret kontrol ve koordinasyon merkezi olmuştur ve bu kavramlara yönelik fonksiyonlar bugün Merkezi İş Alanı olarak adlandırdığımız alanlarda kendini göstermiştir. İstanbul merkezi iş alanı sırasıyla Bizans döneminden itibaren Eminönü-Beyoğlu bölgesinde yer almıştır ve tünel ve tramvayın yapılması ile Galata ve Beyoğlu'na doğru gelişmiştir. Sonrasında Şişli ve Beşiktaş bölgesini içine almış 1990'lar itibariyle de Levent-Maslak aksı kentin modern merkezi iş alanı halini almıştır. 1990'ların sonuna kadar MİA sınırları yanı sıra Kadıköy'ün I. derece alt merkez olarak geliştiği ve tüm Doğu yakasını, hinterlandı altında bulundurduğu anlaşılmakta, Üsküdar'ın ise, II. derece alt merkez olarak belirli bir hinterlandı olduğu gözlenmektedir. Batı yakasında ise tüm İstanbul Metropoliten Alanı'nı etkisi altına alan M.İ.A.'nın bulunması nedeni ile, 1990 ların sonuna kadar I. derecede merkez olan Bakırköy'den sonra II. derecede bir alt merkez gelişememiştir [22].



Şekil 4.1 : İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı, 1995 [24].

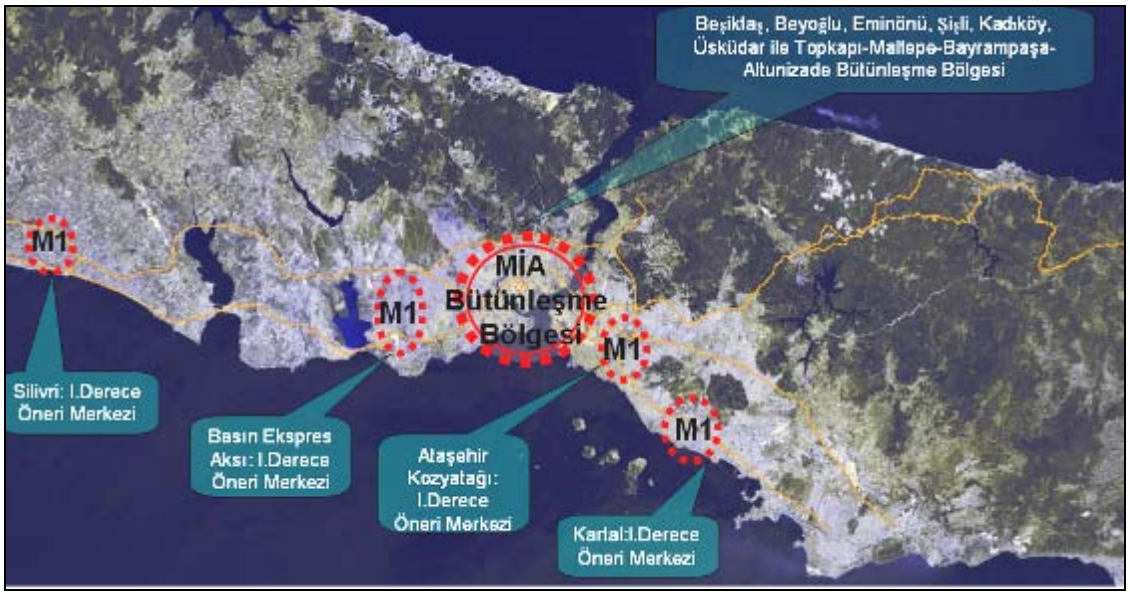
4.2 2009 Çevre Düzeni Planı Kararları Çerçevesinde İstanbul Merkezi İş Alanlarının Gelişim Stratejileri

21. yüzyılın başlangıcı ile birlikte İstanbul Merkezi İş alanları ve alt merkezleri etkinliklerini ve gelişimini daha da arttırmıştır. Merkezi iş alanlarında yer alan ofis, alışveriş merkezi, merkezi alan konut projeleri (rezidans) ve karma kullanımlı proje sayıları ve alan stoklarında artış gerçekleşmiştir.

En hızlı gelişim Şişli-Zincirlikuyu-Levent-Maslak aksında gerçekleşmiştir. Yeni üretilen projelerin gelişimi, azalan arsa stoğu sebebiyle önümüzdeki yıllarda bölgenin devamı olan ve metro hattı uzatılan Seyrantepe'ye ve Kağıthane bölgelerine uzanacağı öngörülmektedir. 2. derece merkezi iş alanı alt bölgeleri Avrupa yakasında Basın Ekspres Yolu üzerinde de planlanmıştır ancak gelişimi, üretilen projelerin alansal stokları ve doluluk oranları Büyükdere aksına göre düşük kalmaktadır [25].

Anadolu yakasında ilk gelişen MİA alanları Kozyatağı, Kavacık ve Altunizade bölgeleridir. Ancak bu bölgelere talebin daha düşük olması ve planlama kısıtlamaları nedeni ile bu bölgelerde de gelişim hızı ve yapı stoğu, Büyükdere aksına göre düşük kalmıştır. Anadolu yakasının MİA alanı olarak gelişen diğer bölgesi Ümraniye-Tepeüstü alanıdır, eski sanayi alanlarının Büyükdere aksında oluğu gibi ofis, konut ve alışveriş merkezi alanlarına dönüşmesi ile ve farklı ulaşım akslarına yakın ve erişilebilir olması sebebiyle Anadolu yakasında hızlı gelişen merkezi iş alanıdır. İstanbul merkezi iş alanlarının kademelenmesi ve gelişim stratejileri için 15.06.2009 tarihinde onaylanan Çevre Düzeni Planında aşağıdaki kararlar alınmıştır.

Çevre Düzeni Planında, İstanbul'da belli iş sahalarının yoğunluk kazandığı alanlar merkez ve alt merkez düzeylerine göre değerlendirildiğinde, ticaret ve hizmet faaliyetleri açısından en yoğun aksların, Anadolu Yakası'nda Kadıköy'ün merkezinden başlayan merkez Bağdat Caddesi aksı, son dönemde gelişen Kozyatağı, Üsküdar-AltunizadeÜmraniye-Alemdağ Caddesi hattı ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün yapımından sonra hareketlenen Kavacık olduğu tespit edilmiştir [25].



Şekil 4.2 : İstanbul Çevre Düzeni Planı Mevcut MİA ve Öneri Merkezler [25].

Avrupa Yakası'nda ise baskın bir şekilde ortaya çıkan aksın Maslak-Büyükdere Caddesi-Beyoğlu-Eminönü hattı olduğu ve Avrupa Yakası'nda ortaya çıkan diğer merkez bölgelerin Topkapı ve Bakırköy'de yer aldığı görülmüştür. Ayrıca, Küçükçekmece-Sefaköy, Büyükçekmece merkezi ve kısmen Sarıyer öne çıkan diğer alt merkezler olarak değerlendirilmiştir [25].

Merkezi İş Alanları; metropoliten ekonomilerde üst düzey hizmetler olarak tanımlanan iş hizmetlerinin yoğunlaştığı ve yerelin dünya ekonomisi ile bütünleştirildiği bölgeler olarak tanımlanmıştır. İstanbul'da çok merkezli bir yapı vardır. Hizmet faaliyetlerinin yoğunlaşma ve dağılma örüntüleri incelendiğinde, Avrupa ve Anadolu Yakaları farklı nitelikte merkezler aşağıdaki gibi tanımlanmıştır.

4.2.1 MİA ve Bütünleşme Bölgesi ve Plan Kararları

İstanbul MİA ve bütünleşme bölgesi, Büyükdere aksında yer alan MİA kullanımları ile doğrudan bağlantılı ve etki alanında kalan ve Avrupa ve Anadolu Yakaları'nda yer alan birinci derecede merkezlerdir. Beşiktaş, Beyoğlu, Eminönü, Şişli, Kadıköy ve Üsküdar'dan oluşan bu bölgede üst düzey hizmetler, uluslararası boyutta yönetim, kontrol, koordinasyon faaliyetleri ile finans kuruluşları, sigorta şirketleri, gayrimenkul yatırım danışmanlık şirketleri ve profesyonel teknik danışmanlık faaliyetleri yoğunlaşmaktadır.

Büyükdere aksı boyunca Maslak'a kadar uzanan mevcut MİA ile MİA'nın batı yönünde, Topkapı-Maltepe-Bayrampaşa'yı kapsayan alana doğru gelişebileceği

alanlar ve Altunizade MİA ve Bütünleşme Bölgesi olarak tanımlanmıştır. MİA içerisindeki "Geleneksel Merkez'de" tarihi yarımada, Beyoğlu bölgeleri ile Ticaret, Turizm, Kültür ve Konut kullanımlı Üsküdar ve Kadıköy bölgeleri bulunmaktadır. Tarihi Yarımada, Beyoğlu Kentsel Sit Alanı ve Kongre Vadisi'nin bir kısmını kapsayan bölgenin geleneksel merkez niteliği korunmaktadır. Konut işlevini tehdit etmemek, işlevsel çeşitlilik ilkesine uymak şartı ile mevcut kültür, turizm, perakende ticaret, büro faaliyetleri, kültür endüstrileri, yabancı kurum ve kuruluşlarıyla kentin prestij alanı olma fonksiyonu daha nitelikli hale gelerek devam etmesi benimsenmiştir [25].

4.2.2 Alt Merkezler ve Plan Kararları

İstanbul Avrupa ve Anadolu Yakaları'nda MİA'dan sonra iş hizmetleri kapsamında ikinci derece potansiyele sahip, küçük ölçekli firmaların yer aldığı merkezlerdir. Avrupa Yakası'nda dağıtıcı hizmetlerin yoğun olduğu Bakırköy, Bahçelievler, Avcılar ve Büyükçekmece; hizmet alanlarının bir aks biçiminde geliştiği ofis, imalat ve depolama alanlarının yer aldığı Yenibosna Basın Ekspres Yolu Aksı; sanayi dönüşümlü hizmet alanlarının olduğu Bayrampaşa, Güngören ve Zeytinburnu alt merkez potansiyeli taşıyan merkezler olarak değerlendirilmiştir ve Avrupa Yakası'nda Silivri de kentin batı ucu için bir merkez alternatifi olarak öngörülmüştür [25].

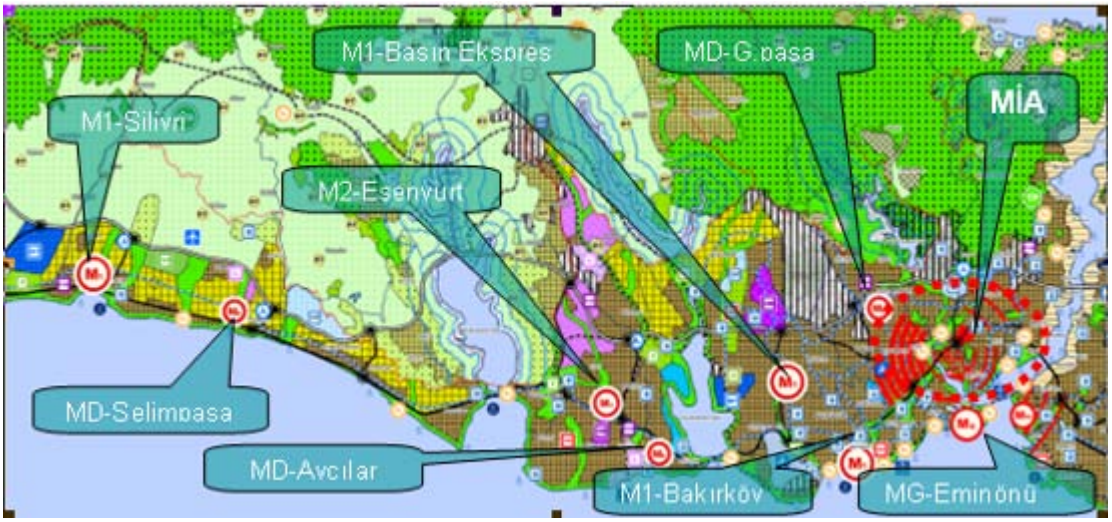
Anadolu Yakası'nda ise E-5 üzerinde yer seçen sanayinin dönüşümü ile MİA'nın yükünü azaltabilecek alt merkez olarak Kartal, ticaret ve hizmet ihtiyacını karşılayacak şekilde özelleşmiş üretici hizmetlerin yer aldığı Altunizade-Kozyatağı; Havaalan'ının etkisiyle dönüşen sanayi alanlarında merkez gelişme potansiyelinin olduğu Pendik; konut ve sanayi alanlarının gelişimine bağlı olarak ortaya çıkmış, kendi hinterlandı ve ilçe içindeki nüfusun ticaret ve hizmet ihtiyaçlarını karşılayan ve sanayiye üretim hizmeti veren Ümraniye ve mevcut sanayiye hizmet veren dağıtıcı hizmetlerin yoğun olduğu Tuzla alt merkez potansiyeli taşıyan merkezler olarak tespit edilmiştir [25].

Merkezler kademelenmesine yönelik yapılan analizlerde Ümraniye, Kavacık ve Sultanbeyli'nin merkez potansiyeli taşıdığı tespit edilse de orman ve su toplama havzaları başta olmak üzere kentin yaşam destek sistemlerini tehdit ettiği için bu merkezlerin büyüme eğilimlerinin engellenmesi gerekliliği belirtilmiştir.

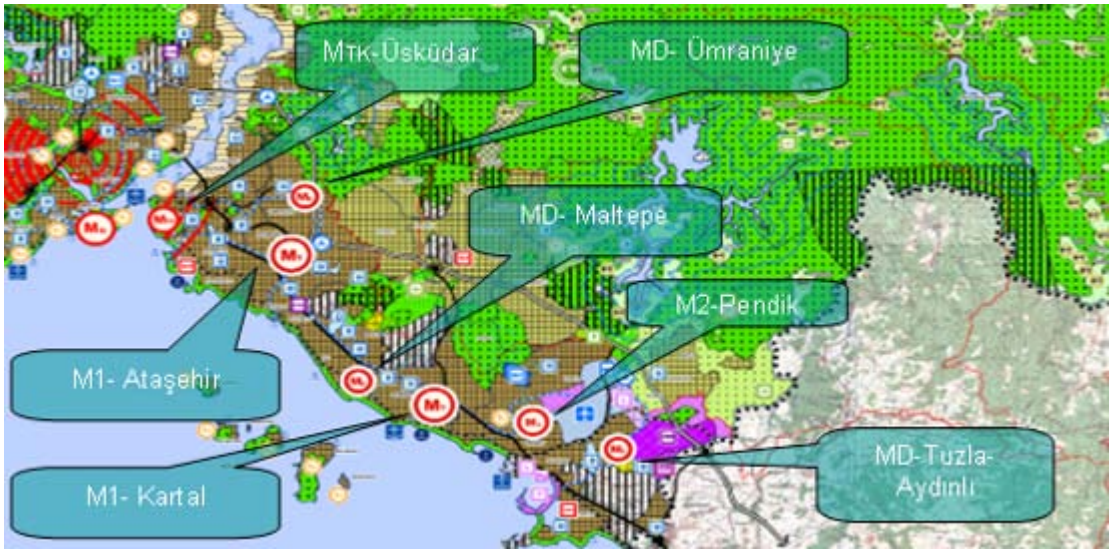
Çevre Düzeni Planı uygulama hükümleri çerçevesinde MİA'ya baskıyı azaltacak birinci derece merkezlerde; üst düzey hizmet fonksiyonları; merkezi iş alanına göre daha küçük ölçekli firmalar, bürolar, iş hanları, mağazalar, teşhir mekanları vb. ticaret ve hizmet fonksiyonları; sigorta acenteleri ve banka şubeleri vb. finans fonksiyonları ile konaklama tesisleri, eğlence, yeme-içme, sosyal, kültürel, yönetim, eğitim ve sağlık tesisleri ile belediye hizmet alanları gibi teknik ve sosyal altyapı alanları ve kültür endüstrileri ile birlikte konut kullanımlarınında yer alması öngörülmüştür [25]. 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında merkezler kademelenmesi aşağıdaki tablodaki gibi sınıflandırılmıştır.

Çizelge 4.1 : Merkezler Kademelenmesi, Ç.D.P (2009) [25]

MİA:Merkezi İş Alanı
MG: Geleneksel Merkez
M1: Birinci Derece Merkez
M2: İkinci Derece Merkez
MTK: Ticaret, Turizm, Kültür ve Konut Alanı
MD: Alt Merkez



Şekil 4.3 : İstanbul Çevre Düzeni Planı, Avrupa Yakası [25].



Şekil 4.4 : İstanbul Çevre Düzeni Planı, Anadolu Yakası [25].

4.3 Bölüm Sonucu

İstanbul metropolitan alanı merkezi iş alanı ve alt merkezlerle ilgili stratejik plan kararları 15.06.2009 tarihinde tasdik olunan İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda belirlenmiştir. Planın içerdiği ana stratejiler İstanbul'un tek merkezli olarak Büyükdere aksı üzerinde değil Merkezi İş Alanı ve bütünleşme bölgesi ile Avrupa yakasındaki ve Anadolu yakasındaki belirlenen diğer merkezlerde çok merkezli olarak gelişmesi hedeflenmiştir. Çok merkezli gelişimin sağlanması stratejisinin nedeni sürdürülebilir kentsel gelişim için kuzeyde orman alanları ve su havzalarını tehdit edilmemesi ve trafik yoğunluğu oluşturan ve Boğaz köprülerine bağımlı kılan bir sistemin oluşmasını engellemektir.

Merkez ticaret alanı ve alt merkezler belirlenerek merkezler kademelenmesinin sağlanması ve Avrupa yakası ile Anadolu yakasının nüfus dengesinin sağlanarak Boğaz geçişlerinde yolculuk talebinin azaltılması hedeflenmiştir. Ayrıca alt merkezlerin kendine yetecek kullanımları içermesi ve merkezi iş alanındaki ticaret ve hizmet unsurlarına sürekli bağımlı olmaması öngörülmektedir. Önerilen birinci derece merkezler Avrupa yakasında Bakırköy-Yenibosna Basın aksı ile Silivri'de, Anadolu yakasında Kartal ve Ataşehir-Kozyatağı bölgeleridir. İkinci derece merkezler Esenyurt-Haramidere ve Gaziosmanpaşa, Anadolu yakasında ise Pendik-Şeyhli sanayi alanı güney bölümüdür. Alt merkezler olarak ise Avrupa yakasında Avcılar, Selimpaşa ve Çanta, Anadolu yakasında ise Ümraniye-Maltepe ve Tuzla-

Orhanlı önerilmiştir. Altmerkezlerin fonksiyonu nüfus desantralizasyonunu sağlayarak, mevcut kent dokusu ve birinci ve ikinci derece merkezlere baskıyı azaltacak ve etki alanındaki yerleşmelerde yaşayan nüfusun ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte ticaret, hizmet ve donatı fonksiyonlarının yer alabileceği merkezler olmasıdır.

İstanbul Ç.D. Planı'ndaki merkezi iş alanları, I. ve II. Derece merkezler ile alt merkezlerde önerilen fonksiyonlar ticaret ve hizmet fonksiyonlarının yanısıra kültür endüstrileri, donatı alanları, konaklama tesisleri ile konut kullanımlarıdır. Merkezi alanların gece ve gündüz nüfus farkının fazla olmaması, geceleri güvensiz ve çöküntü alanları olarak kimlik kazanmamaları ve gece gündüz yaşayan bir kentsel alan olması için ticari ve hizmet fonksiyonlarının yanısıra konaklama tesisleri ve konut alanlarını da içeren karma kullanımlar önerilmiştir. Bundan sonraki bölümde alan çalışmasının yürütüleceği Büyükdere Aksı ve Basin Ekspres aksının gelişimi ve karma kullanımlı projeler incelenmiştir.

5. KARMA KULANIMLI PROJELERİN İSTANBUL MERKEZİ İŞ ALANLARINDA YER SEÇİMİ ve ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Tez kapsamında İstanbul merkezi iş alanlarından Büyükdere Aksı Merkezi İş Alanı, ve Yenibosna-Havaalanı Basın Ekspres Aksı Merkezi İş Alanı belirlenen kriterler açısından karşılaştırma yöntemi ile değerlendirilecek, çevresel etkileri analiz edilecektir. Bu kapsamda bölgelerin tarihsel süreçte gelişimi, MİA ve ofis alanı olarak gelişmesine sebep olan etmenler, arazi kullanımlarının dönüşüm süreci, bölgelerde gerçekleşen gayrimenkul kira ve satış değerleri ve öne çıkan gayrimenkul projeleri incelenmiştir. Ayrıca bölgelerin ulaşım, nüfus, ekonomi, sosyal çevre analizleri ve 1/5000 ölçekli nazım imar planı merkezi iş alanı plan kararları incelenmiştir.

Alan çalışmasının yürütüldüğü Büyükdere aksında ve Basın Ekspres aksında seçilen karma kullanımlı mevcut yapı ve projelerin; imar planı yapılaşma koşulları, izin verilen kullanımlar, emsal bilgileri, toplam kapalı alan bilgileri, bina yükseklikleri, kat sayısı, proje içeriği, otopark alanları, sosyal-kültürel alanlar, tasarım özellikleri, kent yapısına etkileri ve gayrimenkul piyasası ve kamu gelirlerine etkileri analiz edilmiştir.

Büyükdere Aksı Genel Bilgileri

Şişli-Zincirlikuyu-Levent-Maslak MİA bölgesi TEM ve E5 otoyolları ile boğaz köprülerinin bağlantısında köprülerin giriş ve çıkışlarına en yakın konumda yer almaktadır. Bölge, İstanbul için iki ana ulaşım arterine yakın olmasının yanında kuzeyde orman alanları ve su havzaları, doğuda Boğaziçi, güney ve güney-batıda İstanbul tarihi merkezini içine alan Taksim, Karaköy, Eminönü ve batıda Kağıthane ile çevrelenmiştir.

Büyükdere merkezi iş alanı yakın çevresinde Ayazağa sanayi alanları ve askeri alanları, Seyrantepe sanayi alanları ve konut alanları ve Maslak Atatük Sanayi Sitesi yer almaktadır. Bölgenin yakın çevresi önemli eğitim kurumlarına evsahipliği yapmaktadır. İ.T.Ü. ve Beykent Üniversitesi Ayazağa yerleşkeleri bölgede yer

almaktadır. Yıldız Teknik Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu ve Işık Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi ise Maslak'ta bulunmaktadır. Ayrıca Fevziye Mektepleri Vakfı Işık Lisesi ve Özel Boğaziçi Lisesi de bu bölgededir. Kuzeydeki askeri bölge içerisinde 3. Bölge Kolordu Komutanlığı yeralmaktadır. Harp Akademileri ise Büyükdere Caddesi'nin doğu kısmındadır. Bölge İstanbul Golf Kulübü, İstanbul Binicilik Kulubü ve Park Orman gibi spor, eğlence ve aktivite alanlarını da barındırmaktadır. İstanbul'un finans ve ticaret merkezi olan Büyüdere aksında çeşitli şirketlerin ve bankaların yönetim merkezleri ve prestijli ofis binaları yer almaktadır [27].



Şekil 5.1 : İstanbul Büyükdere Aksı Arazi Kullanımı (Levent-Şişli)

Büyükdere aksı, 15.06.2009 tarihinde tasdik olunan İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda İstanbul merkezi iş alanı içerisinde yer almaktadır. Önerilen fonksiyonlar; ticaret ve hizmet fonksiyonlarının yanısıra kültür endüstrileri, donatı alanları, konaklama tesisleri ile konut kullanımlarıdır.

Karma kullanımlı yüksek teknolojili binaların ilk olarak yapılmaya başlandığı bölge Büyükdere aksıdır. Merkezi iş alanı olarak gelişiminden önce bölgede sanayi kullanımları olarak Gripin, Roche, Novartis (Sandoz-Ciba), Deva ilaç fabrikaları, Ekinciler Metal fabrikası, Eczacıbaşı fabrikası, Renault-Mais fabrikası, Philips TV fabrikası ve Arı Bisküvi fabrikaları gibi üretim tesisleri yer almıştır [28].

Bölgede 1980lerin sonundan itibaren değiştirilen imar planları ile yüksek katlı ofis-iş merkezleri, alışveriş merkezleri, konut ve karma kullanımlı projeler geliştirilmeye başlanmıştır. Büyükdere aksı üzerindeki sanayi alanlarında geliştirilen yeni kullanımlar aşağıdaki gibidir;

- Özsezen İş Merkezi eski Gripin fabrikası üzerinde,
- Maya Plaza eski Arı Bisküvi fabrikası üzerinde,
- Levent Mahkemeleri eski Ekinciler Metal tesisi üzerinde,
- Metrocity karma kullanımlı projesi Philips TV fabrikası üzerinde,
- Tekfen Tower eski Tekfen ampul fabrikası üzerinde,
- Kanyon karma kullanımlı projesi eski Eczacıbaşı fabrikası üzerinde,
- Levent Loft konutları eski Ülker fabrikası üzerinde,
- Apa Giz ofis kulesi eski Apa Matbaacılık tesis üzerindedir [28].

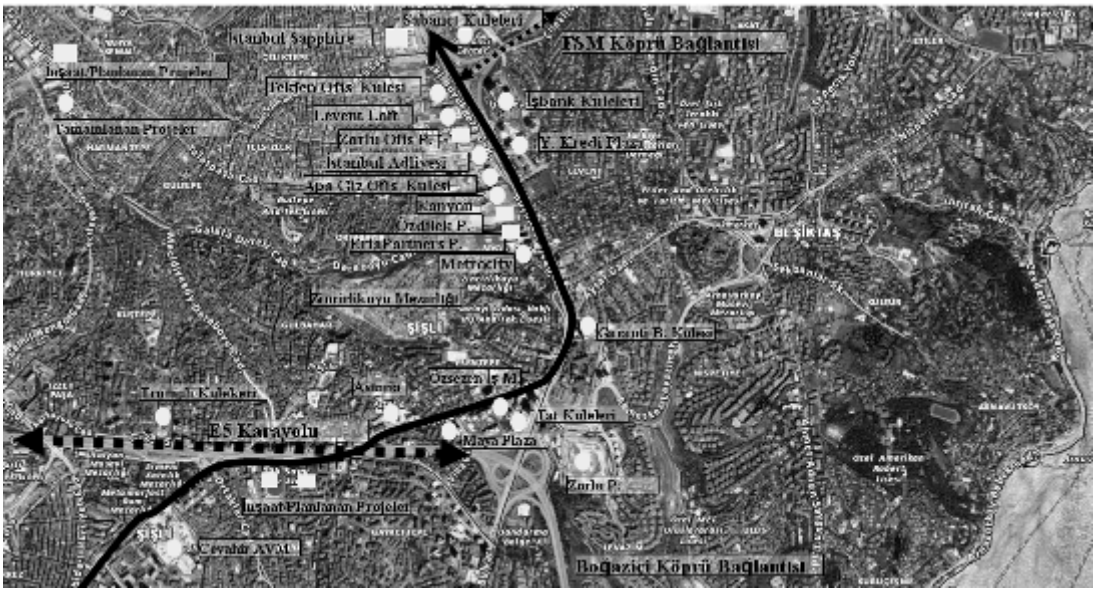
Bölgede eski sanayi kullanımları üzerinde inşa halindeki veya planlanan projeler aşağıdaki gibidir;

- Özdilek karma kullanımlı proje eski Roche fabrikasının üzerinde,
- Zorlu ofis kulesi eski Deva fabrikası üzerinde,
- Zorlu karma kullanımlı projesi Karayolları arsası üzerinde,
- Aşçıoğlu karma kullanımlı projesi Tekel Likör fabrikası üzerinde
- Soyak ofis kulesi eski Novartis (Sandoz) fabrikası üzerindedir [28].

Bölgenin sanayi kullanımından merkezi iş alanı fonksiyonuna dönüşmesiyle arsa birim fiyatları 2007 Şubat ayında Renault arsasının satışıyla 6,880 Amerikan Doları olarak gerçekleşmişken, Soyak'ın 2008 yılında Zincirlikuyu'da TOKİ ihalesinde aldığı arsa fiyatı ile 10,690 Amerikan Doları olarak gerçekleşmiştir [29].

Bölgede ofis kiralama bedeli 30 – 40 Amerikan Doları /m² / ay olarak gerçekleşmektedir. Rezidans-konut kule satış fiyatları ise 5,000 – 11,000 Amerikan Doları /m² aralığında gerçekleşmektedir [30]. İstanbul merkezi iş alanları içerisinde en yüksek arsa ve gayrimenkul satış ve kiralam bedelleri Büyükdere aksındadır. Gayrimenkullerin satış ve kiralama bedellerinin bu bölgede yüksek olmasının

nedenleri otoyollar, boğaz köprüleri ve merkezi iş alanlarına yakınlık, Anadolu ve Avrupa yakası arasında ulaşılabilir konum, mülkiyet dokusunun çok bölünmemiş olması ve yasal koşulların MİA gelişimi için en uygun alan olması gibi nedenlerdir.



Şekil 5.2 : İstanbul Büyükdere Aksı Detaylı Arazi Kullanımı (Levent-Şişli)

Büyükdere aksı üzerindeki mevcut kullanımlar aşağıdaki çizelgede kullanımlara göre sınıflandırılmışlardır:

Çizelge 5.1 : Büyükdere Aksı Üzerindeki Gayrimenkul Projeleri

Mevcut Proje Adı	Kullanım Türü	Konum
Park Plaza	Ofis	Maslak
Sheraton Oteli	Otel	Maslak
Beybi Giz Plaza	Ofis	Maslak
Polaris Plaza	Ofis	Maslak
Veko Giz Plaza	Ofis	Maslak
Güney Plaza	Ofis	Maslak
Sun Plaza	Ofis	Maslak
Cengiz Plaza	Ofis	Maslak
Uso Center I-II	Ofis	Maslak
Oyakbank	Ofis	Maslak
İz Plaza	Ofis	Maslak
Spring Giz Plaza	Ofis	Maslak
Balkaner Plaza	Ofis	Maslak
Abdi İbrahim Genel Müdürlüğü	Ofis	Maslak
Giz 2000	Ofis	Maslak
Nurol Maslak Plaza	Ofis	Maslak
Ece Plaza	Ofis	Maslak
İş Bankası Kuleleri	Ofis	Levent
Sabancı Kuleleri	Ofis	Levent

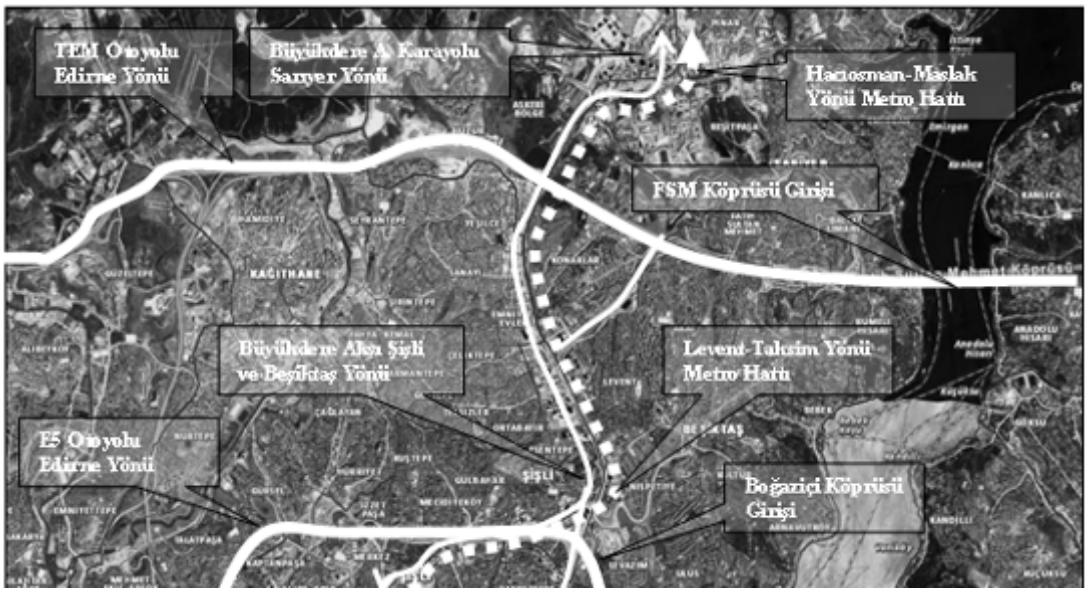
Mevcut Proje Adı	Kullanım Türü	Konum
Tekfen Tower	Ofis	Levent
Yapı Kredi Blokları	Ofis	Levent
Levent Loft	Konut	Levent
Harmancı Giz Plaza	Ofis	Levent
Fako İlaç	Ofis/AR-GE (Sanayi)	Levent
Kanyon	Karma Kullanım	Levent
Apa Giz Plaza	Ofis	Levent
Gelirler İdaresi Başkanlığı	Ofis (Kamu K.)	Levent
İstanbul mahkemeleri	Ofis (Kamu K.)	Levent
Metrocity	Karma Kullanım	Levent
Astoria	Karma Kullanım	Esentepe
Tat Kuleleri	Karma Kullanım	Zincirlikuyu
Maya Akar	Ofis	Esentepe
Özsezen İş Merkezleri	Ofis	Zincirlikuyu
Cevahir	Alışveriş Merkezi	Şişli
Şişli Plaza	Ofis	Şişli
İnşaat/Planlanan Proje Adı	**Kullanım Türü**	**Konum**
Diamond of İstanbul	Karma Kullanım	Maslak
Safir	Karma Kullanım	4.Levent
Soyak P.	Ofis	Levent
Eczacıbaşı P.	Ofis	Levent
Zorlu P.	Ofis	Şişli
Özdilek P.	Karma Kullanım	Levent
Eria Partners P.	Karma Kullanım	Levent
Edition Otel	Otel	Levent

Büyükdere aksı üzerindeki mevcut, inşa halindeki veya planlanan kullanımlar, İstanbul Ç.D. Planı'ndaki merkezi iş alanları için önerilen fonksiyonlardan sadece ticaret ve hizmet fonksiyonlarını içermektedir, Bunun yanısıra konaklama tesisleri ile konut kullanımları oransal olarak ticaret ve hizmet kullanımlarına göre daha düşük seviyede kalmaktadır. Kamusal alan, kültür endüstrileri ve donatı alanları kullanımları ise alışveriş merkezleri içerisindeki sinema salonları haricinde projelerde yer verilmemiştir. Ayrıca, kentsel altyapı, yeşil alanlar, yaya aksları, bisiklet yolları, meydanlar, kültür merkezleri ve MİA alanlarının sürdürülebilirlik kriterleri açısından verimli kullanılması husunda eksik kalmaktadır.

Ulaşım

Büyüdere aksı, Edirne - Ankara arasında yapılmış, Türkiye' nin en önemli otobanı olan E - 80 (TEM) oto yolunun devamındaki Fatih Sultan Mehmet köprüsü ile D-100 (Eski E-5) oto yolunun devamındaki Boğaziçi köprüsü bağlantıları arasındadır. İstanbul' un merkez ve diğer ilçeleriyle ulaşımında İETT ve Halk Otobüsleri yanında,

metro, metrobüs Zincirlikuyu bağlantısı ve minibüsler ile toplu taşıma hizmeti yürütülmektedir.



Şekil 5.3 : İstanbul Büyükdere Aksı Ulaşım Şeması

Nüfus

Büyükdere aksı üzerinde kuzeyde ve doğuda yer alan Sarıyer ilçesi, doğuda ve güneyde yer alan Beşiktaş ilçesi, batıda yer alan Kağıthane ve Şişli ilçeleri, güneyde yer alan Beyoğlu ilçelerinin 2008 nüfus sayımlarına göre ilçe nüfusları aşağıdaki gibidir:

Çizelge 5.2 : 2008 ADNKS göre İlgili İlçe Nüfusları [31]

Ilçe	Nüfus
Sarıyer	277.372
Beşiktaş	185.373
Kağıthane	415.130
Şişli	312.666
Beyoğlu	245.064
Toplam	**1.435.605**

Büyükdere aksı merkezi iş alanı bölgesinde yer alan ilçeler arasında en yüksek nüfusa sahip olan ilk iki ilçe sırasıyla Kağıthane ve Şişlidir. En düşük nüfus arazi kullanımının büyük çoğunluğunun 1980 sonlarından itibaren konuttan ticaret ve hizmete dönüştüğü Beşiktaş ilçesidir [31].

Ekonomi

İstanbul' un en önemli ticaret ve hizmet merkezlerinden biri olan bölgede farklı tipte arazi kullanımları bir arada bulunmaktadır. Yirmi yıl öncesine kadar, sanayi sektörü yoğun olan bölgede günümüzde ticaret ve hizmet sektörleri öne çıkmaktadır. Büyükdere aksında öne çıkan ofis kullanıcıları finans ve bankacılık, gayrimenkul, hukuk, reklamcılık, ilaç, inşaat, bilişim ve teknoloji şirketleri ile enerji ve danışmanlık şirketleridir. Bölgede yer alan ofis kullanıcılarından uluslar arası firmalar sadece ulusal düzeyde değil küresel firmaların Ortadoğu ve Asya temsilciklerini de yürütmektedirler. Bölgede genelde bankaların genel müdürlükleri ve büyük sanayi kuruluşlarının holding merkezleri yer alması sebebiyle sadece İstanbul değil Türkiye geneli ve dünya ülkeleri ile ticari ilişkiler yürütülmektedir.

Sosyal / Demografik Çevre

Büyükdere aksının batısı eski gecekondu alanlarının yapılan islah planları ile apartmanlaşması sonucu daha yoğun bir yerleşim alanına dönüşmüştür. Bölgede genellikle alt ve orta gelir grubu nüfus yerleşmiştir. Bölge ayrıca İstanbul Teknik Üniversites, Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimar Sinan Üniversitesi gibi okullara yakın olması nedeniyle öğrencilerin barınmayı tercih ettiği bir bölgedir. Bölgede altyapı, sosyal – kültürel tesisler ve yeşil alan, otopark gibi donatı alanlarının eksik olması nedeniyle merkesi iş alanının yakınında olmasına rağmen yerleşen profilinde anormal değişiklikler gözlenmemektedir Büyükdere aksının doğusu ise 1960'lı yıllarda orta gelir grubunun konut ihtiyacını karşılamak amacıyla ilk gerçekleştirilen konut projelerinden biridir. Büyükdere aksının merkezi iş alanını fonksiyonun etkisinin artmasıyla konut alanlarının birçoğu ticaret ve hizmet alanına dönüştükçe yerleşik nüfusta azalış gözlenmiştir. Bölge planlı bir yerleşim olması sebebiyle altyapı, sosyal – kültürel tesisler ve yeşil alan, otopark gibi donatı alanları açısından İstanbul'daki bir çok yerleşime göre iyi seviyededir. Merkesi iş alanı etkisinin artmasıyla yerleşen profilinde eğitim, gelir düzeyinde yükselme söz konusu iken yerleşen nüfus, çocuk sayısı, hanehalkı büyüklüğü gibi göstergeler düşüş göstermiştir.

5.1 Büyükdere Aksı Karma Kullanımlı Projeler ve Etkilerinin Değerlendirilmesi

Büyükdere aksı üzerindeki, 2003'te tamamlanan karma kullanımlı ilk proje Metrocity'dir. Sonrasında Kanyon karma kullanımlı projesi inşa edilerek 2006 yılında kullanıma geçmiştir. Bölgede mevcutta inşaatı tamamlanmak üzere olan tek bir kule üzerinde gerçekleşmekte olan Safir karma kullanımlı projesi vardır. Ayrıca eski Roche fabrika arsası üzerinde Özdilek tarafından geliştirilecek olan karma kullanımlı proje, eski Renault-Mais üzerinde Landmark tarafından geliştirilecek olan karma kullanımlı proje, Hattatlar tarafından Büyükdere üzerinde Maslak'ta gerçekleştirilecek olan karma kullanımlı proje ve Karayolları arsası üzerindeki Zorlu projesi geliştirme aşamasındadır.

Büyüdere aksı üzerindeki mevcut karma kullanımlı projelerin analizleri yapılacaktır. Metrocity, Kanyon ve Safir Projeleri inşaat yılı tarihine gore sırasıyla değerlendirilecektir. Büyükdere merkezi iş alanı üzerindeki proje uygulamaları tek bir otorite tarafından değil 4 farklı ilçe belediyesi tarafından yürütülmektedir. Büyükdere aksının kuzey-batı ucunda yer alan Maslak Bölgesi Şişli ilçesinde yer almakta ve Şişli belediyesi tarafından yönetilmekte; aksının kuzey-doğu ucunda ise Sarıyer ilçesinde yer almakta ve Sarıyer belediyesi tarafından yönetilmektedir, devamında Büyükdere aksının batısı Kağıthane ilçesinde yer almakta ve Kağıthane belediyesi tarafından yönetilmektedir, doğusu Beşiktaş ilçesinde yer almakta ve Beşiktaş belediyesi tarafından yönetilmekte, sonrasında ise aksın batısı yine Şişli belediyesi tarafından, doğusu ise Beşiktaş belediyesi tarafından idare edilmektedir.

5.1.1 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planları Yapılaşma Koşulları

Büyükdere aksı üzerindeki geçerli 1/5000 İmar Planları ve Plan Notları incelenerek plan genelinde ve parsel üzerinde değerlendirmeler yapılacaktır. Bölgede geçerli olan ve alan çalışması yapılacak olan projeler için geçerli planlar aşağıdaki gibidir:

21.1.2003 tarihinde onaylanan Ayazağa Revizyon Nazım İmar Planı; Plan notlarında MİA alanına ilişkin yapılaşma koşulları aşağıdaki gibidir.

Ticaret ve hizmet alanlarında; is merkezleri, ofis-büro, çarşı, alışveriş merkezi, otel-motel .vb. konaklama tesisleri, sinema, tiyatro, müze, kütüphane, sergi salonu gibi

kültür tesisleri ile lokanta, restaurant gibi eğlenceye yönelik kullanımlar; yönetim binaları, banka ve finans kurumları, spor kompleksleri ...vb. yer alabilir.

Ticaret alanlarında yapılaşma şartları şu şekilde uygulanacaktır:

Ticaret ve hizmet alanları	Emsal Değeri
T1	E:2.30, max. Taks: 0.50
T2	E:2.00, max. Taks: 0.50
T3	E:1.50, min.parsel: 1,000 m²
T4	E:1.00, min.parsel: 1,000 m²

T1, T2,T3 sembolü ile gösterilen ticaret alanlarında; bütün katlar ticaret alanı olarak düzenlenecektir.

T4, T5 sembolü ile gösterilen ticaret alanlarında; bütün katlar ticaret alanı olarak düzenlenebilecegi gibi, istenirse zemin kat ticaret alanı üst katlar konut alanı olarak düzenleme yapılabilir [31].

Büyükdere merkezi iş alanı kuzey sınırında yer alan Maslak bölgesinde Ayazağa Revizyon Nazım İmar Plan şartları geçerlidir. Hattatlar tarafından geliştirilmekte olan Diamond of İstanbul projesi plan sınırları içerisinde, T1 alanındadır.



Şekil 5.4 : Ayazağa Revizyon Nazım İmar Planı [34]

21.11.2001 tarihinde onaylanan Kağıthane Revizyon Nazım İmar Planı; Plan notlarında MİA alanına ilişkin yapılaşma koşulları aşağıdaki gibidir.

Ticaret alanlarında; iş merkezleri, ofis-büro, çok katlı mağaza, alış-veriş merkezi, otel, motel...v.b. konaklama tesisleri, sinema, tiyatro, müze, kütüphane, sergi salonu gibi kültür tesisleri ile lokanta, restoran, gazino gibi eğlenceye yönelik kullanımlar, yönetim binaları, banka ve finans kurumları gibi ticari fonksiyonlar yeralabilir.

a) Ticaret alanlarında yapılaşma şartları aşağıda belirtilen şekilde uygulanacaktır.

Ticaret Alanı Sembolü Kat Adedi (max.)

T1..... 4 kat (max.)

T2..... 5 kat (max.)

T3..... 6 kat (max.)

T4..... 7 kat (max.)

Emsal (max.)

T5..... E= 1.00 (max.)

T6..... E= 1.50 (max.)

T7..... E= 2.00 (max.)

b) T1, T2, T3, T4 sembolü ile gösterilen, ticaret alanlarında; bütün katlar ticaret alanı olarak düzenlenebileceği gibi, istenirse zemin kat ticaret alanı, (üst katlar konut alanı olarak da düzenleme yapılabilir. T5, T6, T7 sembolü ile gösterilen ticaret alanlarında; bütün katlar ticaret alanıdır [35].

Kağıthane Revizyon Nazım İmar Planı içerisinde yer alan Safir Projesi yukarıda belirtilen kullanım ve yapılaşma koşullarından bağımsız olarak imar planında “F” harfi ile işaretlenerek parsele özel yapılaşma koşulları izni verilmiştir.



Şekil 5.5 : Kağıthane Revizyon Nazım İmar Planı [35]

29.12.2003 tarihinde onaylanan Şişli Merkez ve Çevresi Nazım İmar Planıdır. Plan notlarında MİA alanına ilişkin yapılaşma koşulları aşağıdaki gibidir.

a) Ticaret Alanlarında; İş merkezleri, ofis-büro, çarşı, çok katlı mağaza, alış-veriş merkezi, otel, motel, rezidans.....vb. konaklama tesisleri, sinema, tiyatro, müze, kütüphane, sergi salonu gibi kültür tesisleri ile lokanta, restaurant, gazino gibi eğlenceye yönelik kullanımlar, yönetim binaları, banka ve finans kurumları gibi ticari fonksiyonlar yer alabilir.

b) Ticaret Alanlarında yapılaşma şartları aşağıda belirtilen şekilde uygulanacaktır:

TİCARET (max.) YÜKSEKLİK(metre)

T3.....15.50

T6.....24.50

T8.....30.00

(max.)EMSAL

T10.....1.25

T12.....2

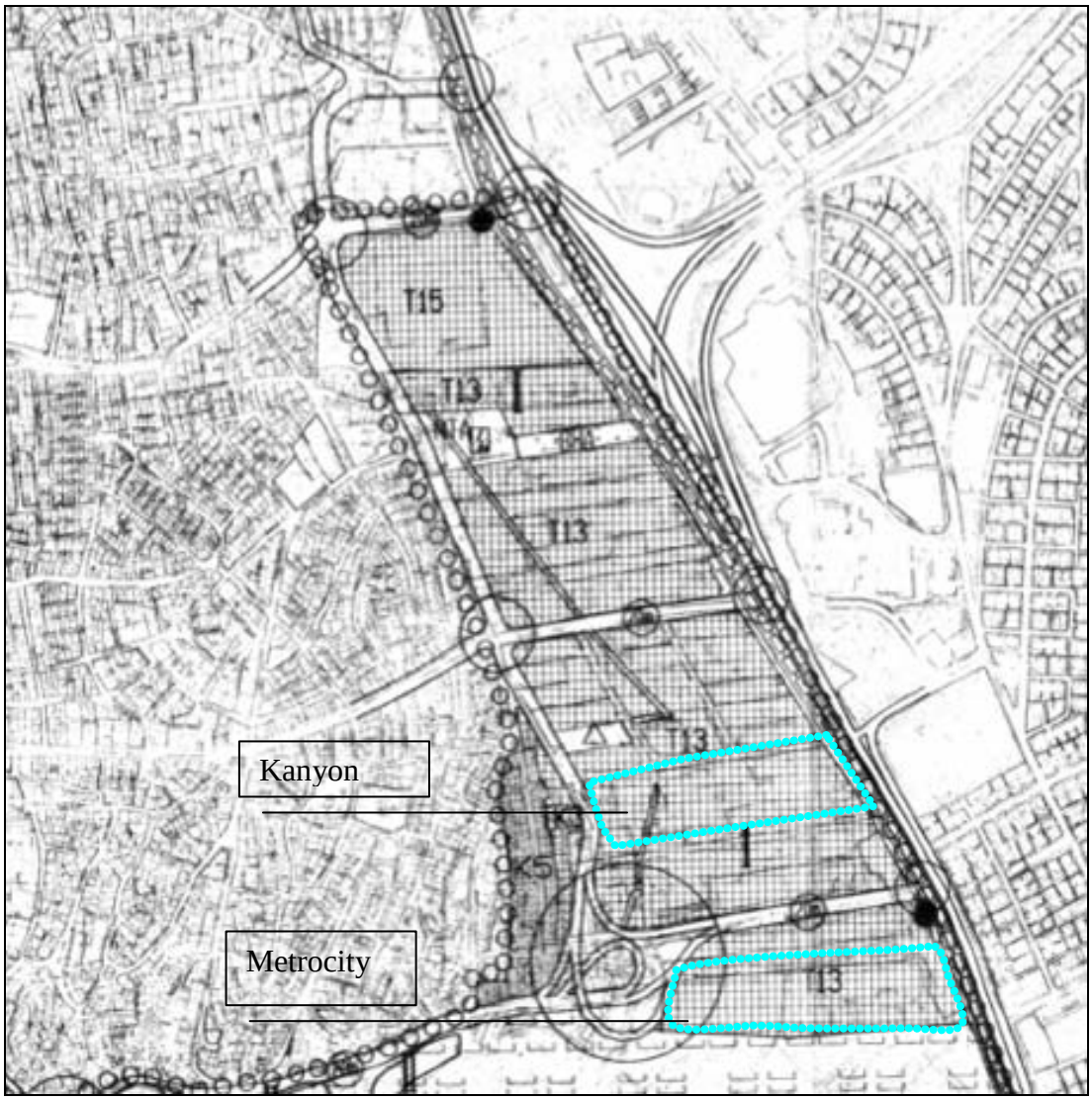
T13.....2.5

T14.....2.75

T15.....3

c) TK sembolü ile gösterilen, ticaret alanlarında; zemin kat ticaret alanı, üst katlar konut alanı olarak düzenlenebileceği gibi, istenirse bütün katlar ticaret alanı olarak da düzenleme yapılabilir. T sembolü ile gösterilen ticaret alanlarında; bütün katlar ticaret alanıdır [36].

Ayrıca plan notlarına "Transfer Merkezi" lejandı eklenerek daha önce sosyal donatı alanı olarak belirlenen parsellere yapılaşma izni verilmiştir veya yapılaşma yoğunlukları mevcut izinlerin üzerine çıkartılmıştır. Karşılık olarak ise "Toplu Taşım Peronları,Taksi İndirme-Bindirme Cepleri, Otopark, Park&Ride, Ticaret-Hizmet ve Kamu Hizmet alanları (bankalar, döviz büroları, alışveriş merkezleri, bürolar,konaklama alanları), Kamu Hizmet alanları(toplantı-konferans salonları,fuar sergi alanları,kent bilgi panoları,seyahat acentaları, lokantalar, turizm danışma büroları,kültür-sanat, sinema-tiyatro) rekreasyon alanları yer alabilir" açıklaması yapılmıştır. Büyükdere merkezi iş alanı Kağıthane belediyesi sorumluluk alanının güneyinde yer alan bölgede Şişli Merkez ve Çevresi Nazım İmar Planı şartları geçerlidir. Eczacıbaşı-İş GYO tarafından geliştirilmiş olan Kanyon Projesi, Yüksel inşaat tarafından geliştirilmiş olan Metrocity projesi, Özdilek tarafından geliştirilecek olan proje, Landmark tarafından geliştirilecek olan proje plan sınırları içerisinde, T1 alanındadır.

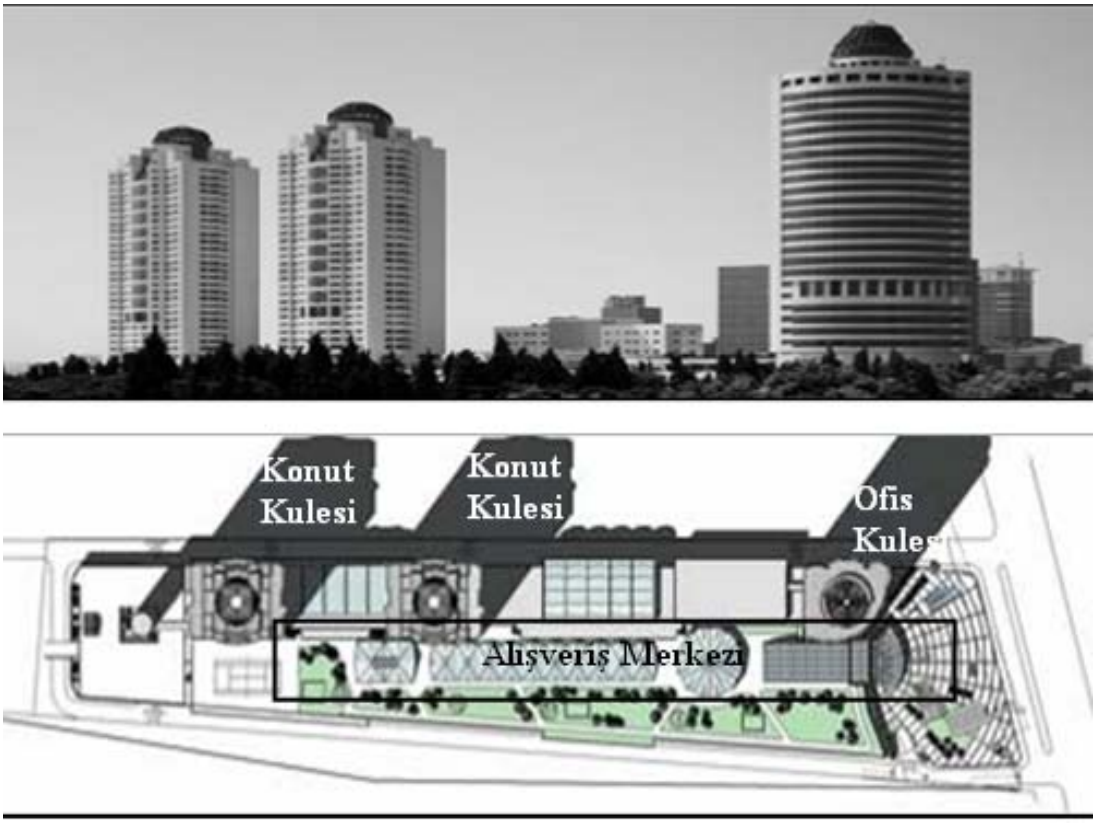


Şekil 5.6 : Şişli Merkez ve Çevresi Nazım İmar Planı [36]

5.1.2 Büyükdere Aksında Seçilen Karma Kullanımlı Projeler

Büyükdere Aksı üzerinde seçilen karma kullanımlı projeler 2003 yılında tamamlanan Metrocity projesi, 2006 yılında tamamlanan Kanyon projesi ve 2010 yılında tamamlanması planlanan Safir projeleridir.

Metrocity Karma Kullanımlı Proje Genel Değerlendirmesi



Şekil 5.7 : Metrocity Projesi [32].

Çizelge 5.3 : Metrocity Yapılaşma Bilgileri ve Proje İçeriği [33]

Adres:	Büyükdere Cad, No: 171, 1. Levent
Proje Geliştiricisi:	Yüksel İnşaat / Metrosite
İmar Planı:	08.09.1995 tasdik tarihli 1/1000 ölçekli Şişli Büyükdere Caddesi Güzergahı Planına göre inşa edilmiştir.
Plan Tadilatı:	Plan tadilatı yoktur.
Plandaki Fonksiyon:	Ticaret Alanı
Arsa Alanı:	24.178 m²
Emsal: **Emsale Dâhil Alan:** **Emsal Dışı Alan:**	E:2,5 Net Alandan 72.829m² 142.761m²
Yükseklik: **Toplam Kat Sayısı:**	H:109.45m 8 Bodrum K+Zemin K+28Normal K
İçerdiği Ana Kullanımlar:	Alışveriş Merkezi, Konut, Ofis
Açılış Tarihi:	2003 Nisan
Kiralanabilir Alışveriş A.:	43.000 m²
Mağaza Sayısı	165
Restoran Sayısı	31 (1.200 m²)
Sosyal-Kültürel Alanlar	Spor merkezi mevcuttur.
Otopark Kapasitesi	3,000 araç

Metrocity, karma kullanımlı proje türlerinden "bütünleşik çok kuleli yapılar" sınıfına girmektedir. Bu tür projeler, avlu, hol, alışveriş kompleksi, yer altı otoparkı gibi bütün proje bileşenleriyle alt katlarda ortak bir tabanda birleşen ve mimari yönden birbirine bağlanan tek yapılardan ve kulelerden oluşmaktadır.

Arsa yapısının ince-uzun lineer bir yapıya sahip olmasından dolayı meydanlar, sosyal-kültürel alanlar, açık hava mekanları bulunmamaktadır, kuleler arasındaki koordinasyon ve sirkülasyon alışveriş merkezi ve otopark alanları ile sağlanmakta ve bu sebeplerden dolayı kamusal alanla bütünleşmesi sadece önündeki alışveriş merkezi girişi ve metro bağlantısı ile sağlanmaktadır.

Büyükdere Caddesi üzerindeki ilk karma kullanımlı, yüksek katlı ve ilk metro hattına doğrudan bağlantılı projedir. Proje 2 konut kulesi, 1 ofis kulesi, alışveriş merkezi ve kapalı otopark alanlarından oluşmaktadır. Proje sahip olduğu yaklaşık 215.000 m² kapalı alan ve ofis-alışveriş merkezi kullanımları ile bölgeye araç ve yaya trafiği çekmektedir. Ancak projede sosyal ve kültürel alanlara yer verilmemiş olması, açık hava alanı ve meydan gibi kamusal mekanların olmamasından dolayı kamusal mekan algısı ve kentle bütünleşmesi zayıf kalmaktadır. Ayrıca, projede sosyal ve kültürel alanlara yer verilmemiş olması, açık hava alanı ve meydan gibi kamusal mekanların olmamasından dolayı kamusal mekan algısı ve kentle bütünleşmesi zayıf kalmaktadır.

Kanyon Karma Kullanımlı Proje Genel Değerlendirmesi



Şekil 5.8 : Kanyon Projesi [37].



Şekil 5.9 : Kanyon Projesi [38]

Çizelge 5.4 : Kanyon Yapılaşma Bilgileri ve Proje İçeriği [33]

Adres:	Büyükdere Cad, 185, Levent
Proje Geliştiricisi:	İş GYO, Eczacıbaşı
İmar Planı:	08.09.1995 tasdik tarihli 1/1000 ölçekli Şişli Büyükdere Caddesi Güzergahı Planına göre inşa edilmiştir.
Plan Tadilatı:	Plan tadilatı yoktur.
Plandaki Fonksiyon:	Ticaret Alanı
Arsa Alanı:	29.430 m²
Emsal: **Emsale Dâhil Alan:** **Emsal Dışı Alan:**	E:2,5 Net Alandan 73.486m² 176.942m²
Yükseklik: **Toplam Kat Sayısı:**	H: Serbest 1.Blok: 8 Bodrum K+Zemin K+26 Normal K
İçerdiği Ana Kullanımlar:	Alışveriş Merkezi, Konut, Ofis
Açılış Tarihi:	2006 Mayıs
Kiralanabilir Alışveriş Merkezi Alanı:	37.500 m²
Mağaza Sayısı:	160
Restoran Sayısı:	24 (4.000 m²)
Sosyal-Kültürel Alanlar:	Bodrum kat açık alan kullanımı konser-eğlence vs etkinlikler için, Spor merkezi, Mars Sinema (1.600 kişi)
Otopark Kapasitesi:	2.300 araç

Kanyon, karma kullanımlı proje türlerinden "bütünleşik çok kuleli yapılar" sınıfına girmektedir. Bu tür projeler, avlu, hol, alışveriş kompleksi, yer altı otoparkı gibi bütün proje bileşenleriyle alt katlarda ortak bir tabanda birleşen ve mimari yönden birbirine bağlanan tek yapılardan ve kulelerden oluşmaktadır.

Kanyon, Metrocity karma kullanımlı projesinden sonra farklı tasarımıyla ve gerçekleştirilen sosyal-kültürel alanlar, açık hava mekanları-meydanlar, alışveriş merkezi üzerinin açık olması gibi tasarım özellikleri ile diğer projelerden farklılaşmıştır. Ofis kulesi ve konut bölümü arasındaki koordinasyon ve sirkülasyon alışveriş merkezi, otopark alanları, bodrum kattaki meydan ile sağlanmakta ve kamusal alanla bütünleşmesi ise ön ve arka caddedeki girişler, önündeki alışveriş merkezi girişi, çeşitli etkinlik ve eğlence alanlarının gerçekleştirildiği meydan ve metro bağlantısı ile sağlanmaktadır.

Büyükdere Caddesi üzerindeki ikinci karma kullanımlı proje olan Kanyon, yüksek katlı ve metro hattına doğrudan bağlantılı bir projedir. Proje farklı kat yüksekliklerine sahip konut blokları, 1 ofis kulesi, açık hava alışveriş merkezi, meydan, sinema, spor merkezi ve kapalı otopark alanlarından oluşmaktadır. Kanyon projesi, çevredeki diğer ofis ve karma kullanımlı projeler gibi yüksek katlı kulelere değil 26 katlı tek bir ofis kulesi ve maximum 18 kata kadar çıkan konut blokları ile diğer projelerden farklılaşmaktadır. Proje sahip olduğu yaklaşık 250.000 m² kapalı alan ve ofis-alışveriş merkezi kullanımları ile bölgeye araç ve yaya trafiği çekmektedir.

Projede açık hava alanları ve meydanlar gibi kamusal mekanlara yer verilmiş olması kamusal mekan algısı ve kentle bütünleşmesi açısından olumlu katkıları vardır. Ancak, mimar Süha Özkan tarafından da belirtildiği gibi halen kentsel tasarım öğeleri yeterince zenginleştirilip özgünleştirilmiş durumda değildir. Kentsel tasarımın zenginleştirilmesi için su, gölgelik, kent mobilyası ve yumuşak yeşil öğelerin eksik kaldığı gözlenmektedir [38]. Bölgede çalışan ve yakın çevrede yaşayanlar için sahip olduğu açık alan mekanları ile bir odak noktası niteliği kazanmıştır.

Safir Projesi Karma Kullanımlı Proje Genel Değerlendirmesi



Şekil 5.10 : Safir Projesi [39]

Çizelge 5.5 : Safir Yapılaşma Bilgileri ve Proje İçeriği [33]

Adres:	Büyükdere Cad, 4. Levent
Proje Geliştiricisi:	Kiler GYO
İmar Planı:	08.09.1995 tasdik tarihli 1/1000 ölçekli Şişli Büyükdere Caddesi Güzergahı Planına göre inşa edilmiştir.
Plan Tadilatı:	Plan tadilatı yoktur.
Plandaki Fonksiyon:	Ticaret Alanı
Arsa Alanı:	11.602 m²
Emsal: **Emsale Dâhil Alan:** **Emsal Dışı Alan:**	E:2,5 Net Alandan 29.785 m² 134.354 m²
Yükseklik: **Toplam Kat Sayısı:**	H:261m 61 Normal kat Ve 10 Bodrum Katı
İçerdiği Ana Kullanımlar:	Alışveriş Merkezi, Konut Kule
Otopark Kapasitesi:	1.350
Planlana Açılış Tarihi:	2010
Kiralanabilir Alışveriş Merkezi Alanı:	34.104 m²
Konut Satış Fiyatları	10.000 $ / m²

Safir, karma kullanımlı proje türlerinden "karma kullanımlı tek kule" sınıfına girmektedir. Bu tür projelerin, dikkate değer bir kütlesi, hacmi ve yüksekliği vardır. Safir projesi, karma kullanımlı kule versiyonu geniş taban yapısından yükselen kule tipindedir. Tabanda öne ve arkaya genişleyen otopark ve alışveriş merkezi katları ve

üzerinde konut alanlarını içermektedir. Safir projesi, Büyükdere aksında tamamlanması en yakın karma kullanımlı projelerden biridir. Safir projesi arsa alanının aks üzerindeki diğer karma kullanımlı projelerin arsalarından daha küçük olması sebebiyle tek bir kuleden yükseldiği görülmektedir. Sahip olduğu tasarım özellikleri nedeniyle konut bölümünün koordinasyon ve sirkülasyonu alışveriş merkezi, otopark alanları ile sağlanmakta ve kamusal alanla bütünleşmesi ise önündeki alışveriş merkezi girişi ve metro bağlantısı ile sağlanmaktadır.

Safir projesi, çevredeki diğer ofis ve karma kullanımlı projeler arasında tek kule üzerinde İstanbul'un en yüksek binası niteliğiyle öne çıkmaktadır. Sahip olduğu yaklaşık 165,000 m² lik kapalı alan, 61 kat üzerinde 48 katta konut ünitelerini, diğer katlarda ise restoran-bar-spor merkezi, teknik alanlar, alışveriş merkezi ve otoprak alanlarını içermektedir. Ayrıca, projenin son katına seyir kulesi yapılacağı ve ziyaret etmek isteyen turistlere ve diğer ziyaretçilere açılacağı bilgisi basında yer almıştır. Seyir kulesinin tamamlanarak ziyaretçilere açılması projenin kamusal alanla bütünleşme açısından olumlu katkı yapacağı öngörülmektedir.

5.1.3 Büyükdere Aksı Üzerinde Yer Alan Karma Kullanımlı Projelerin Kent Yapısına Etkileri

Büyükdere aksı üzerinde, büyük kapalı alanlar ve yüksek katlı kuleler üzerinde yer alan ofis, otel, alışveriş merkezi ve karma kullanımlı projeler nedeniyle kentsel yapı ve çalışan nüfus yoğunluğunun tek bir bölge üzerine çekilmesine neden olmaktadır.

Bu durum, kentsel altyapılar ve ulaşım bağlantılarının yetersiz kalması sebebiyle, trafik yoğunluğuna, hava kirliliği, zaman ve enerji kaynaklarının boşa kullanılması gibi olumsuz sonuçlara neden olmaktadır. Ayrıca, çevresi yüksek duvarlarla ve tel örgülerle çevrili gökdelenler nedeniyle kentle bütünleşmeye değil kentsel ayrışmaya neden olmaktadır.

Yüksek yapılar Büyükdere aksı ile komşu alanlar arasında sınırlar oluşmasına neden olmaktadır. Ancak, aks üzerinde sadece ofis kulelerinin olduğu projeler inşa etmek yerine; Metrocity, Kanyon, Safir gibi karma kullanımlı projeler inşa edilmesi ile Büyükdere aksının gece ve gündüz yaşayan bir bölge haline gelmesi için olumlu sonuçlar doğurmaktadır. Kanyon karma kullanımlı projesinde yer aldığı gibi açık hava aktivite alanlarının yer alması ve bundan sonra gerçekleştirilecek karma

kullanımlı projelerde sosyal-kültürel ve kamusal kullanımların daha da arttırılması bu projelerin kentle bütünleşmesine olanak sağlayacaktır.

Bölgede otobüs, metro, minibüs gibi toplu ulaşım araçları yer almasına rağmen Anadolu ve Avrupa yakasının birleşme ayağında yer almasından dolayı boğaz geçiş ve otoyollara bağlantı trafiği iş saatleri içerisinde yoğundur. Karma kullanımlı projelerin gerçekleştirilmesi ile sürdürülebilir ve yaşanabilir şehirlerde olduğu gibi farklı kullanımlar bir arada ve kısa mesafede erişilebilir olmakta, şehirlerin yatayda daha geniş alanlara yayılması yavaşlatılmakta, gündüz merkezi iş alanı işlevi olan bölgelerin gece de yaşayan bölgeler haline gelmesi sağlanmış olmaktadır.

5.1.4 Büyükdere Aksı Üzerinde Yer Alan Karma Kullanımlı Projelerin Gayrimenkul Piyasası ve Kamu Gelirlerine Etkileri

Metrocity, Kanyon, Safir gibi karma kullanımlı projeler, Büyükdere aksı üzerindeki ilk karma kullanımlı proje örnekleri olmalarının yanı sıra dünya metropollerindeki MİA alanlarında gündemde olan yeni şehircilik eğiliminin ilk uygulamalarındandır.

Metrocity projesinin tamamlanmasının ardından kuzeyinde Kanyon karma kullanımlı projesi gerçekleştirilmiştir ve aksın devamında Safir projesi tamamlanma çalışmaları devam etmektedir. Büyükdere aksı üzerinde, karma kullanımlı projelere olan gayrimenkul geliştiricilerinin yatırım talebininin halen sürmesinin nedenleri (Özdilek Projesi, Landmark Projesi, Zorlu Projesi gibi); bölgedeki ofis stoğunda halen düşük boşluk oranları; yaklaşık 10% civarında seyrediyor olması ve ofis kiralama-satın alma taleplerinin yüksek olmasıdır. Ayrıca, bölgede konut satış değerlerinin İstanbul'un en yüksek mertebelerinde olması ($5.000 - $10.000 arasında), İstanbul'da konaklama tesisi gecelik ücretlerinin yüksek olması (€150) ve İstanbul'un her iki yakası tarafından en kısa mesafede karayolu ile ulaşılabilir olmasıdır.

Büyükdere aksı üzerinde Maslak, Levent, Şişli-Mecidiyeköy ve Beşiktaş ilçelerindeki toplam ofis alan stoğu yaklaşık 1.350.000 m², kira ortalaması 25$ - 30$ / m² / aydır. Metrocity projesinde gerçekleşen kira değerleri ise 25 - 35 USD/ m² / aydır. Bölgede yüksek katlı konut projelerinde gerçekleşen satış değerleri $ 5,000 – $ 10,000 / m² arasındadır. Metrocity projesinde ise gerçekleşen ortalama konut satış değerleri ise 5,900 USD/ m² / aydır. Bölgede yer alan alışveriş merkezleri kira

değerleri aralığı 25 $ – 150 $ / m² / aydır. Metrocity projesinde ise gerçekleşen ortalama alışveriş merkezi kira değerleri 55 - 60 USD/ m² / aydır.

Kanyon projesinde gerçekleşen ofis kira değerleri ise 28 - 32 $ / m² / aydır. Kanyon projesinde gerçekleşen ortalama konut satış değerleri ise 7,350 $ / m² / aydır. Kanyon projesinde gerçekleşen ortalama alışveriş merkezi kira değerleri ise 60 - 70 $ / m² / aydır.

Safir Projesi ise halen inşaat aşamasından olmasından dolayı konut satışları halen geliştirici şirket tarafından yapılmaktadır ve ortalama istenen satış fiyatları $10.000 / m² dir.

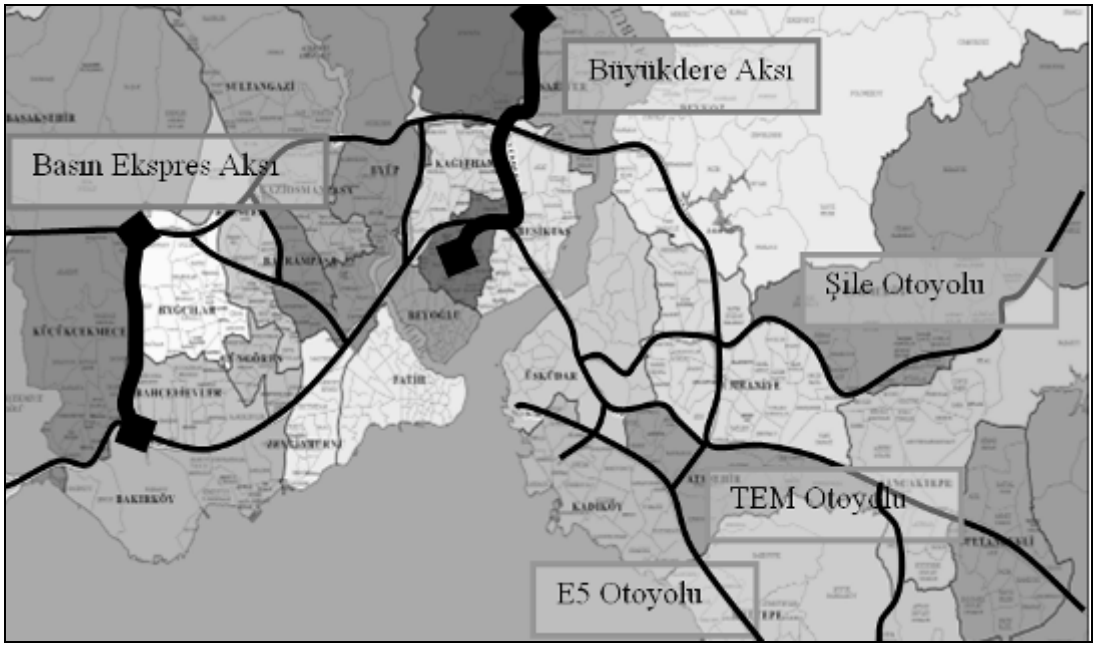
Karma kullanımlı projelerin bulunduğu bölge üzerinde merkezi iş alanı fonksiyonunu destekleyen büyük projeler inşa edilmeye başlandıktan sonra arsa değerleri, belediyeler tarafından toplanan emlak ve çevre vergisi değerleri, inşaatların ruhsat ve iskan izinlerinin alınması için ödenen harçlarda verilen imar izinleri ve yapılaşma büyüklükleri nedeniyle artış göstermiştir. Ayrıca projelerin satış ve kiralaması gerçekleştirildiğinde farklı kullanımlara göre kira ve satış rakamlarının belli oranlarında ödenen KDV ve stopaj vergileri ile kamu gelirlerinde artış görülmektedir. Metrocity ve Kanyon gayrimenkullerinin bulunduğu bölgede, Şişli belediyesi tarafından alınan 2009 yılı geçerli arsa rayici 3.423,00 TL / m² dir. Büyükdere aksı üzerindeki arsa rayiç bedelleri Sarıyer ilçesinde 798,69 TL/m², Maslak üzerinde 2.852 TL/m², Büyükdere Esentepe mahallesi üzerinde 3.423 TL/m² ve Başiktaş belediyesi Levent mahallesi üzerinde 2.301,5 TL/m² dir. Safir Projesinin yer aldığı Kağıthane belediyesinin bölge üzerindeki arsa rayiç bedeli ise 2009 yılında 1.255,08TL/m² olarak gerçekleşmiştir.

5.2 Basın Ekspres Yolu Karma Kullanımlı Projeler ve Etkilerinin Değerlendirilmesi

Karşılaştırmalı analiz kapsamında, Basın Ekspres Yolu üzerindeki karma kullanımlı projelerin analizleri yapılacaktır. İstanbul 212 ve NishİstanbuI projeleri sırasıyla değerlendirilecektir. Basın Ekspres Yolu üzerindeki proje uygulamaları tek bir otorite tarafından değil 5 farklı ilçe belediyesi tarafından yürütülmektedir. Basın Ekspres yolunun kuzey ucu Başakşehir belediyesi, batısı Küçükçekmece belediyesi,

aksın kuzey-doğusu Bağcılar belediyesi, güney-doğusu Bağcılar belediyesi ve güneyi ise Bakırköy belediyesi tarafından yönetilmektedir.

Basın Ekspres yolu TEM ve E5 otoyollarının bağlantı yoludur. İstanbul için iki ana ulaşım arterini birbirine bağlamasına ek olarak kuzeyinde ve güneyinde İstanbul ekonomisi içinde çok önemli yere sahip ulaşım bağlantıları ile sanayi ve ticaret alanları yer almaktadır.

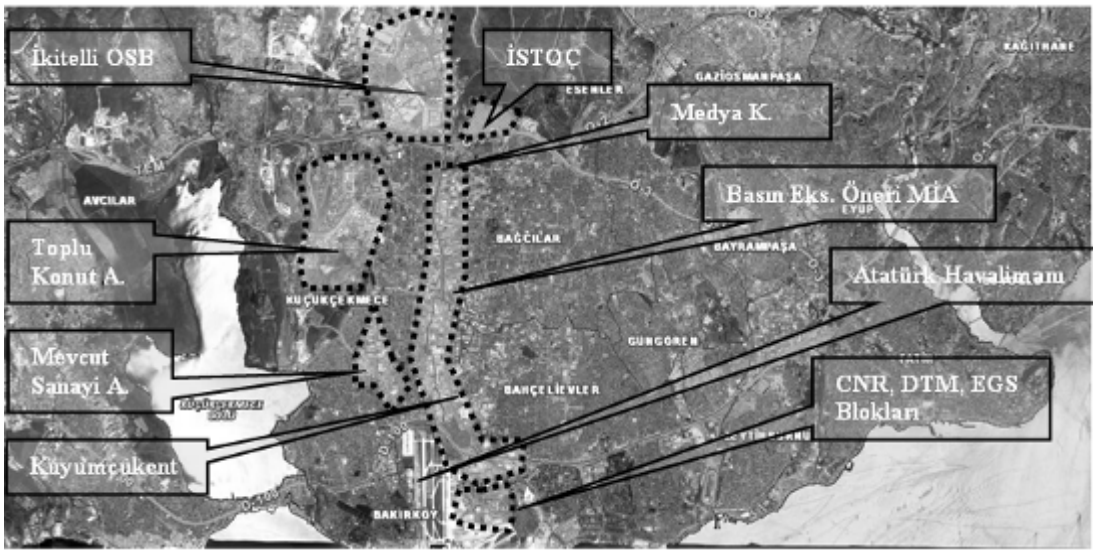


Şekil 5.11 : Basın Ekspres Karayolu Ulaşım Aksları

Basın Ekspres yolunun kuzey – güney aksında sırası ile İkitelli Organize Sanayi Bölgesi, İstoç Toptancılar Çarşısı, küçük sanayi siteleri, Basın – Yayın kuruluşları, sanayi ve depolama alanları, iş merkezleri, Kuyumcukent, Atatürk havalimanı, Istanbul Atatürk havalimanı serbest bölgesi, CNR Fuar merkezi, Dünya ticaret merkezi ve EGS iş blokları yer almaktadır.

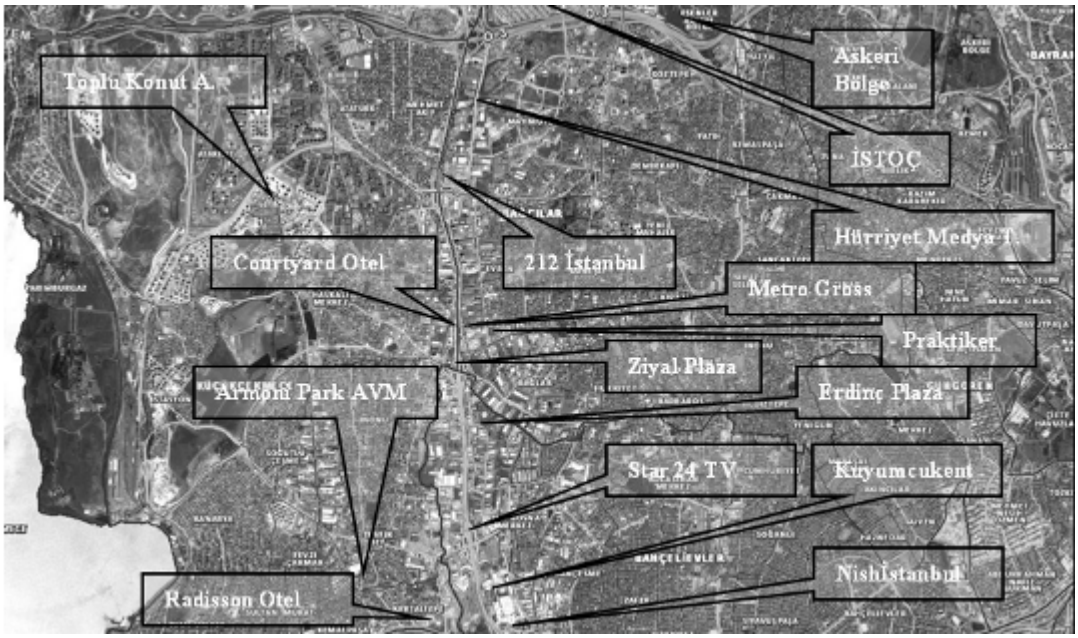
Basın Ekspres yolunun kuzeybatısında ve batısında Küçükçekmece ilçesi, kuzey doğusunda Esenler ilçesi, doğusunda Bağcılar ilçesi, güney doğusunda Bahçelievler ilçesi ve güneyinde Bakırköy ilçesinin yer almaktadır.

Istanbul merkezi iş alanında, "Büyükdere aksı" üzerinde yeni iş alanları için yoğun talep olmasına rağmen geliştirilecek arsa olmaması nedeniyle Basın Ekspres yolu "Prestij hizmet alanı" olarak imar planlarında gösterilmiştir.



Şekil 5.12 : Basın Ekspres Aksı Arazi Kullanımı

Bu kapsamda Basın Ekspres Yolu "uluslararası şirketler ve medya kuruluşları için iş merkezleri, alışveriş, turizm ve rezidans" kullanımı için planlaması yapılmıştır ve özellikle mevcuttaki eski sanayi ve tekstil tesislerinin dönüşüm süreci başlamıştır. Bu dönüşümün ilk karma kullanımlı örneklerinden birisi eski Edip İplik tesislerinin yerine yapılmakta olan "212 İstanbul" karma kullanımlı projesidir. Rezidans ve alışveriş merkezi olarak inşaatına başlanmıştır.



Şekil 5.13 : İstanbul Basın Ekspres Aksı Detaylı Arazi Kullanımı

Basın Ekspres yolu üzerindeki mevcut kullanımlar aşağıdaki çizelgede kullanımlara göre sınıflandırılmışlardır:

Çizelge 5.6 : Basın Ekspres Aksı Üzerindeki Gayrimenkul Projeleri

Mevcut Proje Adı	Kullanım Türü	Konum
Holiday Inn Oteli	Otel	Mahmutbey
212 İstanbul	Karma Kullanım/AVM	Mahmutbey
Hürriyet Medya Tower	Ofis	Güneşli
Metro Gross Market	Ticaret	Güneşli
Praktiker Yapı Marketi	Ticaret	Güneşli
Garanti Bankası Çağrı Merkezi	Ofis	Güneşli
İş Bankası Çağrı Merkezi	Ofis	Güneşli
Sanko Holding	Ofis	Güneşli
Polat İş Merkezi	Ofis	Güneşli
Ziyal İş Merkezi	Ofis	Güneşli
Erdinç Plaza	Ofis	Güneşli
Otto Plaza	Ofis	Güneşli
Courtyard	Otel	Halkalı
Evkur Plaza	Ofis	Halkalı
Onura İş Merkezi	Ofis	Halkalı
İhlas Plaza	Ofis	Yenibosna
Ser Plaza	Ofis	Yenibosna
Orjin Plaza	Ofis	Yenibosna
Kuyumcukent	Ofis/Mağaza/Atölye	Çobançeşme
İnşaat/Planlanan Proje Adı	**Kullanım Türü**	**Konum**
212 İstanbul	Karma Kullanım/Konut Kule	Mahmutbey
Nishistanbul	Karma Kullanım	Çobançeşme

Basın Ekspres Yolu prestij alanı olarak planlanması sebebiyle çevresindeki gayrimenkul fiyatlarında hızlı fiyat artışı eğilimi göstermiştir. Bu sebeple bölgedeki sanayi ve lojistik merkezlerin büyük bir kısmı gayrimenkul maaliyetlerinin daha düşük olduğu bölgelere taşınmışlardır veya taşınmayı planlamaktadırlar. Bölgede planlanan yeni fonksiyonlar hizmet sektörüne yönelik olarak ofis, alışveriş, turizm - konaklama ve rezidans projelerini içermektedir.

Ulaşım

Basın Ekspres Aksı, Edirne - Ankara arasında yapılmış, Türkiye' nin en önemli otobanı olan E - 80 (TEM) oto yolunun O-2 güzergahı ile bu güzergahın, D-100 (Eski E-5) oto yolunun, güney - batı ve kuzey - doğu ekspres bağlantıları arasındadır. Aksın doğusunda Bağcılar ve Bahçelievler ilçeleri, batısında Küçükçekmece, kuzeyinde Başakşehir ilçesi ve güneyinde ise Bakırköy ilçesi ile çevrilidir.

Ulaşım, Doğu - Batı yönünde uzanan E-80 (TEM) oto yolu ve D-100 otoyolları ekspres yol bağlantısı iledir. En önemli kuzey - güney ikinci ana ulaşım Mahmutbey

asfaltıdır. İstanbul' un merkez ve diğer ilçeleriyle ulaşımında İETT ve Halk Otobüsleri yanında, minibüsler ile toplu taşıma hizmeti yürütülmektedir.

Nüfus

Basın Ekspres aksı üzerinde yer alan Bağcılar, Bahçelievler, Bakırköy, Küçükçekmece ve Başakşehir ilçelerinin 2008 nüfus sayımlarına göre ilçe nüfusları aşağıdaki gibidir:

Çizelge 5.7 : 2008 ADNKS göre İlgili İlçe Nüfusları [31]

İlçe	Nüfus
Bağcılar	720.819
Bahçelievler	571.683
Bakırköy	214.810
Küçükçekmece	669.081
Başakşehir*	207.542
Toplam	**2.383.935**

Yenibosna-Havaalanı merkezi iş alanı bölgesinde yer alan ilçeler arasında en yüksek nüfusa sahip olan ilk iki ilçe sırasıyla Bağcılar ve Küyükçekmecedir. En düşük nüfus 2008 yılında ilçe olan ve arazi kullanımının büyük çoğunluğu sanayi olan Başakşehir ilçesi ve Atatürk Havalimanı, Atatürk havalimanı serbest bölgesi, CNR Fuar merkezi, Dünya ticaret merkezi ve EGS iş blokları'nın yer aldığı Bakırköy ilçesidir.

Ekonomi

İstanbul' un en önemli ticaret ve sanayi merkezlerinden biri olan bölgede farklı tipte arazi kullanımları bir arada bulunmaktadır. Yirmi yıl öncesine kadar, Bağcılar, Küçükçekmece ilçelerinin ekonomisi tarıma dayalı iken günümüzde yaşayanların çoğunluğu ticaret ve küçük sanayi ile uğraşmaktadır. Ayrıca Sefaköy, Mahmutbey ve Güneşli Semtlerinde dağınık olarak çok sayıda küçük sanayi tesisi mevcuttur.

İstanbul' un en önemli ticaret ve sanayi merkezlerinden biri olan bölgede günümüzde iplik dokuma, gıda, taş ve toprak, metal ve basın sanayi çeşitlenmesi, küçük - büyük atölyeler, ticarethaneler ile ticaret merkezleri bulunmaktadır. İstoç, Oto Center, Matbaacılar ve Ambalajcılar Sitesi, Metro Grosmarket ve Praktiker gibi ticaret merkezleri Bağcılar'da yer almaktadır. Ancak, özellikle Küçükçekmece ve Bağcılar bölgeleri planlı bir yerleşim olmadığından sanayi kuruluşları ile konut alanları birbirine çok yakın bulunmakta, bu sebeple de çevre ve altyapı ile ilgili birçok sorunun doğmasına yol açmaktadır. Ayrıca büyük basın, yayın ve TV

kuruluşlarından Hürriyet, Milliyet, Dünya, Kanal D, CNN Türk, Star Gazetesi, TV 24 gibi gazete, matbaa, TV kanalları ve yönetim merkezleri bölgede yer almaktadır.

Sosyal / Demografik Çevre

Basın Ekpres aksının doğusu ve batısı eski gecekondu alanları için yapılan islah planları ile apartmanlaşması sonucu daha yoğun bir yerleşim alanına dönüşmüştür. Bölgede genellikle alt ve orta gelir grubu nüfus yerleşmiştir. Bölgede merkezi iş alanları planlanmış olmasına rağmen altyapı, sosyal – kültürel tesisler ve yeşil alan, otopark gibi donatı alanları yetersizdir. Basın Ekspres aksının kuzeyindeki Başakşehir bölgesi, aksın batısındaki Halkalı toplu konutları ve aksın güneyindeki Ataköy toplu konut projeleri gecekondu alanları dışında orta ve üst-orta gelir grubuna hitap eden yerleşimlerdir. Bu projeler altyapı, otopark, sosyal donatı alanlarının bölgede en iyi durumda olduğu yerleşim alanlarıdır. Merkezi iş alanı etkisinin artmasıyla yerleşen profilinde eğitim, gelir düzeyinde yükselme ve yerleşen nüfus, çocuk sayısı, hanehalkı büyüklüğü gibi göstergeler düşüş olacağı öngörülmektedir.

5.2.1 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planları Yapılaşma Koşulları

Basın Ekspres aksı üzerindeki geçerli 1/5000 İmar Planları ve Plan Notları incelenerek plan genelinde ve parsel üzerinde değerlendirmeler yapılacaktır. Bölgede geçerli olan ve alan çalışması yapılacak olan projeler için geçerli planlar aşağıdaki gibidir:

18.4.2008 tarihinde onaylanan Bağcılar Revizyon Nazım İmar Planı; Plan notlarında MİA alanları ve Prestij Hizmet alanlarına ilişkin yapılaşma koşulları aşağıdaki gibidir.

a) MİA alanlarında is merkezi, ofis, büro, alısveris merkezleri, çok katlı mağazalar, çarsı, konaklama tesisleri, rezidans-konut yapıları, sinema, tiyatro, müze, kütüphane, sergi salonu, lokanta, restaurant, gazino, yönetim binaları, banka ve finans kurumları yer alabilir. İlçe belediyesince onaylanacak avan projesine göre uygulama yapılır. 1000m² ve daha büyük parsellerde zemin katta, planda verilen bahçe mesafeleri içerisinde maks TAKS:0.50, normal kattan itibaren maksimum TAKS:0.40, maksimum KAKS: 2.00 olarak uygulama yapılır. TAKS değeri tabii zemin kotundan itibaren aranacak olup, bodrum kattaki bahçe mesafeleri avan projesinde belirlenecektir.

b) Prestij Hizmet alanlarında uluslararası sirketler ve medya yönetim binaları, is merkezi, ofis, büro, alısveris merkezleri, çok katlı mağazalar, çarsı, konaklama tesisleri, rezidans-konut yapıları, sinema, tiyatro, müze, kütüphane, sergi salonu, lokanta, restaurant, gazino, yönetim binaları, banka ve finans kurumları yer alabilir. İlçe belediyesince onaylanacak avan projesine göre uygulama yapılır. 400m² den küçük parsellerde bahçe mesafeleri uygulanır. 400–1.000m² arası parsellerde bahçe mesafeleri içerisinde maksimum KAKS:1.60 uygulanır. 1.000m² ve daha büyük parsellerde zemin katta, planda verilen bahçe mesafeleri içerisinde maksimum TAKS:0.50, normal kattan itibaren maksimum TAKS:0.40, maksimum KAKS: 2.00 olarak uygulama yapılır. TAKS değeri tabii zemin kotundan itibaren aranacak olup, bodrum kattaki bahçe mesafeleri avan projesinde belirlenecektir [40].

Basın Ekspres aksı üzerindeki 212 karma kullanımlı projesi bu plan sınırları içerisinde Prestij ve Hizmet alanında kalmaktadır. Bu plan koşullarında Emsal:2 yapılaşma koşullarına sahiptir.



Şekil 5.14 : Bağcılar Revizyon Nazım İmar Planı [40]

20.1.2008 tarihinde onaylanan Bahcelievler Merkez Yenibosna ve Kocasinan Mahalleleri Nazım İmar Planı; Plan notlarında MİA alanına ilişkin yapılaşma koşulları aşağıdaki gibidir.

a) Ticaret+Hizmet Alanlarında; büro, çarşı, konaklama, sergi, teşhir, lokanta, özel sağlık, özel okul... vb. gibi tesisler yer alacaktır. Bu alanlarda zemin katların ticaret olması kaydı ile üst katlarda isteğe bağlı olarak konut uygulaması yapılabilecektir.

   T+H bölgelerinde KAKS: 1.50, Maksimum Yükseklik:15.50 m

   T1+H1 bölgelerinde Emsal: 3.00

   T2+H2 bölgelerinde Emsal: 2.00

   T3+H3 bölgelerinde Emsal: 1.00 şartları uygulanacaktır.

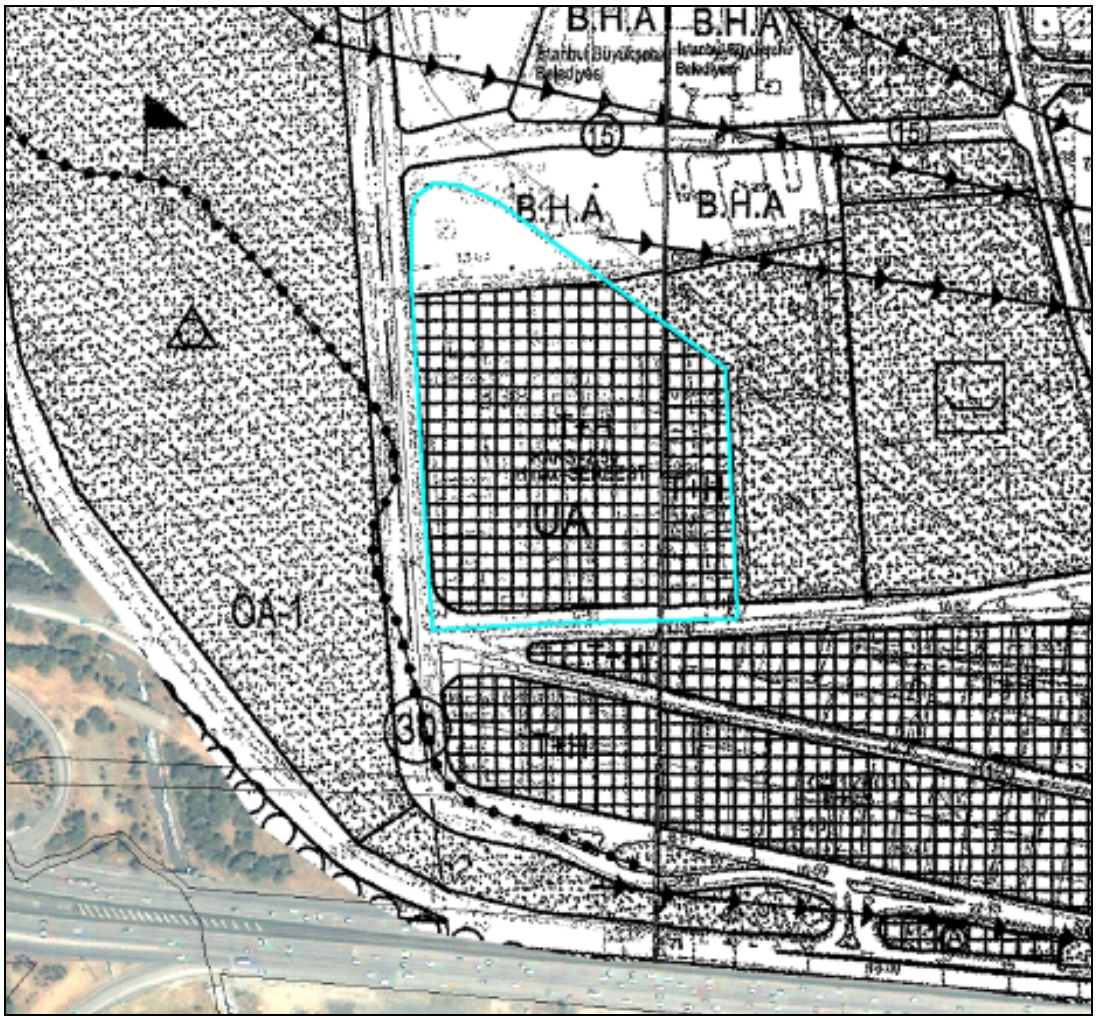
b) Prestij + Hizmet Alanlarında yapılaşma şartları aşağıda belirtilen şekilde uygulanacaktır:

   TAKS= Minimum 0.3 – Maksimum 0.5

   KAKS=1.5 şartlarında avan projeye göre uygulama yapılacaktır.

Prestij Hizmet alanlarında dış ticarete yönelik bürolar, sergileme alanları, çarşı, medyaya yönelik tesisler, oteller, sinema, tiyatro gibi kültürel tesisler yapılabilir olarak açıklanmıştır [41].

Basın Ekspres aksı – Bakırköy arasında yer alan Nish İstanbul projesi bu plan koşullarında Ticaret+Hizmet (T+H) fonksiyon alanında kalmaktadır. Bu bölgeler için plan notlarında maksimum KAKS: 1.50 olarak belirtilmiştir. Plan üzerinde ise Nish İstanbul projesi Ticaret+Hizmet alanında kalmaktadır, Emsal: 2.5 ve yükseklik serbest olarak gösterilmiştir.


B.H.A
B.H.A
15
15
B.H.A
B.H.A
TİCARİ
TİCARİ
TİCARİ

Çizelge 5.8 : 212 Projesi Yapılaşma Bilgileri ve Proje İçeriği [42]

Adres:	Taş Ocağı Caddesi, Bağcılar
Proje Geliştiricisi:	Edip Uluslararası Gayrimenkul ve Turizm A.Ş., ve Ağaoğlu Akdeniz İnşaat
Plandaki Fonksiyon:	Ticaret Alanı
Arsa Alanı:	55,560 m²
Emsal: **Toplam Kapalı Alan:**	2.5 222.000 m²
Yükseklik: **Toplam Kat Sayısı:**	156 m 4 kat Alışveriş Merkezi 4 Bodrum Kat Otopark 31 Kat Ev-ofis 3 Bodrum Kat Otopark
Açılış Tarihi:	AVM-Ağustos 2009, Konut-Ocak 2012
Kiralanabilir Alışveriş Merkezi Alanı:	68,000 m²
Mağaza Sayısı	148
Sosyal-Kültürel Alanlar	Sinema salonları dışında sosyal kültürel aktiviteler için alanlar mevcut değildir.
Otopark Kapasitesi	3,200

212 İstanbul, karma kullanımlı proje türlerinden "bütünleşik çok kuleli yapılar" sınıfına girmektedir. Bu tür projeler, avlu, hol, alışveriş kompleksi, yer altı otoparkı gibi bütün proje bileşenleriyle alt katlarda ortak bir tabanda birleşen ve mimari yönden birbirine bağlanan tek yapılardan ve kulelerden oluşmaktadır.

Proje tasarımından dolayı meydanlar, sosyal-kültürel alanlar, açık hava mekanları bulunmamaktadır, inşa edilmekte olan ev-ofis kuleleri ilealışveriş merkezi arasında koordinasyon ve sirkülasyon alanı sınırlıdır ve bu sebeplerden dolayı kamusal alanla bütünleşmesi sadece önündeki alışveriş merkezi girişi ve inşa edilmekte olan metro bağlantısı ile sağlanacaktır.

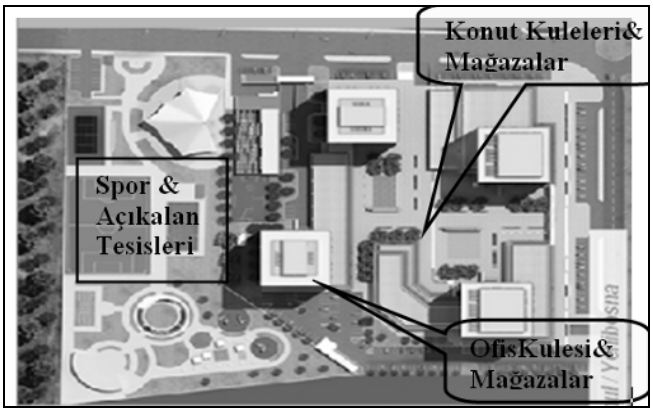
Basın Ekspres aksı üzerindeki ilk karma kullanımlı, yüksek katlı ve ilk metro hattına doğrudan bağlantılı projedir. Proje 2 ev-ofis kulesi, alışveriş merkezi ve kapalı otopark alanlarından oluşmaktadır. Proje sahip olduğu yaklaşık 222.000 m² kapalı alan ve ev-ofis ve alışveriş merkezi kullanımları ile bölgeye araç ve yaya trafiği çekecektir. Alışveriş merkezi, Ağustos 2009 da açılmıştır ve konut kulesi henüz inşa aşamasında olmasından dolayı çevresel etkileri tümüyle henüz gözlemlenmemektedir. Bölgede otobüs, metro gibi toplu ulaşım araçları yer almasına rağmen Edirne-İstanbul-Ankara güzergahında yer almasından dolayı boğaz geçiş ve otoyollara bağlantı trafiği iş saatleri içerisinde yoğundur. Projede konut kullanımınında yer alması gündüz yoğun nüfusa sahip alanların gece güvensiz

bölgelere dönüşmesini engellemeye olumlu katkı sağlayacaktır. Ancak projede sinema alanı dışında sosyal ve kültürel alanlara yer verilmemiş olması, açık hava alanları, meydanlar gibi kamusal mekanların güçlü etkisinin hissedilmemesinden dolayı kamusal mekan algısı ve kentle bütünleşmesi zayıf kalmaktadır.

Nish İstanbul Karma Kullanımlı Projesi Genel Değerlendirmesi



Şekil 5.17 : Nish İstanbul Projesi [43].



Şekil 5.18 : Nish İstanbul Projesi [44].

Çizelge 5.9 : Nish İstanbul Yapılaşma Bilgileri ve Proje İçeriği [44]

Adres:	Çobançeşme Sanayi Caddesi, Yenibosna, Bahçelievler
Proje Geliştiricisi:	Torunlar & Özyazıcı
Plandaki Fonksiyon:	Ticari Alan
Arsa Alanı:	33.000 m²
Emsal: **Toplam Kapalı Alan:**	2.5 134.000 m²
Toplam Kat Sayısı:	20 Normal Kat + Zemin +Otopark Katları
Tamamlanma Tarihi:	Temmuz, 2010
Kiralanabilir Alışveriş Alanı:	6.500 m²
Mağaza-Restoran Sayısı:	50 ünite
Sosyal-Kültürel Alanlar:	Açık alan ve spor tesisleri (Ofis ve Konut Kullanıcıları İçin)

Nish İstanbul, karma kullanımlı proje türlerinden "bütünleşik çok kuleli yapılar" sınıfına girmektedir. Bu tür projeler, avlu, hol, alışveriş kompleksi, yer altı otoparkı gibi bütün proje bileşenleriyle alt katlarda ortak bir tabanda birleşen ve mimari yönden birbirine bağlanan tek yapılardan ve kulelerden oluşmaktadır.

Projede spor ve sosyal tesisler ile açık hava mekanları bulunmaktadır. Basın Ekspres aksının güney ucunda yer alan projede 3 konut, 1 ofis kulesi, mağazalar, açık hava ve sosyal tesisler ile kapalı otopark alanlarından oluşmaktadır. Proje yaklaşık 134.000 m² kapalı alan inşa edilmekte ve bölgenin yaya ve araç trafiğini etkileyecektir 396 adet rezidans, 125 adet ofis ve 6 bin 500 metrekarelik çarşı alanı olacağı bilgisi basında yer almıştır. Projeye 2008 Temmuz ayında başlanmış ve 2010 Temmuz ayında bitirilmesi planlanmıştır. Ancak, projede açık alan kullanımları, spor ve sosyal tesislere yer verilmiş olmasına rağmen sadece ofis ve konut kullanıcıları tarafından kullanılabilecek olması projenin kamusal mekan algısını ve kentle bütünleşmesini azaltacaktır.

5.2.3 Basın Ekspres Aksı Üzerinde Yer Alan Karma Kullanımlı Projelerin Kent Yapısına Etkileri

Basın Ekspres aksı, üzerindeki 212 İstanbul ve Nish İstanbul projeleri ve çevresindeki diğer iş merkezleri nedeniyle çalışan nüfus yoğunluğunun arttığı bölgelerden biridir. Ancak, Basın Ekspres aksı, Büyükdere Aksı gibi kentsel arazi kullanımlarının tamamen MİA fonksiyonlarına dönüştüğü bir bölge değildir. Sanayi, üretim, depolama, lojistik, toptan ticaret gibi kullanımların tamamen bölgeden çıktığı

gözlemlenmemiştir. Ancak bu eğilim bölgede devam etmekte ve boşalan eski sanayi alanlarında 212 projesinde olduğu gibi MİA fonksiyonlarını içeren karma kullanımlı projeler inşa edilmektedir. Dönüşüm sürecinin planlama aşaması tamamlanmıştır, süreç uygulamalarına 2008 de başlanmış ve devam etmektedir. Ancak, Basın Ekspres aksı E5 ve TEM otoyollarının bağlantı yolu olması sebebiyle sadece Basın Ekspres aksının trafiğini değil kent trafiğini de taşımaktadır. Bu sebeple merkezi iş alanı olarak, Basın Ekspres aksının bölge niteliği taşıması, aksın doğusu ve batısı arasındaki ilişkinin canlı olması mevcut koşullar ve bağlantılar nedeniyle mümkün görünmemektedir. Aksın doğusunun ve batısının kendi iç dinamikleri, bağlantıları ve alt yapı özellikleri ile gelişeceği ve dönüşeceği öngörülmektedir. Basın Ekspres aksı taşıdığı araç ve nüfus yoğunluğu ve Atatürk Havaalanı yolcu ve uçuş trafiği nedeniyle aksın doğusu ve batısı arasında çok güçlü bir bariyer niteliği taşımaktadır. Aksın doğusu ve batısı arasındaki bağlantı İkitelli Kavşağı, Güneşli Kavşağı, Sefaköy Kavşağı ve Kuyumcukent-Çobançeşme Kavşağı ile sağlanmaktadır.

Aks üzerinde karma kullanımlı projelerin geliştiriliyor olması bölgede çalışan ve yaşayan nüfusun dengelenmesi, aksın gece ve gündüz yaşayan kentsel mekânlar olarak gelişmesini sağlamaktadır. Ayrıca, Basın Ekspres aksında gerçekleştirilmekte olan karma kullanımlı projelerde konut kullanım alan büyüklüğü inşa edilen ofis alanı büyüklüğüne eşit veya daha fazladır. Bu durum bölgede nitelikli konut alanlarına olan ihtiyaç sebebiyle olmasının yanında rezidans kavramı ile ev-ofis konseptine olan talepten dolayıdır. Bu durum gelişen teknolik altyapılar nedeniyle bireyselleşmenin artması, kentin çok merkezli gelişmesi, merkezi iş alanları ve konutlar arasında mesafelerin artması gibi nedenlerle görevlerin evden takip edilmesine ve büyük oranda gerçekleştiriliyor olmasına olanak sağlamaktadır. Ayrıca, çalışan nüfusun sanayi sektöründen hizmet sektörüne geçiş sürecinde olması da bu tür kullanımlarıa olan talebi arttırmaktadır.

5.2.4 Basın Ekspres Aksı Üzerinde Yer Alan Karma Kullanımlı Projelerin Gayrimenkul Piyasası ve Kamu Gelirlerine Etkileri

Basın Ekspres yolu üzerinde başlayan arazi kullanımları dönüşümü ile bölgede ofis, alışveriş merkezi, konaklama tesisleri ve karma kullanımlı projeler geliştirilmeye başlanmıştır. Büyükdere aksı üzerindeki arazi kullanımları ile farklılaşan kullanımlar ise Basın Ekspres yolunun havaalanının yakınında olması ve İstanbul ölçeğinde

2.derece merkez olması nedeniyle 4 yıldızlı ve 5 yıldızlı oteller, yüksek katlı konutlar, ev-ofis kullanımları daha çok öne çıkmaktadır. Bölgede, karma kullanımlı projelere gayrimenkul geliştiricilerinin yatırım talebleri devam edecektir, çünkü bölge dönüşüm sürecinin başındadır.

Basın Ekspres aksı üzerinde toplam ofis alan stoğu yaklaşık 460.000 m², kira ortalaması 10$ - 16$ / m² / aydır. Bölgede yüksek katlı konut projelerinde gerçekleşen satış değerleri $ 1,500 – $ 3,500 / m² arasındadır. 212 İstanbul projesinde gerçekleşen ortalama konut satış değerleri ise 2,500 USD/ m² dir. Nish İstanbul projesinde ise gerçekleşen ortalama konut satış aralığı ise 2,100 – 2,600 USD/ m² dir.

Gayrimenkulün bulunduğu bölge üzerinde merkezi iş alanı fonksiyonunu destekleyen büyük projeler inşa edilmeye başlandıktan sonra arsa değerleri, belediyeler tarafından toplanan emlak ve çevre vergisi değerleri artış gerçekleşmektedir. Ayrıca projelerin satış ve kiralaması gerçekleştirildiğinde farklı kullanımlara göre kira ve satış rakamlarının belli oranlarında ödenen KDV ve stopaj vergileri ile kamu gelirlerinde artış görülmektedir. 212 İstanbul projesinin bulunduğu bölgede 2009 yılı geçerli arsa rayici 1,026.89 TL / m² dir. Nish İstanbul projesinin bulunduğu bölgede 2009 yılı geçerli arsa rayici ise 855 TL / m² dir.

5.3 Büyükdere Aksı ve Basın Ekspres Aksı Üzerinde Yer Alan Karma Kullanımlı Projelerin Birlikte Değerlendirilmesi

Büyükdere Aksının MİA olarak gelişimi ofis kulelerin yapılması ile başlamıştır, Basın Ekspres Yolu-Bakırköy aksı üzerinde ise daha düşük katlı ofis alanlarının inşa edilmesi ile başlanmıştır. Büyükdere aksının kentiçi ulaşım yolu olması nedeniyle doğusu ve batısı arasındaki ulaşım altgeçit ve trafik ışıkları ile sağlanırken, Basın Ekspres Yolu-Bakırköy aksı otoyol bağlantı yolu olması sebebiyle daha hızlı ve akıcı trafik yüküne sahiptir. Bunun sonucunda aksın doğusu ve batısı arasında ilişki ve yaya ulaşımı yoktur sadece belli kavşaklardan araçlar ile geçiş sağlanmaktadır. Bu da aksın doğusu ve batısı arasında farklı arazi kullanımlarının gelişmesine, merkezi iş alanı gelişiminin farklı dinamiklerden etkilenmesine sebep olmakta, bölgede bir bütünlük değil ayrışma yaratmaktadır.

Büyükdere aksına ulaşım sağlayan çok sayıda ve birkaç türde toplu ulaşım aracı vardır. Bunlar, metro, otobüs, metrobüs bağlantısı ve deniz ulaşım bağlantısıdır.

Buna karşın Basın Ekspres Yolu MİA aksı çevresindeki metro inşaatı devam etmekte, deniz ulaşım bağlantısı ve metrobüs bağlantısına hem uzak kalmakta hem de aktarma yapacak otobüs hat sayısı oransal olarak Büyükdere aksına göre daha az sayıdadır. Toplu ulaşım araç ve türlerinin Basın Ekspres hattında daha az sayıda olmasının nedeni MİA etki alanının daha az olmasının yanı sıra aksın E5 ve TEM otoyolları bağlantı yolu olmasıdır.

Her iki merkezi iş alanındaki karma kullanımlı proje geliştiricilerine bakıldığında ise Büyükdere aksında yer alan geliştiricilerin kurumsal geliştirici oldukları, inşaat ve finans sektörüne yakın oldukları, daha bilinir oldukları ve uzun süredir inşaat sektöründe yer aldıkları görülmektedir (Yüksel İnşaat, İş GYO-Eczacıbaşı gibi). Karma kullanımlı projeler, imar planlarında ticaret ve MİA fonkisyonları kapsamı altında "ofis, büro, alısveris merkezleri, çok katlı mağazalar, çarsı, konaklama tesisleri, rezidans-konut yapıları, sinema, tiyatro, müze, kütüphane, sergi salonu, lokanta, restaurant, gazino, yönetim binaları, banka ve finans kurumları" yer alabilir açıklaması kapsamında imar izni almakta ve inşa edilmektedirler. Büyükdere aksının MİA gelişimine uygun kullanımların izin verildiği ilk plan 1988 yılında onaylanmış, Basın Ekspres Yolu-Bakırköy aksının MİA gelişimine uygun kullanımların izin verildiği ilk plan ise 1995 yılında onaylanmıştır.

Büyükdere Aksı ve Basın Ekspres Yolu-Bakırköy aksındaki karma proje konseptlerine bakıldığında ilk yapılan projelerde büyük alışveriş merkezi alanları yer almaktadır. Büyükdere Aksı üzerinde alışveriş merkezi ihtiyacı doyum noktasına ulaşmasından dolayı yeni nesil karma kullanımlı projelerde daha küçük alışveriş alanları veya mağazalar projeye dahil edilmiştir.

Projelerin kat sayıları değendirildiğinde; Metrocity 28 zemin üstü kat, Kanyon 26 zemin üstü kat iken Safir projesinin arsa alanı yaklaşık olarak 50% daha küçük olmasına rağmen 61 zemin üstü kat üzerine inşa edilmiştir. 212 projesi kule bölümü ise 31 zemin üstü kata sahip olacaktır. Nish İstanbul projesinde ise kat sayısı 17 ve 20 kat olarak açıklanmıştır. Bu durum Büyükdere aksı üzerindek, projelerde daha çok kat sayısının inşa edilmesine izin verildiğinin göstergesidir.

Projelerdeki araç başına düşen kapalı alan büyüklüğü; Metrocity projesinde 72 m²'ye 1 araç, Kanyon projesinde109 m²'ye 1 araç, Safir projesinde 122m²'ye 1 araç, 212

projesinde 69 m²'ye 1 araç olduğu hesaplanmıştır. Bu durumda birim araç başına düşen en fazla kapalı alan Safir projesindedir.

Projelerin bodrum kat, zemin ve üst katlarının toplam kapalı alan büyüklüklerinin arsa büyüklüklerine oranlandığında ise Metrocity projesinde 1 m² arsaya 10 m² kapalı alan, Kanyon projesinde 1m² arsaya 8,5 m² kapalı alan, Safir projesinde 1m² arsaya 14 m² kapalı alan inşa edilmştir. Halen proje halinde olan 212 projesinde 1m² arsaya 4m² kapalı alan ve Nish İstanbul projesinde de 1m² arsaya 4m² kapalı alan inşa edileceği hesaplanmıştır. Bu durum Büyükdere aksındaki karma kullanımlı projelerde birim arsa alanları için yaklaşık olarak en az 2 kat fazla yapılaşma izni verildiğini göstermektedir.

Büyükdere aksı ve Basın Ekspres aksı gelişimleri ve karma kullanımlı projelerin karşılaştırılması sonucunda Büyükdere aksının daha hızlı ve önce geliştiği, Basın Ekspres yolu üzerindeki projelerin ise daha yavaş ve parçacıl olarak geliştiği gözlenmektedir. Büyükdere aksındaki karma kullanımlı projelerin konseptinde alışveriş merkezi, ofis ve konut kullanımları yer alırken Basın Ekspres yolu üzerindeki projelerde öne çıkan kullanımın konut kule "rezidans" olduğu görülmektedir. Bu durum, karma kullanımlı proje konseptlerinin bölgenin konum, sosyal çevre ve yapılaşmış çevre ile birlikte gayrimenkul piyasasındaki farklılıklar nedeniyle ortaya çıkmaktadır.

6. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Dünya kentlerinde ve özellikle Amerika'da yer alan şehirlerde gözlemlenen araç sahipliğinin artması, arazi kullanımlarının konut, ticaret, hizmet ve kentsel çalışma alanları olarak ayrışması, köhneleşmiş eski sanayi, liman ve kullanılmayan şehir merkezlerindeki ofis ve konut alanları, çalışma alanlarında gece ve gündüz nüfusu arasındaki farklılıklar, gece güvensiz ve yaşamayan alanlara dönüşen kent merkezleri ve iş alanları, toplu ulaşım sistemleri yerine özel otomobil kullanımına bağlı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi, çalışma alanları ile yaşam alanlarının birbirinden uzaklaşması, banliyöleşme, ev-iş arasında artan yolculuk süreleri, kamusal alan paylaşımının azalması, yaya olarak veya bisiklet ile ulaşımı desteklemeyen ulaşım politikaları, hızla tüketilen enerji kaynakları ve bunların neden olduğu çevre kirliliği ve küresel ısınma etkileri, düşeyde yayılan ve tarım, orman ve su havzaları üzerinde gelişen düşük yoğunluklu yerleşimler vb. gibi kentleşme politikalarının neden olduğu sorunlara çözüm bulmak için "akıllı büyüme" olarak literatüre giren "smarth growth" eğilimi günümüzde kentlerin gelişmesine yön vermektedir.

Akıllı büyüme kentlerin dağınık gelişimini önlemek için yürünebilir, bisiklet dostu, aktarma odaklı ulaşım ve karma kullanım teorisidir. Akıllı büyüme; ulaşım, işyeri ve konut bağlantılarını çözmenin yanında, fayda ve maliyetlerin kentsel mekanda eşitlikçi dağılımı, doğal kaynakların, kültürel mirasın, halk sağlığının korunması gibi birçok nokta üzerinde hassasiyet gösteren kentsel planlama kararları içermektedir.

Akıllı büyümenin genel prensipleri özet olarak konut edinme fırsatları ve seçim şansını arttırmak, yürünebilir komşuluk üniteleri oluşturmak, toplumda iş birliğini güçlendirmek, toplumda kentsel değerleri koruma ve kentin gelişimine duyarlılığı arttırma, gelişim kararlarını öngörme, kamu-özel sektör birlikteğini dengeli ve adil yürütme, karma kullanımlı alanlar yaratma, kentsel açık alanların korunması ve kullanımda duyarlı olma, ulaşım sistemleri arasında tercih yapabilme ve verimlilik, bütüncül 'kompakt' gelişim ve dikeyde büyüme ile yeşil alan imkanlarının arttırılmasıdır [6].

İstanbul'da öne çıkan kentleşme sorunları; trafik, ev-iş arasında yolculuk sürelerinin uzun olması, tek merkezli büyüme, kamusal mekanların etkinliklerinin azalması, karayolu ulaşımına alternatif ulaşım sistemlerinin eksikliği ve yaya-bisiklet ulaşım akslarının yetersiz oluşu, yatayda dengesiz ve plansız büyüme nedeniyle tarım, orman ve su havzaları üzerindeki kentleşme baskısı, kent merkezi alanların optimum şekilde kullanılamaması, çöküntü ve köhneme alanlarının yenilenememiş olması, kentsel altyapıyı ve ulaşım sistemini doğrudan etkileyen yüksek yapılaşma izinli ve büyük kapalı alanlı projelerin inşa edilmesi, sosyal çevre ve kentsel mekanların ayrışması, yetersiz sosyal kültürel tesisler ve yeşil alanlar vb. gibidir. Bu çalışmada, kentsel gelişim ve büyüme ile daha da artan sorunlara çözüm önerilerinden biri olarak öne çıkan akıllı büyüme prensipleri çerçevesinde karma kullanımlı projeler analiz edilerek Büyükdere Aksı ve Basın Ekpres Yolu üzerindeki karma kullanımlı projelerin tasarım özellikleri, kent yapısı, gayrimenkul piyasası ve kamu gelirlerine olan etkileri karşılaştırılarak değerlendirilmiştir.

Karma kullanımlı projelerin yer aldığı merkezi iş alanları, Cumhuriyet döneminden günümüze kadar farklı evrelerden geçmiş ve etki alanları süreç içerisinde sürekli artış göstermiştir. Birinci derece yoğun merkezi iş alanı niteliği taşıyan Büyükdere aksının belli bir doygunluğa ulaşmış olması, bölgeye taşımış olduğu ulaşım sorunları, arsa fiyatlarının yüksek seviyelere ulaşması nedeniyle arsa sahiplerinin ve geliştiricililerin daha fazla imar hakkı talep etmeleri neticesinde büyük kapalı alan stoğu ve yeni ulaşım ve diğer altyapılara olan ihtiyaçlar artış göstermiş; bunun neticesinde de İstanbul Çevre Düzeni Planında merkezler kademelenmesi planlamasını gerekli kılmıştır. Büyükdere aksının gelişimine alternatif olarak; Anadolu yakasında Ataşehir bölgesi ve Kartal, Avrupa yakasında ise Basın Ekspres aksı ve Silivri 1. derece merkezi iş alanları olarak önerilmiştir.

Yapılan tez çalışması kapsamında, Büyükdere merkezi iş alanı ile İstanbul Çevre Düzeni Planında önerilen Basın Ekspres-Bakırköy aksı merkezi iş alanı özelliklerinin mevcut durumu ve gelişimi araştırılmıştır. İki aks üzerinde yer alan ve proje halindeki karma kullanımlı projelerden öne çıkanlar karşılaştırma yöntemi ile analiz edilmiş ve genel bir değerlendirme yapılmıştır. Bu iki çalışma alanının seçilmesinin nedenleri; Avrupa yakasında yer almaları, bir aks üzerinde bulunmaları ve sanayi ve depolama alanlarından kentsel merkeze dönüşüm geçirmelerindendir. Büyükdere aksı, arazi kullanım dönüşümün sonuna gelmiştir, fakat Basın Ekspres Yolu-

Bakırköy aksı halen bu dönüşümü gerçekleştirmektedir. Bu aks üzerinde büyük kapasitelerde sanayi üretimi yapan tesis yoktur, ancak halen sanayi siteleri, imalathaneler, toptan ticaret kullanımları ve bazı depolama tesisleri yer almaktadır veya içerisindeki sanayi tesisleri taşınmış olmasına rağmen yeni kullanımlar için talebin düşük olmasından dolayı bu tesislerde yeni merkezi iş alanı kullanımlarının geliştirilmesi gerçekleştirilemiştir. Basın Ekspres aksının henüz bu dönüşümün başlangıcında olmasından dolayı Büyükdere aksı üzerindeki uygulamalardan, projelerin olumlu ve olumsuz etkilerinden ve planlama-uygulama ve denetleme aşamalarında ihmal edilen, eksik kalan hususlardan faydalanılması gerekmektedir. Büyükdere aksındaki projelerin öne çıkan olumsuz etkileri; parsel bazında uygulamaların ve farklılıkların oluşu, verilen farklı inşaat izinleri neticesinde kentsel planlama bütünlüğünün ve kent dengesinin bozulması, inşa edilen büyük kapalı alanların yarattığı çekim gücü nedeniyle trafik, ulaşım ve altyapı sorunlarının gündeme gelmesi, bölge ve çevresinin nitelikli ve edinilebilir konut ihtiyaçlarının karşılanmasında yetersiz kalması, sosyal-kültürel alanların, açık hava ve yeşil alanların bölgede ve projelerin konseptlerinde yeterince yer almaması neticesinde kentle bütünleşme ve adil kent kullanımının bölgede eksik kaldığı görülmüştür.

Büyükdere merkezi iş alanı ile İstanbul Çevre Düzeni Planında önerilen Basın Ekspres-Bakırköy aksı merkezi iş alanı özelliklerinin mevcut durumu ve gelişimi araştırılarak üzerinde yer alan ve proje halindeki karma kullanımlı projelerin karşılaştırılması kapsamında Büyükdere Caddesi üzerinde yer alan Metrocity, Kanyon ve Safir karma kullanımlı projeleri ve Basın Ekspres aksı üzerindeki 212 İstanbul ve Nish İstanbul projeleri incelenmiştir. Bu bölgelerde karma kullanımlı projelerin inşa edilmesini tetikleyen unsurlar ise metropolitan alan içerisinde otoyollar ve bağlantı yolları ile Boğaz köprülerinin bağlantılarında yer almaları, eski sanayi alanlarında kalmaları nedeniyle mülkiyet dokusunun parçalanmamış büyük parsellerden oluşması, metro, vapur, deniz otobüsü, metrobüs gibi farklı ulaşım bağlantıları ile erişilebilir olmalarıdır. Ayrıca bu bölgelerin önemli ulaşım akslarında yer almalarından dolayı büyük emsallere ve özel yapılaşma koşullarına sahip olduğu görülmektedir.

Karma kullanımlı projelerin kent yapısına olumlu katkılarının başında ise yatayda değil düşeyde yapılaşma nedeniyle kentsel büyümenin daha geniş alanlara yayılması daha aza indirilmektedir. Ancak, Büyükdere aksında kapalı alan / arsa büyüklüğü

oranlarının her projede farklı çıkması proje bazında değerlendirme ve yapılaşma izinlerinin olduğunu göstermekte ve ideal kat sayısının ulaşım altyapılarının yetersiz kalması nedeniyle aşıldığını göstermektedir. Projelerde alışveriş merkezi ve konut alanlarının da yer alması sadece ofis alanlarının geliştirildiği kullanımlara göre daha çok tercih edilir bir durumdur. Çünkü gündüz nüfus yoğunluğu yüksek alanların gece güvensiz çöküntü alanlarına dönüşmesinin engellenmesi proje alanlarının hem gece hem gündüz yaşayan kentsel mekanlara dönüşmesi açısından olumlu katkıları vardır. Ancak, alışveriş merkezi alanları ihtiyacı sınırsız değildir, bir doyum noktası vardır. Bu doyum noktası bölgede çalışan ve bölge çevresinde yaşayan insan nüfusuyla ve çevredeki diğer alışverş merkezleri alan büyüklükleri de dikkate alınarak belirlenmelidir. İhtiyaçtan fazla inşa edilecek alışveriş merkezi alanları yerine bölgenin gece de yaşanabilir mekan olarak kalmasını sağlayacak sosyal kültürel tesisler inşa edilebilir. Bu tesislerde, sanatsal faaliyet alanları, meydanlar, kongre-toplantı alanları, müzeler vb. gibi ikincil kullanımlar yer alabilir. Böylece bu projelerle kamusal alan kullanımı bütünleşebilir ve kentsel mekan olarak, kent imajında odak noktası olark algılanması sağlanabilir.

Ayrıca, kentte farklılık yaratacak büyüklükte farklı kullanımları bir arada bulunduran bu projelerin gerçekleştirildiği bölgelerde olumsuz etkisi bulunan kullanım ve tesisler artan arazi değerleri neticesinde daha kolay dönüşmekte, belediyelerin topladığı emlak ve çevre vergilerinde artış sağlanmakta, projelerin yarattığı çekim bölgeye talep artmakta, böylece gayrimenkullerin kira ve satış değerlerinde artış görülmektedir. Bu durumda da alış-satış ve kiralama nedeniyle devlete ödenen vergi ve harçlarda artış sağlanmakta ve kamu gelirlerinde artış meydana gelmektedir. Ancak, bu tip projelerde verilen yüksek yapılaşma izinlerinin kente ve kentlilere adil bir şekilde geri dönüşleri yasa ve mevzuatları ile mutlaka düzenlenmelidir. Çünkü yükselen gayrimenkul satış ve kira değerleri ile düşük ve orta sınıf gelir grubunun konut edinme imkanı daha da zorlaşmaktadır. Kamu otoritelerinin bu konuya öncelik vermesi ve ilgili yasal mevzuat ve kanunların bu çerçevede gözden geçirilmesi ve ilgili düzenlemeleri yapmaları gerekmektedir [45].

Bunun yanı sıra büyük kapali alanli projelerin inşa dileceği bölgede yaşayan ve bu projelerden etkilenecek diğer mevcut kullanıcıların inşa edilecek projelerle ilgili bilgilendirilmesi, projenin olumlu ve olumsuz yönleri ile ilgili fikir alış-verişinde bulunulması, çevresel etkilerinin değerlendirilmesi yurt dışında olduğu gibi

ülkemizdeki projelerin planlama ve projelendirme aşamasında katılımcı planlama için yapılması gereklidir.

Sonuç olarak, karma kullanımlı projelerin üretilmesinde ve inşa edilmesinde düzenleme ve denetleme yetkisini elinde bulunduran kamu kurumları metropolitan alanın en önemli işleve sahip merkezi iş alanlarını kent bütünüyle birlikte en işlevsel ve verimli şekilde planlanmasını, alt yapısının geliştirilmesini, kentsel tasarım projelerinin hazırlanmasını ve uygulanmasını, özel sektör, arsa sahipleri ve geliştiricler ile kente yaşayanların haklarını en iyi ve adaletli şekilde koordine etme görevini yerine getirmesi gereklidir. Böylece kentlerde "akıllı büyüme" ve bütünleşik "kompakt" büyüme gerçekleştirilecek, orman, su havzaları ve tarım alanlarına olan yerleşim alan baskısı en aza indirgenebilecektir. Ancak, sürdürülebilirlik ve bütünleşik "kompakt" büyüme yaklaşımıyla kent alanlarinda inşa edilen yoğun yapılaşmaların planlama ve inşa aşamasında "yaşanabilirlik" ve "kentsel kalite" açısında da değerlendirilmesi ve göz önünde bulundurulması gerekmektedir [46]. Kentin dengeli büyümesi, kaynaklakların iyi ve verimli şekilde kullanılması, gece güvensiz bölgelere dönüşen ofis alanları yerine 24 saat yaşayan kentsel mekanların ortaya çıkması, yaya ve bisiklet dostu yaşanabilir kent merkezleri ve yerleşim alanları gelişmesi için karma kullanımlı projelerin gelişimi tercih edilmelidir ve bu projelerin kentsel mekanla bütünleşecek kullanımları, açık alanları, meydanları, etkinlik alanlarını ve yeşil alanları içermesi gerekmektedir.

7. KAYNAKLAR

[1] **Schwanke, D., Phillips, P., Spink, F.,** 2005. Mixed-Use Development Handbook, ULI, Washington

[2] **Url-1** <*http://old.mo.org.tr/mimarlikdergisi*>, 01.9.2009

[3] **Url-2** <*http://www.gazisiteyonetimi.com*>, 15.11.2009

[4] **Bolen, F., ve Terzi, F.,** 2009. Urban Sprawl Management of Istanbul, *European Planning Studies*, 17: 10, 1559-1570.

[5] **Dökmeci, V. ve Berköz, L.** 1994. Transformation of İstanbul from a Monocentric to a Polycentric City, European Planning Studies, 2, 2, 193-205.

[6] **Url-3 Boran, D.,** Akıllı Büyüme, <*http://www.arkitera.com*>, 13.12.2009

[7] **Url-4** <*http://en.wikipedia.org/wiki/John_Hancock_Center*>, 10.12.2009

[8] **Url-5** <*http://en.wikipedia.org/wiki/900_North_Michigan* >, 10.12.2009

[9] **Url-6** <*http://en.wikipedia.org/wiki/ Jin_Mao_Tower* > 10.12.2009

[10] **Url-7** <*http://media.photobucket.com*>, 10.12.2009

[11] **Url-8** < *http://image44.webshots.com*>, 20.12.2009

[12] **Url-9** < *http://image44.webshots.com*>, 10.12.2009

[13] **Url-10** < *http:// www.kanyon.com.tr*>, 10.12.2009

[14] **Url-11** < *http://en.wikipedia.org/wiki/Mizner_Park* >, 10.12.2009

[15] **Url-12 <** *http://tr.wikipedia.org/wiki/Akaretler_*>, 1.11.2009

[16] **Baş, M.,** 2009. İstanbul Zincirlikuyu-Levent Gayrimenkul Pazar Analizi Büyükdere Caddesi Üzerinde Karma Kullanimli Proje Önerisinin Fonksiyonel Ve Finansal Açidan Değerlendirilmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

[17] **İnşaat Dünyası Dergisi,** 2008. Büyükdere Caddesi S. 38-76, *6 aylık İnşaat Malzemeleri ve Teknolojileri Dergisi*, Bileşim Yayıncılık, İstanbul

[18] **Url-13 <** *http://www.gazeteparc.com* >, 16.12.2009

[19] **Url-14** Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi Kentleşme Tematik Grubu 1. Raporu **<** *http://www.ekokent.com*>, 17.12.2009

[20] **Url-15 <** *http://ncppp.org* >, 25.9.2009

[21] **Url-16 <** *tr.wikipedia.org/wiki* >, 25.9.2009

[22] **Url-17 Çakılcıoğlu, M**., 2004**.** İstanbul Merkezi İş Alanının Gelişimi/Değişimi **<** *http://www.kentli.org/makale* >, 26.11.2009

[23] **Aysu, E.,** 1990. İstanbul Anakent Alanında Kentiçi Devingenlik Ölçüsü, Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, İstanbul

[24] **İ.B.B,** 1995. 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, İ.B.B İstanbul Şehir Planlama Müdürlüğü, İstanbul

[25] **İ.B.B,** 2009. 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İ.B.B İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü, İstanbul

[26] **Kurtuluş, H.,** 2005. İstanbul'da Kentsel Ayrışma, Bağlam Yayınları, İstanbul

[27] **DTZ Pamir&Soyuer.,** 2009. Pazar Araştırma Raporu, İstanbul

[28] **DTZ Pamir&Soyuer.,** 2008. Eski Sanayi Alanlarının Dönüşümü ve Pazar Araştırma Raporu, İstanbul

[29] **Url-18 <** *http://wowturkey.com/forum/* >, 1.11.2009

[30] **Oğuz, M.,** Büyükdere Aksı Pazar Araştırması, Kuzeybatı Gayrimenkul

[31] **Url-19 <** *http:// www.tuik.gov.tr* >, 10.11.2009

[32] **Url-20 <** *http ://www.tekelisisa.com/tt_metrocity* >, 10.12.2009

[33] **İstanbul Büyükşehir Belediyesi.,** 2008. Büyükdere Caddesi ve Çevresinde Bulunan YüksekYapılar, İstanbul.

[34] **İstanbul Büyükşehir Belediyesi.,** 2003. Şişli-Ayazağa Revizyon Nazım İmar Planı ve Notları, İstanbul.

[35] **İstanbul Büyükşehir Belediyesi.,** 2001. Kağıthane II. Revizyon Nazım İmar Planı ve Notları, İstanbul.

[36 **İstanbul Büyükşehir Belediyesi.,** 2003. Şişli Merkez ve Çevresi Revizyon Nazım İmar Planı ve Notları, İstanbul.

[37] **Url-21 <** *http:// www.kanyon.com.tr/main_tr.html* >, 10.12.2009

[38] **Url-22 <** *http://www.yemodul.com/Projeler/pdf/29.pdf* >, 10.12.2009

[39] **Url-23 <** *http:// media.photobucket.com/image/* >, 10.12.2009

[40] **İstanbul Büyükşehir Belediyesi.,** 2008. Bağcılar Revizyon Nazım İmar Planı ve Notları, İstanbul.

[41] **İstanbul Büyükşehir Belediyesi.,** 2008. Bahcelievler Merkez Yenibosna ve Kocasinan Mahalleleri Revizyon Nazım İmar Planı ve Notları, İstanbul.

[42] **Url-24 <** *http:// www.akinholding.com/index* >, 15.12.2009

[43] **Url-25 <** *http://www.alpar.net* >, 15.12.2009

[44] **Url-26 <** *http://www.nishistanbul.com* >, 15.12.2009

[45] **Turk, Ş,Ş., ve Altes, W,K,K.,** 2010. Institutional capacities in the land development for housing on greenfield sites in İstanbul , *Habitat International* 34: 183-195.

[46] **Howley, P., Scott, M., ve Redmond, D.,** 2010. Sustainability versus Liveability: an investigation of neighbourhood satisfaction, *Journal of Environmental Planning and Management,* 52: 6, 847-864.

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad **:** Fadime (ATCI) ÇOBAN

Doğum Yeri ve Tarihi **:** Konya, 1982

Lisans Üniversite **:** Şehir ve Bölge Planlama , İTÜ