



İZMİT BELEDİYESİ

ŞEHİTLİK MESİRE ALANI- PERŞEMBE PAZARI

TELEFERİK HATTI FİZİBİLİTE RAPORU

Aykaf, 2020



AYKAF İNŞ.TUR.PAZ.MÜM.VE DİŞ TİC.LTD.ŞTİ.

www.aykaf.com

İÇİNDEKİLER

1-) YÖNETİCİ ÖZETİ

2-) PROJENİN TANIMI VE KAPSAMI

a-) Projenin Adı

b-) Projenin Amacı

c-) Yatırımcı Kuruluş

d-) Belediyelerin Teşkilatlanması; Görev, Yetki ve Sorumlulukları

3-) KOCAELİ İLİ VE İZMİT İLÇESİNİN KONUMLARI, İDARİ YAPI VE NÜFUSLARI;
COĞRAFİK ÖZELLİKLERİ

4-) İZMİT'E ULAŞIM

5-) İZMİT'İN EKONOMİK YAPISI

a-) Kocaeli'de Ekonomik Büyüklükler

b-) Sanayi ve Ticaret

c-) Tarım

d-) Hayvancılık

e-) Madencilik

f-) Limanlar

g-) İthalat – İhracat

6-) SEKTÖREL, BÖLGESEL POLİTİKALAR VE PROGRAMLAR

7-) TELEFERİK SİSTEMLERİNİN KURULMA GEREKÇERİ



8-) İZMİT İÇİN TELEFERİĞİN ANLAMİ

9-) İZMİT VE ÇEVRESİNİN TARİHİ

10-) İZMİT VE ÇEVRESİNDEKİ TURİZM AKTİVİTELERİ

11-) İZMİT VE ÇEVRESİNDEKİ TARİHİ, TURİSTİK YERLER

a-) Tarih Koridoru

b-) İzmit Atatürk Heykeli

c-) İzmit Saat Kulesi

d-) Tarihi Ünlü Konaklar

e-) Tarihi Değeri Olan Camiler

f-) İzmit'in Tarihi Çeşmeleri

g-) Kaleler

h-) Anıt Mezarlar

i-) Nekropol ve Tümölüsler

j-) İzmit'in Tarihi Hamamları

k-) Tarihi Köprüler

l-) Hanlar

m-) Müzeler

n-) Plajlar ve Kıyı Oluşumları

o-) Parklar, Tabiat Parkları ve Mesire Alanları

p-) Yaylalar, Kanyonlar ve Mağaralar

12-) İZMİT VE ÇEVRESİNDE YAPILMASI MÜMKÜN TURİSTİK AKTİVİTELER

a-) Kent İçi Gezi Organizasyonları

b-) Kartepe ve Kayak

c-) Doğa Yürüyüşleri (Trekking)

d-) Atlı Sporlar

e-) Su Sporları

- f-) Sağlık Turizmi
- g-) Yayla Turizmi
- h-) Kamp ve Karavan Turizmi
- i-) Kuş Gözlemciliği
- j-) İnanç Turizmi
- k-) Diğer Turizm Türleri
- l-) Turizm Aktiviteleri – Teleferik İlişkisi

13-) KOCAELİ İLİNİN FİZİKİ COĞRAFYASI

- a-) Dağlar
- b-) Platolar, Yaylalar
- c-) Vadiler, Ovalar
- d-) Akarsular
- e-) Göller
- f-) Bitki Örtüsü
- g-) Fauna
- h-) Jeolojik Özellikler
- i-) Deprem Durumu

14-) İKLİM ÖZELLİKLERİ

15-) İZMİT TELEFERİĞİNİN GÜZERGAHI VE SİSTEMİN TEKNİK ÖZELLİKLERİ

- a-) Güzergah Seçiminin Gerekçeleri
- b-) İzmit Teleferiğinin Teknik Özellikleri
- c-) İzmit Teleferiğinin Kapasitesi

16-) YATIRIM DÖNEMİ GİDERLERİ

- a-) Arazi Bedeli
- b-) Tesisin Ana Ekipman ve Kurulum Maliyeti



c-) İnşaat ve Diğer Yatırım Giderleri

d-) Finansman Giderleri

17-) İŞLETME DÖNEMİ GİDERLERİ

a-) Ücretler

b-) Elektrik Giderleri

c-) Sigorta Giderleri

d-) Bakım, Onarım Giderleri

e-) Amortisman Giderleri

f-) Finansman Giderleri

18-) İŞLETME DÖNEMİ GELİRLERİ İÇİN VARSAYIMLAR VE HİZMETİN FİYATLANDIRILMASI

19-) İŞLETME DÖNEMİ GELİR – GİDER TAHMİNLERİ

20-) İNDİRGENMİŞ GELİR – GİDER DURUMU

21-) TELEFERİK SİSTEMLERİNİN AVANTAJLARI

22-) TELEFERİK SİSTEMLERİNİN DEZAVANTAJLARI

23-) İZMİT TELEFERİĞİ İÇİN SWOT ANALİZİ

24-) SONUÇ

1-) YÖNETİCİ ÖZETİ

Güneyde İzmit Körfezi'ni doğudan batıya daralarak izleyen düz bir kıyı şeridi, kuzeyde ise yer yer dikleşen yükseltiler üzerine kurulmuş İzmit kenti, aşağıdaki nedenlerle Türkiye'nin en önemli yerleşim noktalarından biridir:

Valilik, büyükşehir belediyesi, bir çok kamu kurum ve kuruluşunun il müdürlükleri gibi Kocaeli ilini yöneten unsurları bünyesinde barındıran İzmit, ilin merkezi konumundadır.

İzmit, Anadolu'yu İstanbul'a; daha da ötesinde Asya'yı Avrupa'ya bağlayan Anadolu Otoyolu ve d 100 Kara Yolu bağlantılarının tam üzerindedir.

Anadolu'yu İstanbul'a bağlayan demiryolu İzmit' ten geçmektedir. İzmit Garı-Kadıköy Söğütlü Çeşme İstasyonu arası 88 km. dir.

Kocaeli Cengiz Topel Havalimanı kent merkezine 20 km uzaklıktadır.

İzmit, uluslararası nitelikli Sabiha Gökçen Havalimanı'na 68 km. uzaklıktadır.

İzmit, 34 liman 110 yanaşma yerinin bulunduğu bir limanlar bölgesinin merkezindedir.

İzmit İstanbul, Sakarya, Yalova ve Bursa gibi kentlerin ortasında ve onlarla tam etkileşim halindedir.

İzmit yukarıda anlatılan coğrafik konumu ve ulaşım imkanları dolayısıyla ülkenin ve dünyanın her yerine kolayca ulaşılabilen şanslı bir kenttir.

Kentin bulunduğu yöre Türkiye'nin en önemli ve en geniş sanayi bölgesidir.

İzmit, kendi ilinde ticaretin merkezidir.

Vilayeti Kocaeli, Türkiye'de kişi başı milli gelirin en yüksek olduğu ildir.

Kocaeli Üniversitesi dolayısıyla kent önemli bir yüksek eğitim merkezidir.

İzmit çok eskiye dayanan ve çok zengin bir tarihi mirasa sahiptir.

Yörenin çok yönlü turizm potansiyeli bulunmaktadır.

Kentin zengin bir sosyal dokusu ve hareketli günlük yaşantısı vardır.

Böyle özel değerlere sahip İzmit'in teleferik yatırımı ile birlikte gelişim potansiyeli daha da büyüyecektir. Bu potansiyelin önemli bölümü turizm, kalan kısmı da kent içi ulaşım ile ilgilidir.

Kentin Perşembe Pazarı mevkiinden Şehitlik Mesire Alanı'nın bulunduğu tepeye inşa edilecek yaklaşık 1.700 m. lik teleferik hattı, bu potansiyeli değerlendirecek stratejik bir yatırım olarak öngörülmektedir. Bu hat, kentin en gözde mekanlarından biri olma vasfını fazlasıyla hak eden Şehitlik Mesire Alanı'nın turistik değerini gözle görülür derecede artıracığı gibi, özendireceği yeni yatırımlarla İzmit'i farklı bir ekonomik ve sosyal platforma da taşıyacaktır.

Hattın güzergahı birçok faktör gözetilerek belirlenmiştir. Bunlar, zemin yapısının uygunluğu (depreme karşı güçlendirilecektir), hattın geçişini engelleyecek yüksek yapıların olmayışı, şehrin şiddetli rüzgarlara nispeten kapalı bölümünde bulunması, deniz seviyesindeki istasyonunun çevresinde boş bir alanın bulunması ve yolculuk sırasında kentin turistik değerlerini seyir imkanı sunması gibi faktörlerdir. Merkezi yerlerden Perşembe Pazarı'na sunulacak toplu taşıma hizmetleri, teleferiğin cazibesini artıracak ek unsur olacaktır.

Yapılan hesaplamalara göre **teleferiğin maliyeti 6.122.500 Euro'dur**. Tesis kredi kullanılarak inşa edilmek istenirse bu bedelin % 15' i öz kaynaktan sağlanacak, kalanı için ise 2 yılı ödemesiz dönemli uzun vadeli ucuz yatırım kredisi bulunacaktır. Bunun dışında çeşitli modeller düşünmek de mümkündür. Bunlara rapor içeriğinde yer verilmektedir.

İnşaat ve montaj çalışmaları 2 yıl sürecek, işletmeye geçiş aşamasından itibaren birinci yılda gelir-gider dengesi gelir lehine dönecek beşinci yılın sonunda kredi geri ödemeleri bitecek ve 11 yıl sonra da tesis yatırım maliyetini kurtaracaktır.

Gelir tahminlerinde günlük yolcu sayısının başlangıçta, ortalama 500 kişi/saat olacağı, bu sayının her yıl % 5 oranında artacağı ve bilet bedelinin sabit 1.1 Euro olacağı varsayılmıştır.

Teleferiğin işletmecisi İzmit Belediyesi olabileceği gibi, bu konuda ehil bir şirket de görevlendirilebilir. Teleferik, teknik ve mali açılarından işletmesi kolay bir sistemdir. Fazla eleman çalıştırmak gerekmez. Diğer taşıma sistemlerine göre daha az masraflıdır.

Bu rapor, İzmit için planlanan teleferik hattının hangi gerekçelere dayandığını anlatmak, inşaat ve montaj işlerinin maddi ağırlığını tahmin etmek ve belirli varsayımlar altında maliyetin ne kadar sürede kurtulacağını ortaya koymak amacıyla yazılmıştır.

İzmit teleferiğinin temel amacı, güçlü bir turizm atağı gerçekleştirmek ve buna bağlı yatırımlarla kentin marka değerini yükseltmektir. Böylece özellikle genç nüfus için yeni istihdam alanları yaratmak ve zaten güçlü olan ilçe ekonomisine bu yolla da katkıda bulunmak mümkün olacaktır.

Girişimin öznesine turizm konduğu için raporun ilk bölümünde İzmit'in turizme konu değerleri ayrıntılı biçimde ele alınarak tanıtılmış, sonra da yatırımın maliyeti ile bu maliyetin geri dönüş takvimi irdelenmiştir.

Sonuç olarak İzmit'te teleferik yatırımının İzmit için yararlı olacağı görüşüne ulaşılmıştır.

2-) PROJENİN TANIMI VE KAPSAMI

a-) Projenin Adı:

Kocaeli ilinin İzmit ilçesinde, Şehitlik Mesire Alanı ile Perşembe Pazarı mevki arasında teleferik hattı inşası.

b-) Projenin Amacı:

Projenin amacı, denize yakın düzlükteki Perşembe Pazarı mevkiinden, kentin kuzey tarafındaki yükseltide yer alan Şehitlik Mesire Alanı'na bir teleferik hattı çekerek, her iki noktanın turistik yönden cazibesini artırmak, istasyonların bulunduğu alanlarda kurulacak kafe, restaurant ve diğer vakit geçirme tesisleriyle bu alanlara insanların ilgisini çekmek, teleferik hattının yaratacağı bakış açısı ve moralle yeni turizm yatırımlarına istek uyandırmak, böylece açılacak yeni alternatif istihdam alanlarıyla kent ekonomisini canlandırmak,

özellikle genç işsizlik olgusuna çarelerden biri olmak ve şehrin marka değerini artırmaktır.

c-) Yatırımcı Kuruluş:

Yatırımcı kuruluş İzmit Belediyesi'dir.

d-) Belediyelerin Teşkilatlanması; Görev, Yetki ve Sorumlulukları:

Belediye, karar organları halk tarafından seçilerek oluşturulan, idari ve mali özerkliğe sahip, kamu denetimine tabi bir kamu tüzel kişisidir.

Bir belediyede dört önemli kavram vardır: Belediye, belediye organları, belde ve mahalle...

Belediye organları belediye başkanı, belediye meclisi ve belediye encümenidir.

Belde, belediyenin bulunduğu yerleşim yeridir.

Mahalle, belediye sınırları içerisinde yer alan, ortak ihtiyaç ve öncelikleri benzer özellikler gösteren ve sakinleri arasında komşuluk ilişkileri bulunan idari birimdir.

Belediyenin görev ve sorumlulukları şunlardır (5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 14. Maddesi uyarınca) :

Belediyenin ana görevleri imar, ulaşım, su ve kanalizasyon, temizlik ve katı atık, çevre ve çevre sağlığı, kültür ve sanat, tabiat ve tarih varlıklarının korunması, okul öncesi eğitim, mesleki eğitim, yangın, doğal afetler, evlenme işlemleri, sığınma evleri, cenaze işleri, ekonomik ve ticari faaliyetlerin yürütülmesi ve canlandırılması, kent bilgi sistemleri, spor gibi alanlarda, belediye sınırları içerisinde yaşayanlara kesintisiz hizmet vermektir. Belediye bu hizmetleri, ilgili birimler yanında zabıta, itfaiye, acil yardım ve kurtarma gibi teknik ekipler aracılığı ile yürütür. Gerektiğinde dışarıdan hizmet alır.

Belediyenin yetkileri şunlardır 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 15. Maddesi uyarınca) :

Yetkili olduğu iş ve işlemler konusunda yönetmelik çıkartmak, yasak koymak ve işleyişini izlemek.

Yasalarda belirtilen izin ve ruhsatları vermek, iptal etmek.

Belediyeye ait vergi, resim, harç, katkı payı ve katılma paylarının tarh, tahakkuk ve tahsilatını yapmak.

Toplu taşıma sistemleri kurmak, işletmek ya da işletmeye vermek.

Hizmetlerin yerine getirilmesi amacıyla taşınmaz kamulaştırmak, satmak, kiralamak, trampa etmek, tahsis etmek, bu mallar üzerinde ayni haklar tesis etmek.

Katı atık sorunlarının çözümü için sistem seçmek.

Kayıtsız ticari faaliyetleri tespit etmek, yapanları ekonomik olarak cezalandırmak, men etmek.

Reklam panoları ve tanıtıcı tabelalar konusunda kurallar koymak, uymayanları ekonomik olarak cezalandırmak.

İş yerlerini hijyen yönünden denetlemek, gerektiğinde ekonomik cezalar vermek, geçici kapatmak ya da faaliyetten men etmek.

Borç almak, bağış toplamak.

Hal, terminal, istasyon, durak, fuar alanı, yat limanı, mezbaha, Pazar yerleri, spor tesisleri gibi halkın yararlanacağı alanlar tesis etmek, işletmek ya da işletmeye vermek.

Hafriyat ve moloz döküm alanları ile odun, kömür, hurda gibi malzemeler için depolama sahaları tespit etmek.

Dere ıslahları yapmak.

Çarpık kentleşmeye karşı önlemler almak.

Belediye mallarına karşı işlenen suçlar, devlet malına karşı işlenmiş sayılır.

3-) KOCAELİ İLİ VE İZMİT İLÇESİNİN KONUMLARI, İDARİ YAPI VE NÜFUSLARI, COĞRAFİK ÖZELLİKLERİ



Kocaeli ili, Türkiye'nin Marmara Bölgesi'nde, yaklaşık 29-30 kuzey enlemleri ile 40-41 doğu boylamları arasında konumlanan bir alanı kapsamaktadır.

İlin kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Marmara Denizi bulunur. Komşu iller batıda İstanbul, doğuda Sakarya, güneyde Bursa'dır. İlin Karadeniz'e kıyısı olan tek ilçesi Kandıra'dır. Çayırova ve Kartepe hariç tüm ilçeler Marmara Denizi'ne açılırlar.

Konumuz İzmit, Kocaeli ilinin tam merkezinde bulunmaktadır. Batısında Derince, Kuzeyinde Kandıra, güneyinde Marmara Denizi ile Başiskele ve Kartepe ilçeleri, doğusunda ise Sakarya ili toprakları yer alır.

Kocaeli İlinin nüfusu 2019 yılı sonunda 1.953.035' tir. Bu rakam ülkenin 81 ili içerisinde 10. sıraya denk gelir ve Türkiye nüfusunun % 2.35' i demektir. (Türkiye'nin 2019 nüfusu 83.154.997 kişidir.) Konumuz İzmit ise 2019 yılı sonu itibariyle 367.990 kişi olup Kocaeli nüfusunun % 18' ini oluşturmaktadır. Bu nüfus, Kocaeli ilinde Gebze'den sonra ikinci sırayı işaret etmektedir.

Marmara Bölgesi'nin toplam nüfusu 24.465.698' dur ve bu nüfusun yaklaşık % 7' si Kocaeli ilinde yaşamaktadır.

Kocaeli 3.397 km² alana sahiptir. İlin nüfus yoğunluğu km²' ye 541 kişidir. . İzmit ilçesinin coğrafi büyüklüğü ise 480 km²' dir ve nüfus yoğunluğu km²' ye 767 kişidir. Kocaeli ili nüfus yoğunluğu açısından Türkiye'de İstanbul'dan sonra ikinci sırayı almaktadır Bunun başlıca iki nedeninden biri Kocaeli' nin sanayi nedeniyle nüfus çekmesi, ikincisi ise yüz ölçümü en küçük on ilden biri olmasıdır. (Türkiye toplam 783.562 km² olup Kocaeli ili bu bütünün % 0.43' ü, İzmit ise % 0.06' sıdır.)

Kocaeli' nin fiziki coğrafyasının % 74' ünü platolar, % 18'ini ormanlık dağlar ve % 7' sini de ovalar oluşturur.

İlin, jeolojik yapı olarak üç bölümden oluştuğu söylenebilir:

- 1-) Kuzeyde, Karadeniz'e inen derelerle yarılan Kocaeli Yaylası,
- 2-) Yaylanın güneyinde çöküntü alanlar,
- 3-) Daha güneyde Samanlı Dağları.

Kocaeli, iki denize açılan nadir illerden biri olmasına rağmen akarsu ve göl açısından zengin değildir. Tek gölü Sapanca' dır ve onun da büyük kısmı Sakarya ili sınırları içerisinde. (Göl 42 km² olup 7 km²' si Kocaeli'nindir.)

İldeki akarsular, uzunlukları 50 km. yi geçmeyen derelerdir.

İlde ova azdır. Genelde akarsuların taşıdığı alüvyonlardan oluşmuşlardır. İzmit Körfezi ile Sapanca Gölü arasındaki İzmit Ovası kayda değer tek ovadır.

Güneydeki Samanlı Dağları, doğu-batı çizgisinde 130 km uzunlukta ve 30 km genişlikte bir dizi yükseltidir. En yüksek yeri 1.606 m ile, Kartepe' dir (Keltepe).

Kocaeli, Karadeniz ve Akdeniz iklimlerinin birbirine karıştığı bir yerdir. İklim geçiş kuşağındadır. Yazlar kurak ve az yağışlı, kışlar yağışlı ve ılık geçer. Karadeniz kıyıları yazın daha serindir.

İlin coğrafik yapısı daha ayrıntılı olarak 13. başlıkta anlatılacaktır

Projeye konu teleferik sisteminin yer alacağı İzmit, kökleri MÖ VIII. yüzyıla kadar giden çok eski bir yerleşimdir. İzmit Körfezi'nin sonlandığı coğrafyanın kuzey, kuzey-doğu ve kısmen de doğusunda yer alan kent iki bölümde ele alınabilir:

1-) Deniz kıyısındaki dar düzlük alandan demiryolu ve karayolları geçmekte, işyerleri ve ofisler bu bölgede bulunmakta, dolayısıyla kentin günlük aktiviteleri burada yaşanmaktadır. Kentin yeni olan bölümü burasıdır.

2-) Kentin meyilli yamaçlara kurulan kısmı dar ve yokuşlu sokaklardan oluşmaktadır. Bu bölgenin mahalleleri kentin eski yerleşim yerleridir.

Teleferik projesi bir anlamda bu kentin bu iki bölümü arasında köprü olacaktır. Bu nedenle yatırımın turistik yönü yanında ulaşım içeriği de bulunacaktır.

4-) İZMİT' E ULAŞIM



İzmit ulaşımı çok kolay bir kenttir. Denebilir ki, Türkiye genlinde kara, hava, deniz ve demiryollarının bu kadar yoğunlaştığı başka bir nokta bulmak mümkün

değildir. İzmit İstanbul ve Bursa gibi iki metropol kent ile Sakarya (Adapazarı) ve Yalova illerinin ortasında yer almaktadır. Şöyle ki:

- 1-) İstanbul, Anadolu Otoyolu üzerinden 104, D 100 karayolu üzerinden 103 km. dir.
- 2-) Bursa, Anadolu Otoyolu – Osman Gazi Köprüsü – İzmir Otoyolu üzerinden 133 km. dir.
- 3-) Sakarya (Adapazarı), Anadolu Otoyolu üzerinden 52, D 100 karayolu üzerinden 47 km. dir.
- 4-) Yalova, Anadolu Otoyolu – Osmangazi Köprüsü üzerinden 72 km. dir.
- 5-) Sabiha Gökçen Havalimanı, Anadolu Otoyolu üzerinden 68, D 100 karayolu üzerinden 79 km. dir.
- 6-) Kocaeli Cengiz Topel Havalimanı, İzmit merkezinden 20 km. dir.
- 7-) İzmit Garı – Kadıköy Söğütluçeşme İstasyonu arası 88 km. dir.

D 100 devlet yolu güneyden İzmit'in içinden geçmekte, 0-4 Anadolu Otoyolu ise kuzeyden kenti kuşatarak Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlamaktadır. Bunlar Türkiye'nin en yoğun karayollarıdır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün "Trafik Hacim Haritaları" bu durumu belgelemektedir:

D 100 devlet yolundan günlük ortalama geçişler (2019 yılı) :

Otomobil	53.248
Orta yüklü ticari taşıt	5.696
Otobüs	240
Kamyon	3.192
Kamyon + römork	3.538
TOPLAM	65.914

Anadolu Otoyolu'ndan günlük ortalama geçişler (2019 yılı):

Hafif taşıtlar	47.409
Ağır taşıtlar	14.218
TOPLAM	61.627

Bu rakamlar yıllık ortalamalardır. Resmi tatil gidiş dönüşleri gibi günlerde bu yolların yoğunluğu olağanüstü boyutlara ulaşmaktadır.

Bu ulaşım alternatifleri dışında İzmit deniz kıyısı olmanın avantajını da kullanmakta, Kent ile Gölcük, Değirmendere, Karamürsel, Derince, Tütünciftlik, Hereke arasında vapur ve yolcu motoru seferleri yapılmaktadır.

5-) İZMİT' İN EKONOMİK YAPISI

Türkiye'nin dört denizdeki toplam kıyı uzunluğu 8.333 km. dir. Bu uzunluğun küçük bir bölümünü oluşturan Kocaeli ilinin İzmit körfezine bakan 105 km. lik sahil şeridi, ülkenin en önemli sanayi tesislerine, çok sayıda limana ve ülkenin deniz kuvvetlerine ev sahipliği yaptığı için çok özel bir konuma sahiptir. Bu kadar kısa mesafede Kocaeli'nin dokuz ilçesi Marmara Denizi'nden yararlanmaktadır. Bu ilçeler İstanbul sınırından itibaren sırasıyla Darıca, Gebze, Dilovası, Körfez, Derince, İzmit, Başiskele, Gölcük ve Karamürsel'dir. Kocaeli'nin ayrıca, Kandıra ilçesi dolayısıyla, Karadeniz'de de 70 km. lik kıyı şeridi bulunmaktadır. Kocaeli'nin Karadeniz sahili ekonomik yönden fazla önem arz etmemektedir.

İzmit bu yerleşim birimlerinin tam ortasında ve körfezin uç noktasında çok özel bir konuma sahiptir. Anadolu'nun doğusuna, güneyine ve batısına giden tüm yolların kavşak noktası İzmit'tir.

Bu konumundan dolayı İzmit, Kocaeli ilinin merkezi sayılır. Vilayet, Büyük Şehir Belediyesi, kamu kurumlarının il teşkilatları, kamu ve özel sanayi işletmelerinin yönetim merkezleri, bankaların büyük şubeleri, Kocaeli Üniversitesi, önemli orta öğretim okulları, meslek odalarının il temsilcilikleri gibi bir ilde olması gereken kurum ve kuruluşların geneli Kocaeli ilini temsilen İzmit'te bulunmaktadır.

Dolayısıyla İzmit'te yapılacak, örneğin teleferik gibi ilgi çekici bir yatırımın aslında Kocaeli için yapıldığını söylemek yanlış olmayacaktır. Çünkü bu kent ilin toplanma merkezi gibidir. Kocaeli, bir büyükşehir belediyesidir ve ile hizmeti İzmit'ten verir. Keza vilayet İzmit'tedir ve il buradan yönetilir.

Bu bölgede ilk yerleşim merkezi, MÖ 712' de Astakros adıyla bugün Başiskele ilçesinin olduğu yerde kurulmuş, buradaki halk MÖ 262'de bugün İzmit'in bulunduğu yere taşınmıştır. O tarihten itibaren İzmit, dönem dönem değişen adlarıyla bölgenin en önemli yerleşim merkezi olarak hep dikkat çekmiştir. Yukarıda anlatılan nedenlerle bugün de böyledir.

İzmit Körfezi'nin Kocaeli sınırları içindeki kuzey sahilleri, bugün Türkiye'nin en önemli ihracat ve ithalat limanlarının yer aldığı ve sanayi tesisleriyle de ünlenmiş çok kozmopolit bir bölgedir. Söz konusu kozmopolit ortam, hem sektör çeşitliliği hem de Türkiye'nin her yanından gelip buraya yerleşen sanayi çalışanları ile ilgidir. Bu son derece dar bölgede ülkenin her yanından insan vardır. Bu insanları kaynaştırma ve üretimin asli unsurları olarak onlara yarattıkları değere paralel yaşam koşulları sunma gerekliliği, şüphesiz, sosyal devlet anlayışının en önde gelen amaçlarından biri olmalıdır. Bu noktada devlete ve belediyelere düşen görev kent yaşamının kalitesini artırmaktır. Bunun yolu ise söz konusu amaca dönük yatırımlar yapmaktır.

İzmit Körfezi'nin güney çizgisinde yer alan Karamürsel ve Gölcük ilçelerinin sanayi ve liman adına Kocaeli'ne katkıları sınırlıdır. Gölcük'te Ford Otomotiv San. A.Ş.' nin sadece kendi ürünleri için kullandığı bir liman vardır. Zaten Doğu Marmara Kalkınma Ajansı da (MARKA) bu iki ilçeyi, Dinamik Alt Bölge üyesi olarak Yalova etki alanında saymaktadır.

Keza MARKA, Karadeniz sahilindeki Kandıra'yı da Çevre Alt Bölge kapsamında değerlendirerek diğer ilçelerden ayırmakta, burası için sanayi ve lojistik dışı bir kalkınma modeli önermektedir.

Özetle Kocaeli'nin önemi bilinen büyük ekonomisi, İstanbul sınırından Gölcük ilçesi sınırına kadar uzanan toplan 70 km. lik bir sahil bandı ile hemen arkasında yer alan sanayi yerleşkelerinde dönmemektedir.

İzmit, yukarıda sayılan özellikleri yanında sosyo-kültürel yapısı, günlük yoğun yaşantısı, eğitim yatırımları, tarihsel birikimi, cazip turizm imkanları ve sahip olduğu kent kültürü dolayısıyla ilinin en önemli ilçesidir. Keza Kocaeli ikamet, çalışma alanları, sosyal yaşam, kültürel faaliyetler, eğitim, ticaret ve ekonomik

getirilerin ilçeler arasında iç içe geçtiği, her açıdan kozmopolit dar bir coğrafyadır. Bu açıdan Kocaeli ekonomisini hakkında söylenecek her şey, İzmit ekonomisini tanımlamakta yardımcı olacaktır.

Burada mutlaka, coğrafik konumu dolayısıyla Gebze ilçesinin İstanbul ile ilişkisini göz önünde tutmakta yarar vardır. Ancak Gebze sınırları içerisinde ve etkisi altındaki diğer Kocaeli ilçelerinde gerçekleşen sanayi, ticaret, taşımacılık faaliyetlerinin vergi gelirleri yine Kocaeli iline aittir.

a-) Kocaeli' de Ekonomik Büyüklükler

Kocaeli Türkiye'nin en zengin illerinden biridir. Aşağıda Türkiye'nin 2010 – 2018 yılları arasındaki GSYH seyri, Kocaeli ile birlikte TL ve USD olarak verilmektedir:

Yıllar	GSYH Türkiye		GSYH Kocaeli	
	(Milyar TL)	(Milyar USD)	(Milyar TL)	(Milyar USD)
2010	1.168	778	37	24.7
2011	1.405	836	48	28.6
2012	1.581	878	54	30
2013	1.823	959	65	34.2
2014	2.055	938	74	33.8
2015	2.351	868	85	31.4
2016	2.627	870	96	31.2
2017	3.134	858	120	32.9
2018	3.758	804	150	32.1

Bu kez aşıağıda, 2010 – 2018 yılları itibariyle Türkiye ve Kocaeli’de gerçekleşen kişi başi milli gelir rakamları USD bazında verilmektedir:

Yıllar	Kişi Baři Gelir Türkiye (USD)	Kişi Baři Gelir (Kocaeli USD)
2010	10.560	16.004
2011	11.205	18.087
2012	11.588	18.468
2013	12.480	20.572
2014	12.112	19.900
2015	11.090	17.987
2016	10.883	17.618
2017	10.616	17.766
2018	9.697	16.971

Yukarıdaki iki tablodan, Türkiye’nin ve Kocaeli’nin 2008 – 2018 yılları arasındaki ekonomik seyri hakkında bir fikir edinmek mümkündür. Ancak bu büyüklüklerin bir şey ifade etmesi ancak bazı karşılaştırmalar yapılnca daha anlamlı olacaktır. Aşıağıdaki tabloda 2018 yılı itibariyle ülke GSMH’ından en büyük payı alan beşi il ve bu illerde geçerli kişi başi milli gelir rakamları verilmektedir.

İller	GSYH (Milyar USD)	Kişi Baři Gelir (USD)	il Nüfusu (Bin)	İl Nüfus Sırası
İstanbul	244.7	16.264	15.068	1
Ankara	69.9	12.764	5.504	2
İzmir	49.6	11.505	4.321	3
Bursa	32.8	11.095	2.995	4
Kocaeli	31.8	16.971	1.906	10
Türkiye	804.0	9.693	82.004	81

Aşağıdaki tabloda bu beş ilin yerleşim ve nüfus dağılım bilgileri yer almaktadır.

İller	Yüz Ölçümü (km2)	Sıra	Nüfus Yoğunluğu (Kişi/km2)	Sıra
İstanbul	5.461	64	2.571	1
Ankara	25.632	3	212	8
İzmir	11.891	23	351	3
Bursa	10.813	27	272	7
Kocaeli	3.397	75	549	2
Türkiye	783.562		106	

Yukarıdaki tabloların tümü birlikte ele alındığında, 2018 yılı sonu itibariyle şunları söylemek mümkündür:

- 1-) Kocaeli GSYH' dan aldığı pay yönünden 81 il arasında 5. sıradadır.
- 2-) Kocaeli yıllık kişi başı gelir miktarı yönünden Türkiye birincisidir.
- 3-) Kocaeli' de geçerli kişi başı gelir, Türkiye ortalamasından %75 daha büyüktür.
- 4-) Kocaeli Türkiye nüfus sıralamasında 10., alan yönünden ise 75. sıradadır. Dolayısıyla nüfus yoğunluğu fazla olan illerden biridir. Bu konuda İstanbul'dan sonra ikinci sırayı almaktadır.

Özetle Kocaeli, hangi açıdan bakılırsa bakılsın Türkiye'nin en önemli illerinden biridir ve İzmit, tüm bu önemli faktörlerin tam merkezindeki kenttir.

2018 yılı TÜİK verilerine göre GSYH' ını yaratan faaliyet kollarının matematiksel ağırlığı ve bunların Türkiye ortalamaları ile karşılaştırması aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Faaliyet Alanı	Türkiye	GSMH payı	Kocaeli	GSMH Payı
	(Milyon TL)	(%)	(Milyon TL)	(%)
Tarım	216.666	5.8	948	0.6
Sanayi	1.097.683	29.5	72.818	48.5
Hizmetler	2.020.863	54.3	60.714	40.4
Vergi ve Subv.	389.174	10.4	15.692	10.5
Toplam	3.724.388	100.0	150.172	100.0

Bu son tablo Kocaeli'nin ekonomik yapısını özetlemektedir. Sanayi faaliyetleri ülke GSYH'ının % 29.5' luk kısmını sağlarken bu oran Kocaeli için % 48.5 olarak gerçekleşmektedir. Doğal olarak hizmetler ve özellikle de tarım sektörlerinin il GSYH'ına katkıları Türkiye ortalamalarının çok altında seyretmektedir. 2018 yılı sonu itibariyle yapılan bu karşılaştırmadan çıkan veriler anlık bir görüntü değil, yıllardır süregelen ve bundan sonra da süreceği anlaşılan bir realitedir

b-) Sanayi ve Ticaret

Kocaeli bir cümle ile tanımlanacak olsa şunu söylemek mümkündür: Yüzölçümü küçük ancak ülke ekonomisine sağladığı katma değer çok büyük bir sanayi ilidir...

Sanayi il ekonomisinin 51' i dir. İmalat sanayiinin Türkiye'ye katkısı ise % 13 düzeyindedir. Kocaeli' de kişi başı sanayi üretimi 2018 sonu itibariyle, 13.386 TL olan Türkiye ortalamasının yaklaşık üç katıdır. Bu konuda ülke birincisidir.

Kocaeli 2019 yılı sonu verileri ile Türkiye motorlu araç üretiminin %39' unu, kimya sanayii üretiminin % 27' sini, metal sanayii üretiminin de % 19' unu tek başına karşılamaktadır.

2018 yılı sonu itibariyle Türkiye’ ninen büyük 500 sanayi firmasından 79 tanesi Kocaeli Sanayi Odası üyesidir. Bu firmalardan 32’ si yabancı sermayelidir. (Kocaeli Sanayi Odası’na kayıtlı toplam firma sayısı 3.000’ in üzerindedir. Bunlardan 300’ den fazlası yabancı sermayelidir.)

Kocaeli sanayii bilimle çok bağlantılıdır. Türkiye’deki ar-ge merkezlerinin neredeyse onda biri bu ildedir (yaklaşık 120 adet). Bu konuda İstanbul’dan sonra ikinci sıradadır. Ar-ge ve inovasyon vadisi olmaya doğru hızla ilerleyen Kocaeli, Muallimköy de açılan “Teknoloji Geliştirme Merkezi” ile bu konuda çok büyük bir adım atmış durumdadır.

Kocaeli aynı zamanda Türkiye’deki tasarım merkezlerinden biridir.

c-) Tarım

Tarım, Kocaeli’de ön plana çıkan bir sektör değildir. Kocaeli İl Tarım ve Orman Müdürlüğü verilerine göre ilin arazi kullanım durumu şöyledir:

Arazi Türü	Arazi Kullanımı (ha)	Arazi Kullanımı (%)
Toplam Tarım Alanı	149.687	43.76
(İşlenen)	(72.579)	(21.22)
(İşlenmeyen + Nadas)	(77.108)	(22.54)
Mera	1.796	0.43
Orman ve Fundalık Alan	143.205	43.00
Tarım Dışı Alan	47.312	12.80
Toplam	342.312	100.00

Yukarıdaki tabloda yer alan 72.579 ha'lık ekilebilen tarıma arazilerinin kullanım amaçlarına göre dağılımı da şöyledir:

Tarla	56.424 ha
Meyvelik	12.548 ha
Sebzelik	3.167 ha
Örtü Altı	315 ha

Kocaeli' de yetiştirilen başlıca tarla bitkileri buğday, arpa, yulaf, slajlık mısır, fiğ ve yoncadır. Bu bitkilerin yetiştirilmesinde en fazla arazi kullanan ilçe 27.535 ha ile Kandıra, ardından da 9.782 ha ile İzmit'tir.

Kocaeli'de en fazla yetiştirilen sebze domatestir. Bunu Fasulye, biber, beyaz lahana ve bal kabağı izlemektedir. İlin sebze yetiştirmede en fazla arazi kullanan ilçesi 1.446 ha ile Karamürsel olup onu 867 ha ile İzmit izlemektedir.

Fındık Kocaeli'de en fazla yetişen meyvedir. Kandıra'nın sahil bandında tarımı Yapılan fındık aslında bir sanayi ham maddesidir. Karadeniz ikliminin bu değerli bitkisinin gelecek yıllarda daha fazla ilgi göreceğini söylemek kehanet değildir. Fındıktan sonra sırasıyla kiraz, ceviz, üzüm, armut, erik ve şeftali, meyve yetiştiricilerinin önemseydiği diğer ürünlerdir. Karpuz, kavun ve çilek üretimini de bu listeye eklemek gerekir. Meyve sektöründe 7.173 ha arazi kullanımı ile ilk sırayı Kandıra almaktadır. Onu 1.982 ha ile Karamürsel ve 1.712 ha ile İzmit izlemektedir.

TÜİK verilerine göre Kocaeli' de tarım yapılabilir alanlar, geçmiş yıllardan bugüne yavaş ama istikrarlı bir daralma eğilimi göstermektedir. Bu daralma son 10 yıllık süreçte 8.000 ha civarındadır.

Nüfus arttıkça tarım alanlarının büyümesi normal gelişme olmalıyken Kocaeli' de yaşanan bu daralma, bölgenin sanayi yatırımları için taşıdığı cazibeden kaynaklanmaktadır. Doğal olarak sanayi nüfus artışı sağlamakta, bu da yeni konutlar için tarım arazilerinin yok edilmesine yol açmaktadır. Oysa Kocaeli ili tarım için her açıdan çok önemli avantajlara sahiptir:

1-) İlin iklim ve coğrafik özellikleri tarıma çok yatkındır.

- 2-) Yörede ve yakınlarda örtü altı üretim için bilgi birikimi olan deneyimli çiftçiler vardır.
- 3-) Kocaeli, büyük pazarların ortasında ideal bir konumdadır.
- 4-) Kocaeli tüm ulaşım ağlarının düğüm noktasındadır. Kara, deniz, hava ve demiryolları, lojistik açıdan olağanüstü imkanlar sunmaktadır. Denebilir ki, Türkiye’de bu kadar uygun niteliklere sahip başka bir il yoktur.
- 5-) Liman ve depolama tesisleri hazırdır.
- 6-) Gelişmiş sanayi dolayısıyla alt yapı sorunları büyük ölçüde giderilmiştir.
- 7-) Yörede tarıma dönük teknokent ve tarımsal organize sanayi bölgeleri geliştirmek için bilgi ve kültür altyapısı fazlasıyla vardır.

d-) Hayvancılık

Tarım ve Orman Bakanlığı’na bağlı Strateji Geliştirme Başkanlığı’nın 2019 sonu raporuna göre bölgedeki hayvan varlığı aşağıda gösterildiği gibidir:

Sığır	113.851
Manda	2.483
Koyun	81.973
Keçi	24.288
TOPLAM	223.288

Bu varlıktan elde edile yıllık üretim miktarları ise 110.000 ton süt ve 15.000 ton kırmızı et tir.

Büyükbaş hayvancılık Kandıra ve İzmit, küçükbaş hayvancılık ise Gebze’de yoğunlaşmıştır. Kocaeli’ de mera ve otlaklar yeterli düzeyde değildir. Bu nedenle kapalı ve yarı kapalı hayvancılık tesisleri daha baskındır. Bu nedenle fiğ ve yonca gibi yem bitkileri üretimine ağırlık verilmeye başlanmıştır.

Yörede gelişme gösteren bir diğer hayvancılık türü “kanatlı” üretimi ve bakım ıdır. Bu sektörde 300’ den fazla işletme ve 500 kadar kümes vardır.

Türkiye'nin beyaz et üretiminin % 10 kadarı Kocaeli'nde gerçekleşmektedir. Bu, 100.000 ton civarında bir üretimdir. Keza yıllık 120 milyon yumurta ile 2.000 ton kadar hindi eti üretimini de faaliyet türü olarak belirtmek gerekir.

Bu konuda belirtilmesi gereken son detay atçılıkla ilgilidir. İzmit ile bütünleşmiş Kartepe ilçesinde yer alan Kartepe Hipodromu kasım ayı başından nisan ayı sonuna kadar at yarışlarına sahne olmaktadır. Bünyesinde at hastanesi ve at bakım üniteleri vardır. Bu sektör ilk bakışta görüldüğünden çok fazla yatırıma konu olup istihdam sağlamakta ve ilgi çekmektedir.

e-) Madencilik

MTA Genel Müdürlüğü'nün "Kocaeli ili Maden ve Enerji Kaynakları" raporunda şu bilgiler yer almaktadır:

Kocaeli ilinin yüzölçümü küçük ancak sanayi bölgesi olması dolayısıyla nüfusu oldukça fazladır. İstanbul'dan sonra nüfuzu en yoğun ikinci ildir. Marmara kıyıları boyunca neredeyse boş alan bulunmamaktadır. Keza Gebze ilçesi İstanbul ile birleşmiş gibidir. MTA tarafından önceki dönemlerde yapılan çalışmalarla tespit edilen maden yataklarının önemli bir kısmı bu nedenle sanayi ve yerleşim yerlerinin altında kalmıştır. Özellikle çimento hammaddesi olan dolomit yataklarının büyük kısmı ile bazı bakır-kurşun-çinko karışımı yatakların durumu budur. Bunların arasında eskiden işletilmiş olanlar da bulunmaktadır.

Gebze ve çevresi, ilde mevcut maden yataklarının en yoğun olduğu bölgedir. Bu bölgede barit, civa, dolomit ve kuvarsit rezervleri vardır.

Kandıra, Gebze ve Karamürsel'de mermer yatakları bulunmaktadır.

Başiskele' nin Bahçecik mevkiinde bitümlü şeyl yatakları tespit edilmiştir.

Başiskele' nin Bahçecik (Yeniköy) ve Gölcük' ün Yazlıkköy mevkilerinde jeotermal enerji kullanan kaplıcalar vardır.

İzmit ilçesi maden yatakları açısından dikkate değer bir alan değildir.

f-) Limanlar

İzmit Körfezi doğal bir limandır.

Kocaeli Liman Başkanlığı verilerine göre 2019 sonu itibariyle İzmit Körfezi'nde 35 liman tesisi bulunmaktadır. Bunların bünyesinde 110 iskele ve rıhtım vardır.

Bu tesisler şunlardır.

- 1-) Aktaş Dış Ticaret A.Ş (İzmit)
- 2-) Koruma Klor Alkali San. Ürün ve Tic. A.Ş (Derince)
- 3-) Petrol Ofisi A.Ş Derince Tesisleri (Derince)
- 4-) Shell Derince Tesisat Müdürlüğü (Derince)
- 5-) TCDD Derince Liman İşletmesi (Derince)
- 6-) İGSAŞ İstanbul Gübre Fabrikaları A.Ş Liman Tesisleri (Körfez)
- 7-) TÜPRAŞ İzmit Rafineri Müdürlüğü Liman Tesisleri (Körfez)
- 8-) Rota Liman Hizmetleri A.Ş (Körfez)
- 9-) Turkuaz Petrol Ürünleri (Körfez)
- 10-) GÜBRETAS Liman Tesisleri (Körfez)
- 11-) Marmara Transport Tersane (Körfez)
- 12-) Evyap Deniz İşletmeciliği Liman Tesisi (Körfez)
- 13-) Nuh Çimento San. A.Ş Liman Tesisleri (Körfez)
- 14-) Diler Gemi Kiralama A.Ş (Körfez)
- 15-) Aygaz A.Ş (Platform) (Körfez)
- 16-) HABAŞ Petrol Ürünleri San. Ve Tic. A.Ş (Platform) (Körfez)
- 17-) Milangaz LPG Dağıtım San. Ve Tic. A.Ş (Platform) (Körfez)
- 18-) OPAY Akaryakıt Tic. Ltd. Şti. (Platform) (Körfez)
- 19-) Petline Petrol Ürünleri Tic. A.Ş (Platform) (Körfez)
- 20-) Dubai Port Limanı (Körfez)
- 21-) Belek Liman İşletmeleri ve Depoculuk A.Ş (Dilovası)

- 22-) Kroman Çelik San. A.Ş Liman İşletmesi (Dilovası)
- 23-) Karayolları Tavşanlı Asfalt Tesisi (Dilovası)
- 24-) SADAŞ Samsun Akaryakıt Dağıtım A.Ş (Dilovası)
- 25-) İstanbul Demir Çelik A.Ş (Efesanport) (Dilovası)
- 26-) Yılport Limanı (Dilovası)
- 27-) Çolakoğlu Metalurji A.Ş Liman Tesisleri (Dilovası)
- 28-) Solventaş Teknik Depolama A.Ş Limanı (Dilovası)
- 29-) Poliport A.Ş (Dilovası)
- 30-) Altinel Liman ve Terminal İşletmeleri A.Ş (Dilovası)
- 31-) Çayırova Cam San. A.Ş (Gebze)
- 32-) Arslan Çimento A.Ş (Darıca)
- 33-) Ford Otomotiv San. A.Ş (Gölcük)
- 34-) Limaş Liman İşletmesi A.Ş (Başiskele)
- 35-) Autoport Liman İşletmeleri A.Ş (Başiskele)

Bu limanların ilçeler bazında kapasite sıralaması Körfez, Dilovası, Derince, Başiskele, Darıca, Gölcük ve İzmit şeklindedir.

Bu limanların 2/3' ü sadece bağlı oldukları işletme ve fabrikalara hizmet vermektedirler.

Bu limanlara 2019 yılında 2.807 Türk bayraklı ve 5.907 yabancı bayraklı olmak üzere toplam 8.714 gemi yanaşmıştır. Bu gemilere 27.342.422 ton yükleme ve 44.853.993 ton boşaltma işlemi uygulanmıştır. Yani toplam "elleçleme" miktarı 2019 yılı için 72.196.415 ton olarak gerçekleşmiştir. Bu rakamla Kocaeli Limanları kargo büyüklüğü olarak Avrupa'da yedinci sırayı almaktadır.

İzmit Körfezi limanlarına talebi giderek artıran pek çok faktör vardır. Bunlardan biri Haydarpaşa Limanı'na talebin giderek Körfeze kayması; diğeri Kocaeli' de sanayinin büyüme eğilimi ve OSB uygulamalarının yaygınlaşması; bir diğeri ise otoyol ve Körfez geçiş alternatiflerinin artmasıdır. Tüm liman tesislerinin demiryolu hattına eklenmemiş olması bu konuda eksiklik sayılmaktadır.

g-) İthalat - İhracat

Bu kadar çok sayıda liman ve diğer ulaşım ağı bolluğu ve yoğun sanayi faaliyetleri Kocaeli' ni Türkiye' nin en önemli dış ticaret merkezlerinden biri haline getirmiştir. Türkiye'nin ve Kocaeli'nin yıllar itibariyle dış ticaret rakamları şöyledir:

İthalat

Yıl	Türkiye (Bin USD)	Kocaeli (Bin USD)
2013	260.822.803	12.810.449
2014	251.142.429	13.015.339
2015	213.619.211	9.579.959
2016	202.189.242	8.899.210
2017	238.715.128	22.006.951
2018	231.152.483	14.508.972
2019	210.345.203	8.848.257

Görüldüğü gibi ithalat rakamlarındaki iniş çıkışlar, Türkiye rakamlarındaki iniş çıkışlarla paralellik göstermektedir. Kocaeli'nin ithalat konusunda ülkede bulunduğu noktayı aşağıdaki tabloda görmek mümkündür. Bu tablo Türkiye'de yıllık 5 Milyar USD' ın üzerinde ithalat yapan illerin 2019 yılı sıralamasıdır. Bu sıralama aşağı yukarı yıllardır değişmeyen bir görüntüdür:

İthalatta Önde Gelen İller Sıralaması

İthalatçı iller	2019 İthalatı (Bin USD)
1-) İstanbul	109.280.926
2-) Ankara	11.027.600
3-) Kocaeli	8.848.257 (% 4.2)
4-) İzmir	8.676.072
5-) Bursa	7.982.429
6-) Gaziantep	5.065.632

Görüldüğü gibi Kocaeli 2019 yılında gerçekleştirdiği ithalat ile Türkiye üçüncüsüdür. Sektördeki payı ise % 4.2 düzeyindedir.

2019 yılında toplam ülke ithalatının taşıma şekillerine göre sıralaması ise aşağıdaki tablodadır. Bu sıralama yıllar itibariyle değişmemektedir:

Taşıma Şekline Göre İthalat

Toplam İthalat (Bin USD – 2019)	210.345.203
Denizyolu Taşımacılığı	112.967.845
Karayolu Taşımacılığı	37.177.012
Havayolu Taşımacılığı	29.238.406
Demiryolu Taşımacılığı	1.447.879
Diğer	29.514.041

Kocaeli Limanları Üzerinden 2019 Yılında İthal Edilen Başlıca Mallar

Demir ve çelik.

Plastik ve plastik ürünler.

Bakır ve bakırdan eşya.

Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve bunların parçaları.

Organik kimyasal ürünler.

Elektrikli makinalar, elektronik eşyalar ve bunların parçaları.

Motorlu kara taşıtları ve bunların parçaları.

Kauçuk ve kauçuktan eşyalar.

Alüminyum ve alüminyumdan eşyalar.

Demir ve çelikten eşyalar.

Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler.

İnorganik kimyasallar, kıymetli metal, radyoaktif element, metal ve izotopların organik – anorganik bileşikleri.

Türkiye'nin en fazla ithal ettiği mallar petrol ve petrol türevleri olduğu halde, Kocaeli limanlarından yapılan ithalatta bu kalem sonlarda yer almaktadır.

Türkiye ve Kocaeli'nin yıllara göre ihracat verileri aşağıdaki tablodadır:

İhracat

Yıl	Türkiye (Bin USD)	Kocaeli (Bin USD)
2013	161.480.915	9.346.061
2014	166.504.862	9.068.910
2015	150.982.114	7.403.620
2016	149.246.999	6.495.764
2017	164.494.619	8.134.520
2018	177.168.756	9.035.750
2019	180.832.764	9.917.083

Aynı ithalatta olduğu gibi ihracatta da rakamlar, Türkiye ihracatının yıllara göre seyrini izler biçimde dalgalanmaktadır. Kocaeli'nin ihracat konusunda Türkiye'de bulunduğu noktayı aşağıdaki tablodan izlemek mümkündür. Bu tablo yıllık 5 Milyar USD'ın üzerinde ihracat yapan illerin 2019 yılı sıralamasıdır. Bu

sıralama aynı ithalat sektöründe olduğu gibi yıllar itibariyle pek değişiklik göstermeyen bir görünüme sahiptir:

İhracatta Önde Gelen İller Sıralaması

İhracatçı iller	2019 İhracatı (Bin USD)	
1-) İstanbul	88.827.640	
2-) İzmir	12.168.872	
3-) Bursa	10.898.036	
4-) Kocaeli	9.917.083	(% 5.5)
5-) Ankara	8.464.471	
6-) Gaziantep	7.811.872	
7-) Sakarya	5.351.062	

Görüldüğü gibi Kocaeli 2019 yılında gerçekleştirdiği ihracat ile Türkiye dördüncüsüdür. Sektördeki payı ise % 5.5 düzeyindedir.

2019 yılında toplam ülke ihracatının taşıma şekillerine göre sıralaması ise aşağıdaki tablodadır. Bu sıralama yıllar itibariyle değişmemektedir:

2019 yılında toplam ülke ithalatının taşıma şekillerine göre sıralaması ise aşağıdaki tablodadır. Bu sıralama yıllar itibariyle değişmemektedir:

Taşıma Şekline Göre İhracat

Toplam İhracat (Bin USD – 2019)	180.832.722
Denizyolu Taşımacılığı	109.114.264
Karayolu Taşımacılığı	54.461.860
Havayolu Taşımacılığı	14.849.231
Demiryolu Taşımacılığı	971.021
Diğer	1.436.347

Kocaeli Limanlarından 2019 Yılında İhraç Edilen Başlıca Mallar

Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler.

Motorlu kara taşıtları ve bunların parçaları.

Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve bunların parçaları.

Elektrikli makinalar, elektronik eşyalar ve bunların parçaları.

Kauçuk ve kauçuktan eşya.

Demir ve çelik

Bakır ve bakırdan eşya.

Demir ve çelikten eşya.

Plastikler ve mamulleri.

Alüminyum ve alüminyumdan eşyalar.

Uçucu yağlar ve kozmetik ürünler.

Tuz, күкүрт, toprak ve taşlar, alçı, kireç ve çimento.

Kocaeli limanlarından ihraç edilen mallar ithal edilenlerle aşağı yukarı aynı olmakla birlikte oransal olarak ters yönlüdürler. Örneğin mineral yakıt ve yağlarla damıtılmış türevleri ihracatın önemli bir kısmını oluştururken ithalatta son sıralarda yer almaktadırlar. Keza demir ve çelik ithalatın en büyük kalemi iken ihracatta daha mütevazı bir yere sahiptir. Ama genel anlamda Kocaeli limanlarından yapılan ithalatla ihracat arasındaki ortak nokta sanayi girdileri, sanayi malları ve ara malları ile ilgili olmalarıdır. Yörenin özellikleri dış ticarete de yansımış durumdadır.

6-) SEKTÖREL, BÖLGESEL POLİTİKALAR VE PROGRAMLAR

Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (MARKA), Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu ve Yalova illerini kapsayan bölgenin sosyo-ekonomik kalkınma sürecini stratejik olarak programlayan kalkınma ajansıdır.

Ajansın 2014 yılının sonuna doğru onaylanan “Doğu Marmara 2014-2023 Bölge Planı”, bölge için 10 yıllık kalkınma stratejisinin belirlendiği bir çalışma olmanın yanında, bölge il ve ilçeleri için dikkate değer tespitlerde de bulunmaktadır.

Çalışma, doğal olarak ekonomik yönden bazı hedefler ortaya koymaktadır. Hazırlandığı tarihten bugüne yaşanan gelişmeler her ne kadar ekonomik hedeflerin çok uzağında kalınacağını göstermekle birlikte, toplumsal bazda çıkış noktası kabul edilen gözlemler bugün için de geçerlidir. Bölge kentleri için sosyal, kültürel, sanatsal, turistik ve eğitim amaçlı yatırımların ne denli önemli olduğunu bu çalışmada görmekteyiz.

Doğu Marmara Bölgesi, Anadolu ile İstanbul’u, daha geniş anlamda Asya ile Avrupa’yı birbirine bağlayan ulaşım güzergahları üzerinde yer almanın yanı sıra, İstanbul, Ankara, Bursa gibi büyük merkezlere komşu olmanın da avantajlarına sahiptir. MARKA kapsamında bulunan iller içerisinde bu noktada en şanslı konumda olan il şüphesiz Kocaeli’dir. Kocaeli’de sanayi, iç ve dış ticaret, ulaşım, taşımacılık, kamu ve özel nitelikli yatırımlar gibi ekonomik alanlarda var olan çeşitlilik bu özel konumun sonucudur. Bu çok sektörlü ekonomik yapı, ili ister istemez bir cazibe merkezi haline getirmiştir. Yüksek düzeyde ekonomik aktivite yanında, Kocaeli’nin sahip olduğu tarih mirası ve doğal güzellikler, çoklu cazibe için olağanüstü fırsatlar yaratmaktadır.

MARKA, gelişmişliğin bölge genelinde homojen olmadığının farkındadır. Bu zorlayıcı veriden hareketle, on yıllık planlamayı yaparken doğru bir kararla bölgeyi amaçlar açısından üç alt bölgeye ayırma gereğini duymuştur. Bu bölgeler şunlardır:

1-) Global Alt Bölge (amaç Yaşanabilir Bölge)

2-) Dinamik Alt Bölge (amaç Rekabetçi Bölge)

3-) Çevre Alt Bölge (amaç Öğrenen Bölge)

“Global Alt Bölge” MARKA ilgi alanındaki en gelişmiş bölgedir. Bu bölge Gebze, İzmit ve Adapazarı ile bu ilçelerin etki alanında kalan yerleşim yerlerini kapsamaktadır.

“Dinamik Alt Bölge” , on yıllık perspektifte Global Alt Bölge’ye taşınmak istenen Düzce, Bolu ve Yalova illerinin merkezlerini içermektedir..

“Çevre Alt Bölge”, ilk iki bölgenin dışında kalan ilçeler ve etki alanlarını işaret etmektedir.

İşte bu noktada MARKA' nın on yıllık planlama çalışmasının en önemli tespiti yapılmaktadır: **“Global Alt Bölge’de kalkınmanın önündeki temel sorun, yaşam kalitesinin ekonomik gelişmişlik seviyesine kıyasla geride kalıyor olmasıdır...”** Çalışmada bu bölge için geliştirilen senaryolar hep bu tespitin üzerine bina edilmiştir.

Bu rapora konumuz Global Alt Bölge’de yer alan İzmit’tir. MARKA çalışmasında Kocaeli’nin Derince, Başiskele ve Kartepe ilçeleri İzmit’in etki alanındadırlar.

(Çayırova, Darıca, Körfez ve Dilovası ilçeleri Gebze’nin etki alanında; Gölcük ve Karamürsel Dinamik Alt Bölge’deki Yalova’nın etki alanında; Kandıra ise Çevre Alt Bölge’deki Karadeniz Kıyı İlçeleri Kümesi’ nde yer almaktadırlar.)

Global Alt Bölge’nin ve bu bölgede yer alan ilçelerin özellikleri şunlardır:

MARKA bölgesinde yer alan büyük ölçekli firmalar ile yabancı sermayeli şirketlerin pek çoğu ve ihracatın ağırlığı Global Alt Bölge’ deki ilçelerdedir. Buralarda kentsel hizmetler gelişmiştir. Bu nedenlerle çekim merkezleridir ve nüfusları hızla artmaktadır.

Ekonomik faaliyetlerin çeşitliliği ve yoğunluğu buralarda istihdam hacminin yüksek olmasına yol açmaktadır.

Global Alt Bölge’deki ilçeler küresel ağlara bağlantılıdır.

Global Alt Bölge’de AR-GE faaliyetleri gelişmiştir.

Global Alt Bölge’de kentleşme oranı çok yüksektir.

MARKA bölgesindeki yüksek öğrenim ve lisans üstü mezunu nüfusun yoğunluğu Global Alt Bölge’de yaşamakta ve çalışmaktadır.

İstihdama bağlı olarak sosyal güvenlik sistemi, Global Alt Bölge’de daha ileri düzeydedir.

Global Alt Bölge’deki ilçeler yoğun göç almakta, bunun sonucunda kentsel mekan kalitesinde ve sosyal yaşamda bütünleşmede sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bölgede, plansız sanayileşmenin sonucu olarak sanayi ve yaşam alanlarının iç içe geçmişliğinden kaynaklı ‘yaşama’ sorunları vardır.

MARKA çalışmasından anlaşıldığına göre, özetle, Global Alt Bölge ve konumuz İzmit özelinde yaşam kalitesi ülkenin büyük bölümünden çok ileri düzeyde olsa da, ekonomik alandaki gelişmişlik düzeyi bunun çok daha fazlasını sağlamalıdır.

Gerçekten de ekonomik büyüme ile kalkınma farklı kavram ve olgulardır. Büyüme kalkınmanın sadece ekonomik yönüdür. Kalkınma, bir toplumun sadece ekonomik olarak büyümesi değil, buna paralel olarak sosyo-kültürel alanda da aşama kaydetmesidir. Bu da yaşam kalitesinin yükselmesi anlamına gelmektedir. MARKA bu olguyu “**Yaşanabilir Bölge**” amacına ulaşmak olarak tanımlamaktadır. Bu amaç için **öngörülen stratejiler** üç alt başlıkta sıralanmaktadır:

1-) Mekansal organizasyonu iyileştirmek.

- a- Afetlerle ilgili tedbirlerin alınması.
- b- Kentsel ve kırsal mekanın nitelikli şekilde düzenlenmesi.
- c- Kentsel dönüşümün organize edilmesi.
- d- Kültür varlıklarının korunması.
- e- Bölge içi erişilebilirliğin güçlendirilmesi.

2-) Çevresel sürdürülebilirliği sağlamak.

- a- Doğal mirasın korunması ve geliştirilmesi.
- b- Bölgenin çevre konusunda bilinçlendirilmesi.
- c- Enerji verimliliğinin artırılması.
- d- Yenilenebilir enerji kaynaklarının değerlendirilmesi.
- e- Teknik altyapı imkanlarının iyileştirilmesi.

3-) Sosyal bütünleşmeyi sağlamak.

- a- Sosyal analiz ve politikalarının geliştirilmesi.
- b- Yoksulluğun asgari düzeye indirilmesi.
- c- Dezavantajlı grupların sosyal hayata katılması.
- d- Sosyo-kültürel hayatın canlandırılması.
- e- Ekonomik hayatın canlandırılması.

- f- Kentlilik kültürünün geliştirilmesi.
- g- Kent kimliğinin oluşturulması.
- h- Sosyal sorumluluk bilincinin geliştirilmesi.

Bu listede görüldüğü gibi, ekonomik açıdan gelişmiş bir bölgenin daha yaşanabilir hale getirilmesi, yani yaşam kalitesinin ekonomik düzeyin eriştiği noktaya çekilmesi için bazı kritik fiziki ve sosyal yatırımlara gerek vardır.

Konuya İzmit'e yapılması planlanan teleferik tesisi özelinde bakıldığında, yukarıda sıralanan amaç kümelerinin her birinde bu yatırımı özendiren unsurlar bulunduğu görülecektir.

Teleferik, kentin kültür ve tarih varlıklarının korunması yönünde güçlü bir irade yaratacaktır. Çünkü bu araç başlı başına turizm içerikli olup, turizm, iyi korunan kültür ve tarih varlıkları olmadan yürüyecek bir aktivite değildir.

Teleferik karbon salınımı sıfır, kişi başı elektrik enerjisi kullanımı son derece ekonomik, sessiz ve çevre sorunu yaratmayan bir teknoloji kullanmaktadır. İdeal kent yaşamı için her açıdan örnek olacak bu yatırım kent halkını, kent yaşamı konusunda daha çağdaş bir bilinç düzeyine taşıyacaktır.

Teleferiğin ekonomik ve sosyal hayatın gelişimine katkısı olacaktır. İstasyon bölgelerinde planlanacak ekonomik ve sosyal aktivite birimleri, bu noktaları kentin önemli cazibe merkezleri haline getirecektir.

Teleferik kent kimliğine katkıda bulunacak ve kentin marka değerini yükseltecektir.

7-) TELEFERİK SİSTEMLERİNİN KURULMA GEREKÇELERİ

Teleferik dünyanın pek çok ülkesinde ulaşım, turistik gezi, spor, yük ve eşya taşıma gibi pek çok gerekçe ile kullanılan bir sistemdir. İnsanları bu sisteme yönelten başlıca neden yaşanan coğrafyanın niteliğidir. Engebeli arazileri en kısa ve en kolay yoldan aşan teleferik, kullanıldığı yörelerde çok kısa sürede alışkanlık yaratmakta ve hayatın bir parçası haline gelmektedir.

Sessizliği, güvenli ulaşım sağlaması, trafikten bağımsızlığı, karbon salınımının olmayışı, istasyon ve direk alanları dışında arazi tüketmeyişi, çok az personelle çalışması, kısıtlı enerji kullanması, ulaşımında olağanüstü zaman tasarrufu

sağlaması, görselliği, istihdam yaratan iş türleri ve iş yerlerini teşvik etmesi onu çok cazip kılan nitelikleridir.

Kent sakinleri üzerinde yarattığı moral etki ve alışılmamış bir seyahat türünün insanlarda uyandıracığı merak duygusu da çok önemlidir. **Teleferik bir uygarlık ve marka kent sembolüdür.**

8-) İZMİT İÇİN TELEFERİĞİN ANLAMİ



Şehitlik Mesire Alanından İzmitin gece görünüşü

Kuşkusuz İzmit, engebeli arazisi dolayısıyla teleferik kullanımına uygun bir kenttir. Kentin kuzey yamaçlara yaslanmış nispeten eski bölümü, dar sokakları ve dik yokuşları ile yer yer ulaşımı zor bir görünüm arz etmektedir. Şüphesiz teleferik bu sorunu kökten çözecek bir yatırım değildir. İzmit özelinde toplu taşıma sistemi olarak belki çok az bir kesime hitap edecektir. Ancak alternatif çözüm yolları için yeni bakış açıları ve yeni hizmet talepleri yaratacağı kesindir. Feniküler sistem ve yürüyen merdivenler bu tip kentler için üretilen çözümler arasındadır.

Bunun da ötesinde, İzmit için düşünülen Perşembe Pazarı – Şehitlik Mesire Alanı teleferik hattına bir “ilk yatırım” olarak bakmak mümkündür. Yeni hatlarla daha turistik bir İzmit yaratılırken kent içi ulaşım sorunlarına da çözümler getirilebilir.

Teleferik dendiğinde tüm dünyada akla gelen ilk sektör turizm olmaktadır. İzmit için de durum budur. Sahil yakada Perşembe Pazarı Mevkii ile Şehitlik Mesire Alanı arasında işletmeye açılacak teleferik hattına ağırlıklı talep şüphesiz turizm yönlü olacaktır.

Kocaeli’ nin sanayi şehri kimliği, onun doğal, tarihi ve kültürel değerlerinin önüne geçmektedir. İlin geneline yönelik bu bakış açısı şüphesiz İzmit için de geçerlidir. Oysa tarihi ve kültürel değerleri, denizi, gölleri, su ve doğa sporlarına yaz/kış uygun coğrafyası, termal kaynakları, fuar alanı gibi pek çok alternatif turizm imkanları sunabilecek il, sanayinin baskınlığı nedeniyle bu özelliklerini yeterince değerlendirememektedir. Özellikle İzmit’in durumu budur.

Teleferik, bu konuda açılım sağlayacak çok uygun bir yatırımdır. Çünkü turizme ilgiyi artırır. İnşa edildiği her yerde bunu sağlamıştır. Dışarıdan bakan için görseldir; seyahat sırasında da üzerinden geçtiği coğrafyayı içindekiler için görsel kılar.

Çocukların ve gençlerin en istekli teleferik kullanıcıları oldukları ölçülmüş bir gerçektir. İzmit, eğitim hayatı yoğun bir kenttir.

Kocaeli Ticaret Odası’nın “Rakamlarla Kocaeli 2020” adlı yayınına göre ilde 2019 – 2020 öğretim yılı itibarıyla üniversiteler hariç resmi – özel toplam 1.411 okul mevcuttur. Öğrenci sayısı ise 398.683 olup 26.309 da öğretmen vardır. (Bu sayılara okul öncesi eğitim dahildir.)

İzmit özeline bakıldığında, söz konusu öğretim dönemi için okul sayısı 265, öğrenci sayısı 70.490, öğretmen sayısı ise 5.292’ dir. İzmit, nüfus sıralamasında

Gebze'den sonra ikinci sırada olmasına karşın okul ve öğretmen sayısında il birincisidir. Öğrenci sayısı ise Gebze'de daha fazladır. Bu, İzmit'in eğitimin niteliği açısından daha şanslı olduğunu ortaya koyar. Çünkü öğretmen başına düşen öğrenci sayısı daha azdır (İzmit'te 13, Gebze'de 16). Bu analiz, iç içe geçmiş İzmit, Derince, Başiskele, Kartepe ilçeleri birlikte değerlendirildiğinde daha da netleşmektedir. (MARKA bu dört ilçeyi etkileşimleri dolayısıyla bir grup olarak değerlendirmektedir. Ancak MARKA'nın Gebze etki alanında değerlendirdiği Körfez, İzmit ile birleşmiş durumda ve daha sıkı ilişki içindedir.)

İldeki bir diğer öğrenci grubu lisansüstü öğrenime devam edenlerdir. Kocaeli'de, biri İzmit'teki Kocaeli Üniversitesi ve diğeri de Gebze'deki Gebze Teknik Üniversitesi olmak üzere iki üniversite vardır. Üniversite öğrencilerinin % 90' ı Kocaeli Üniversitesi'ne kayıtlıdır. Bu oran akademik personel için yine Kocaeli Üniversitesi lehine % 78 düzeyindedir.

1992 Yılında kurulan Kocaeli Üniversitesi bünyesinde 16 fakülte, 21 meslek yüksek okulu, 1 yüksek okul, 3 enstitü ve 1 de konservatuvar vardır. Bu okullarda okuyan öğrenci sayısı 2019 – 2020 öğretim yılı için 70.975' tir. Aynı kurumda 2.156 akademik personel görev yapmaktadır. Öğrenci sayısının bir önceki öğretim dönemine göre 12.128 azaldığı gözlenmektedir.

Kocaeli Üniversitesi ile, daha doğrusu İzmit'e sanayi dışında nüfus çeken ikinci faktördür. 70.975 öğrencinin sadece 8.014' ü Kocaeli' dendir. Yani öğrencilerin % 78.5' i il dışındandır. 1500 – 3.000 kişi bandında bu üniversiteye öğrenci gönderen iller, büyük sayıdan küçüğe doğru şu şekilde sırlanmaktadır: İstanbul, Sakarya, Trabzon, Ordu, Sivas, Erzurum, Bursa, Giresun, Samsun... Bu tablo, sanayi nedeniyle buraya gelenlerin memleketleriyle aşağı yukarı örtüşüyor olmalıdır.

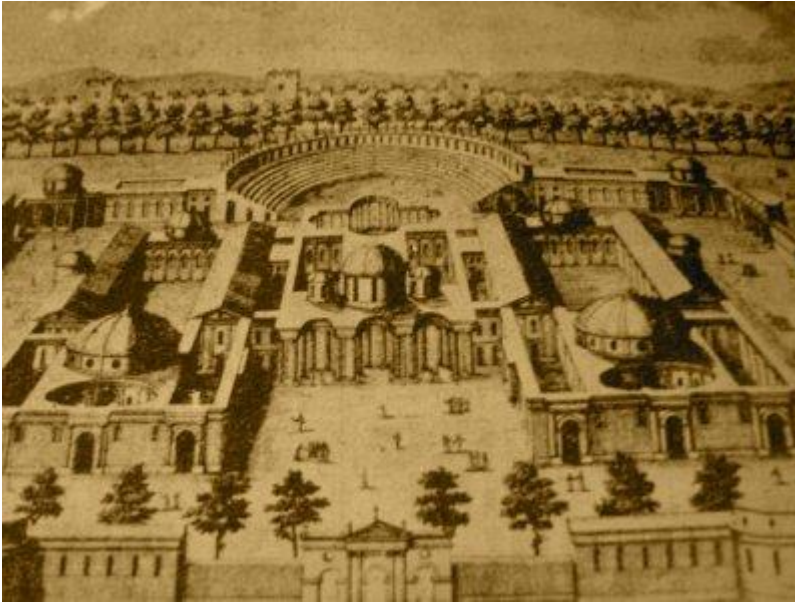
İldeki diğer üniversite olan 1992 kuruluşlu Gebze Teknik Üniversitesi Kocaeli Üniversitesi yanında oldukça mütevazı kalmaktadır. Bu üniversitenin 7.551 öğrencisi ve 648 akademik personeli bulunmaktadır. Mesafelerin kısalığı, İzmit'teki imkanlardan Gebze'de yaşayanların da yararlanmasını kolaylaştıran bir unsurdur.

Özetle, okul öncesi eğitiminden üniversite sonuna kadar İzmit ilçesinde toplam 141.465, Kocaeli genelinde ise 477.209 öğrenci vardır. (Aslında, İzmit ile birleşmiş durumda olan Kartepe, Başiskele, Derince ve Körfez ilçelerindeki öğrencileri de İzmit'te yaşıyor gibi düşünmek yanlış olmayacaktır. Çünkü tümü

birden büyük bir kent gibidir. Bu durumda 141.465 olarak verilen İzmit'teki toplam öğrenci sayısına 108.557 kişi daha eklemek gerekecektir.) İzmit'tekiler çok önde olmak üzere tümü potansiyel teleferik müşterisidir. Genç nesil, teknoloji ve farklılık söz konusu olduğunda toplumu peşinden sürükleyen bir motivasyona sahiptir.

Teleferik, İzmit'in sanayi nedeniyle gözlerden uzak kalan tüm değerlerine ilgiyi çekip onları ekonomiye katarak, daha yaşanabilir bir kent yaratmada anahtar rolü oynayacak en kritik yatırımdır.

9-) İZMİT VE ÇEVRESİNİN TARİHİ



İzmit'in MÖ 12. yy. a kadar olan dönemi karanlıktır. Bu nedenle tarihçiler bu kentin tarihini MÖ 12. yy. dan başlatma eğilimindedirler. Yakın çevresinde MÖ 3.000' lere tarihlenen yerleşmeler tespit edilmiştir (bugünkü Kadıköy, Erenköy, Pendik, Tuzla, Yalova gibi...) ama İzmit için böyle bir veri yoktur. Kaynaklar MÖ 12. yy. da Avrupa'dan Asya'ya yönelen göçler sırasında Trakya'da yaşayan Frigler'in buraya gelip yerleştiklerini gösteriyor.

Ancak net olan, Yunanistan'daki Megara kentinden kendilerine yerleşecek yeni yer bulmak için yola çıkan bir grubun, bugün Başiskele'nin olduğu yere gelerek MÖ 712 yılında bir koloni kurduklarıdır. Adı Astakros olarak konmuştu. (İstanbul da aynı yerden gelen insanlar tarafından aynı dönemde bugünkü Sarayburnu mevkiinde küçük bir yerleşim olarak kurulmuştu. Ona verilen ad ise Byzantion idi.)

Astakros bu şekilde, Büyük İskender'in komutanlarından Trakya Kralı Lisimahos tarafından MÖ 3. yy. da yıkılana kadar yaşadı. Daha sonra Bitinya Kralı I. Nikomedes MÖ 266' da bu yerleşimi bugünkü Kadıköy Mahallesi ile Bekirdere arasındaki Dua Dua Tepe'sine taşıdı. Yeni kentin adını Nikomedya koyup ülkesinin başkenti yaptı.

Kent III. Nikomedes zamanında MÖ 73' te Roma'ya bağlandı ama Bitinya eyaletinin merkezi olarak kaldı.

Çok önemli bir yerde bulunuyordu. Bir defa doğu-batı yolunun üzerindeydi. İkincisi Boğazlar' a çok yakındı. Roma burada bir deniz kuvveti bulundurmaya başladı.

Roma İmparatoru Diocletianus 284' te Nikomedya' yı imparatorluğun ikinci başkenti yaparak buraya yerleşti. Kentte saray, tiyatro, hipodrom ve pazar yerleri inşa ettirdi. Nikomedya, o dönemin en önemli kentlerinden biri haline geldi. Roma, Antakya ve İskenderiye'den sonra dördüncü büyük oydu.

Doğu Roma İmparatoru (Bizans) I. Konstantin, 330 yılında Byzantion' nu Konstantinapolis adıyla başkent yaptı. Ayrıca Kadıköy ile Nikomedya arasındaki yolu da askeri nedenlerle kapattı. Bu gelişmeler kentin önemini azalttı. Bizans'ın yeni gözdesi Nikea (İznik) oldu. Yollar oradan geçmeye başladı.

Kısa bir süre sonra Nikomedya 358' de kuvvetli bir deprem geçirdi ve büyük hasar aldı. Peşinden gelen 362 depremi ise kalan ne varsa yıktı. Kent onarıldıysa da bir daha eski parlak günlerine dönemedi.

Nikomedya üzerinde Bizans egemenliği yüzlerce yıl sürdü. Kutalmışoğlu Süleyman Şah 1075' te Nikea'yı alıp Anadolu Selçukluları Devletini kurduktan sonra Selçuklular 1087'de Nikomedya'yı da ele geçirdiler. Ancak kısa sürdü. 1096' da ilk Haçlı Seferi başladı. Haçlılar 1097' de Nikomedya ve Nikea'yı aldılar. Böylece bu iki kent tekrar Bizans' ın oldu.

1204 yılına gelindiğinde Nikomedya' yı da yakından ilgilendiren önemli bir olay gelişti. Dördüncü Haçlı Seferi'ne çıkan Latinler ve Venedikliler Kudüs yerine Konstantinapol' e yöneldiler. Kenti alıp yağmaladılar. İmparatorluk hanedanı Nikea 'ya (İznik) sığındı. Latinler Konstantinapol'de Bir Latin Katolik İmparatorluğu kurdular. Ancak kent çok geriledi. Bu ara dönemden Nikomedya da etkilendi. Kent Bizans, Latinler ve Türkler arasında birkaç kez el değiştirdi. Sonunda Nikea'daki hanedan 1261 yılında Konstantinapol'ü yeniden ele geçirdi

ve İmparatorluk kaldığı yerden devam etmeye başladı. Nikomedyâ' ya da yeniden Bizans hakim oldu.

Osmanlı Devleti kurulduktan sonra 1326' da Karamürsel Alp, bugün adıyla anılan yerde ilk donanmayı kurdu. Ardından Orhan Gazi'nin komutanlarından Akçakoca, 1327 – 1337 arasında bugün Kocaeli ili olarak bilinen toprakları ele geçirdi. Nikomedyâ'nın kuşatılarak teslim alındığı tarih 1337' dir. Bu dönemde kentin adı İznikmid olarak geçer. Bu kelime "İznik'in komşusu" anlamına gelir. Zamanla İzmid ve İzmit'e dönüşecek, bölgenin adına ise ele geçiren komutanın adına istinaden Kocaeli denecektir.

Osmanlı Kocaeli' ni sancak haline getirdi ve Süleyman Paşa ilk sancak beyi olarak atandı (1337).

I. Mehmet döneminde (1413 – 1421) Kocaeli Anadolu Beylerbeyliği 'ne bağlandı.

İzmit 1509 depreminde yine yıkıldı. Ancak Kanuni Sultan Süleyman'ın 1534' teki ziyaretinden sonra canlanmaya başladı. İstanbul'un yiyecek, yakacak odun ve kereste ihtiyaçları buradan karşılanmaya başladı. Anadolu'dan gelen kervanlar yüklerini İzmit'te bırakıyor, burada teknelere yüklenen mallar deniz yoluyla İstanbul'a gönderiliyordu.

Yavuz Sultan Selim (1512 – 1520) burada bir tersane kurdu. (Çok daha sonra III. Selim ve II. Mahmut bu tersanede savaş ve ticaret gemileri yaptıracaklardır.)

IV. Murat zamanında (1623 – 1640) İzmit'te imar faaliyetleri arttıysa da sonrasında kent ilgisiz kaldı. 1766' daki büyük depremten sonra ise iyice durgunluğa girdi. Ancak 19. yy. dan itibaren yeniden canlanmaya başladı. Abdülmecid zamanında 1844' de İzmit- İstanbul arasında gemi seferleri başladı. 1873' te ise Haydarpaşa –İzmit demiryolu açıldı. Abdülmecid'in (1839 – 1861) başlatıp Abdülaziz'in (1861 – 1876) tamamlattığı İzmit Kasrı, İstanbul dışında ayakta kalabilen ender Osmanlı saraylarındandır.

Hüdavendigâr Vilayetine (Bursa) bağlı bir sancak olan Kocaeli, 1867'de İstanbul'a bağlandı ancak 1888' de mutasarrıflık oldu (bağımsız sancak). İlk mutasarrıf Selim Sırrı Paşa İzmit'te önemli bayındırlık hizmetleri yaptı. Eski demiryolu kenarındaki çınarlar onun zamanında dikilmiş sembol ağaçlardır.

Kocaeli 19. Yy. da büyük göçler aldı. Kırım Savaşı (1853-1856) sonrasında, 1855-1864 arasında ve 1877-78 Osmanlı - Rus Savaşı (93 Harbi) sırasında Karadeniz'in

kuzeyinden, Rumeli’den ve Kafkaslar’dan göç eden toplulukların bir kısmı Kocaeli’nin değişik bölgelerine yerleştirildiler.



I. Dünya Savaşı’ndan sonra 20 Kasım 1918’ de İngilizler Kocaeli’ni işgal edip 27 Ekim 1920’de de Yunanlılar’a bıraktılar. İlin kurtuluş tarihi 27 Haziran 1921’dir.

Kocaeli Cumhuriyet’ten sonra 1924’ te il yapıldı. İsmi, 1337’de bu toprakları Osmanlı Devleti’ne katan Orhan Gazi’nin komutanı Akçakoca’dan almaktadır. İzmit ise 2008 yılında Kocaeli’ne bağlı ilçe olmuştur. Daha sonraki süreçte Kocaeli, gittikçe artan sanayi yatırımları ile Türkiye’nin en önde gelen sanayi bölgesi olmuştur.

10-) İZMİT VE ÇEVRESİNDEKİ TURİZM AKTİVİTELERİ

Kocaeli ilinin salt sanayi bölgesi olduğuna dair niteleme, doğal olarak İzmit’in de taşıdığı bir kimliktir. Bu kimlik İzmit’in tarihi, kültürel turistik değerlerinin önüne geçmektedir. İnsanlar ancak bu türden aktivitelere katıldıklarında onun bu yönünü görebilmekte ve kent hakkındaki sabit yargıları ancak bu şekilde değişmektedir.

Gerçekten de İzmit, tarihi zenginlikler açısından Türkiye’nin en önde gelen yerleşim yerlerinden biridir. Böyle olması da son derece doğaldır. Çünkü kuruluş yeri nedeniyle ilgi çekmeye başladığı MÖ 12. yy. dan itibaren çok farklı

kavimlerin, uygarlıkların, devletlerin ve inançların gelip geçtiği, sık sık el değiştiren ve bünyesinde bunları tümüne ait tarihi ve kültürel miraslar taşımaktadır.

İzmit'in bir de doğal güzelliklerle iç içe olan yanı vardır. Marmara Denizi'ne kıyısı olması yanında Karadeniz kıyılarına da yakınlığı önemli avantajdır. Bu, su kayağının her türü, yelken, su altı dalış ve amatör balıkçılık gibi birbirinden farklı branşlar için uygun ortamlar bulunduğu anlamına gelmektedir.

Yanı başındaki Kartepe, yaz kış farklı aktivitelere yatkın doğası ile gittikçe daha fazla göze batmakta, kayak sporu için Uludağ'ı aratmamaktadır.

İzmit yakınlarında trekking, dağ bisikleti, atlı gezi gibi doğa sporları için uygun parkurlar; dağcılık, yaylacılık, karavancılık, kuş gözlemciliği, termal ve şifalı su içerikli sağlık turizmi gibi aktiviteler için çok cazip tesis ve alanlar bulunmaktadır.

Kentin bir başka özelliği ise fuarcılık geleneği ile kongre turizmine uygun alt yapıya sahip olmasıdır. Uzun zamandır fuar organizasyonunun olmaması, bundan sonra olmayacağı anlamına gelmemelidir.

Özetle İzmit bir sanayi kentidir ancak, aynı zamanda çok alternatifli bir turizm merkezidir. Önemli olan bu niteliğini ortaya çıkaracak stratejik yatırımların yapılmasıdır. Teleferik bu noktada en uygun, en ilgi çekici, en kısa zamanda realize olacak ve sonuçları çok çabuk alınacak bir yatırımdır. Çünkü kent içi turizmi fark edilir biçimde başka düzeylere çıkaracaktır. Bir defa Şehitlik Mesire Alanı, insanların sık sık gidip nefes almak isteyecekleri bir iyi vakit geçirme mevkii olacaktır. İkincisi kentin en önemli turistik aktivitelerinden biri olan "Tarih Koridoru" gezisi, teleferikle birlikte çok farklı bir içerik kazanacaktır. Sahil bandındaki Perşembe Pazarı'ndan 6 dakika gibi bir sürede, üstelik panoramik İzmit manzarası izleyerek Şehitlik Mesire Alanı'na ulaşan yolcular, Tarih Koridoru'ndan sahile doğru yaya inerken, sunulan hizmetin farkında olacaklardır.

Dolayısıyla İzmit böyle bir yatırımla kent içi ve doğa içerikli kent dışı aktivitelerin birbirini etkilediği, çoğalttığı yeni bir turizm konseptine sahip olacaktır.

11-) İZMİT VE ÇEVRESİNDEKİ TARİHİ - TURİSTİK YERLER

a-) Tarih Koridoru

Orhan Mahallesi'ndeki hakim tepenin üzerinde yer alan Orhan Camii'nin olduğu yerden başlayıp merkezdeki Saat Kulesi ve Atatürk Heykeli'nin bulunduğu meydana ulaşan yürüyüş güzergahında, İzmit'in tarihi dokusunu yansıtan pek çok eser ardı ardına sıralanmaktadır. Bu eserler şunlardır:

Canfeda Kethüda Hatun Çeşmesi, Akçakoca Dere Camii, Süleyman Paşa Hamamı, Kayı Boyu Günlük Yaşam Alanı, Akçakoca Osmanlı Meydanı, Selim Sırrı Paşa Konağı, Kapanca Sokak, Yumurtacı Mescidi, Pembe Köşk, Yeşil Konak, Yeni Hamam, Atatürk ve Redif Müzesi, Abdüsselam İmaret Camii, Kasr-ı Hümayun Saray Müzesi, Saat Kulesi, Atatürk Heykeli...

b-) İzmit Atatürk Heykeli

1933 Yılında Cumhuriyet'in 10. Yılı anısına kentin merkezine dikilen Atatürk Heykeli, heykeltıraş Nejat Sirel'in eseridir. Beyaz mermer kaide üzerindeki heykelinde Atatürk Körfez'e bakarken sağ eliyle de batıyı göstermektedir.



c-) İzmit Saat Kulesi



İzmit'in simgesi Saat Kulesi 1900 – 1901 yıllarında, Mutasarrıf Musa Kazım Bey zamanında belediye tarafından yaptırılmıştır. Eserin mimarı Vedat Tek'tir. 16.40 m. boyunda ve 3.65 m. kenarlı kare formunda olan kule üzerindeki kitabede yapılış tarihi yazılıdır. Üzerinde dönemin padişahı II. Abdülhamid'in tuğrası da vardır. Kule üç kez, saat ise bir kez tamirat görmüştür. 2015 Nisan ayından bugüne düzenli çalışmaktadır.

d-) Tarihi Ünlü Konaklar

* **Kasr-ı Hümayun (Saray Müze)** : Sultan Abdülmecit (1839 – 1861) zamanında yapımına başlanıp Sultan Abdülaziz (1861 – 1876) zamanında tamamlanan eser, İstanbul dışında yapılan tek saraydır. İstanbul'da çok ünlü eserleri bulunan Balyan ailesinden Mimar Amira Karabat Balyan tarafından yapılmıştır.



* **Selim Sırrı Paşa Konağı** : 1888’ de İzmit’e atanan ilk Mutasarrıf Selim Sırrı Paşa tarafından 19.yy. in ikinci yarısında yaptırılmıştır.



* **Pembe Köşk** : Selim Sırrı Paşa Konağı'nın yanındadır. Ondan öncesine tarihlenir.

* **Yeşil Konak** (1927)

* **Eski Vali Konağı**

* **Saatçi Ali Efendi Konağı** (1774)

* **Portakal Hafız Efendi Konağı** (1860' tan önce)

* **Sirkeçiler Konağı** (1876 öncesi)

* **Elbeyoğlu Konağı** (20. yy. başları)

* Kocaeli ilinin İzmit dışındaki ilçelerinde de konak/köşk tipi eski yapılar bulunmaktadır. Eskişehir'deki **Osman Hamdi Bey Evi ve müzesi**, Hereke'deki **Kaizer Wilhelm Köşkü**, Dilovası'ndaki **Demirciler Konağı** bunlara örnektir. Bu tip yapıların İzmit'te yoğunlaşması, ilin en eski ve en önemli yerleşim yeri olmasından kaynaklanmaktadır.

e-) Tarihi Değeri Olan Camiler



* **Orhan Camii** : Bugünkü Orhan Mahallesi'nde , İzmit alındıktan sonra inşa edilen ilk camidir. Orhan Bey'in oğlu Süleyman Paşa tarafından babası adına 1339 yılında yaptırılmıştır. 1843' te Sultan Abdülmecid döneminde onarılmış, 1999 depreminde hasar görmüş ve en son 2017'de restore edilerek ibadete açılmıştır.

* **Akçakoca Dere Camii** : Orhan Bey zamanı eseridir. Yapılış tarihi tam bilinmemekle birlikte İzmit'in kuşatılması sırasında veya daha önce şehir dışına yapıldığı tahmin edilmektedir. 1840 ve 1904' te tamirat görmüştür. Ahşap çatılı ve kare formundaki caminin bölgede yapılan ilk cami olduğu bilinmektedir.

* **Abdüsselam İmaret Camii** :1524' de Defterdar Abdüsselam tarafından Mimar Sinan'a yaptırılmıştır. Mimar Sinan'ın ilk eserlerinden biri olma özelliği vardır. Kubbeli olarak yapılmış ancak 1872 onarımında çatılı hale dönüştürülmüştür.

* **Pertev Paşa Külliyesi ve Camii (Yeni Cami)** : Pertev Mehmet Paşa adına ölümünden sonra 1579'da Mimar Sinan tarafından inşa edilmiş bir menzil/konaklama külliyesidir. Bir kısmı günümüze ulaşmıştır.

* **Fevziye Camii** : 1571' de Mimar Sinan tarafından inşa edilmiştir.

* **Yalı Camii** (1907)

* **Hüseyin Paşa Camii** (18. yy. sonları)

* **Portakaloğlu Mustafa Ağa Mescidi** (1778)

* **Zıbıncı Mescidi** : Yapım tarihi ve yaptıran bilinmemekte ancak geç Osmanlı dönemine tarihlenmektedir.

* **Yumurtacı Mescidi** (1631)

* Kocaeli'nin İzmit dışındaki ilçelerinde de tarihi değeri olan camiler vardır. Gebze'de **Çoban Mustafa Paşa Külliyesi** ve **Sultan Orhan Camii**, Karamürsel'de **Karabali Camii** ve **Sarıkum Camii**, Kartepe'de **Uzuntarla Merkez Camii** ve **Hikmetiye Camii**, Değirmendere'de **Hacı Davut Camii**, Dilovası'nda **Tavşancıl Camii (Seyid Hacı Veliüddin Ağa Camii)**, Başiskele'de **Tepecik Köyü Camii** bunlara örnektir.

f-) İzmit'in Tarihi Çeşmeleri

İzmit'te, 1337' deki fetihten itibaren saray mensuplarının, önemli devlet adamlarının, yerel yöneticilerin ve halktan maddi durumu iyi olanların çeşme yaptıрма geleneği süregelmiştir. Meydanlara, mescit ve cami yakınlarına, sokak başlarına, mahalle girişlerine yapılan çeşmelerin bir kısmı bugün hala faaldir. Çoğu ileriki yıllarda restore edilmiştir. Yakın zamanlarda yenilenenler de vardır. Bu çeşmelerden bazıları şunlardır:

- * **Canfeda Kethüda Hatun Çeşmesi** (III. Murat zamanı, 1574 – 1595)
- * **Tüysüz Çeşme (Emine Hatun Çeşmesi)** (1747)
- * **Zeliha Kadın Çeşmesi** (1783)
- * **Yeni Çeşme (Ali Ağa Çeşmesi)** (1884)
- * **Akmeşe Işık Çeşmesi** (1827)
- * **Saat Kulesi Çeşmesi** (1901)
- * **Pertev Mehmet Paşa Çeşmesi** (1579)
- * **Kabaran Çeşme**(18. Yy.)
- * **Kertil Tekke Çeşmesi** (Kaynak)
- * **Tahsin Efendi Çeşmesi** (1882)
- * **Hacı Ayvaz Çeşmesi** (1857)
- * **Kapanca Sokak Su Sarnıcı** (19. Yy.)

g-) Kaleler

* İzmit'te Orhan mahallesinde bulunan **Karaburç**, eski iç kaleden kalan tek yapıdır. İlkinin zamanı belirsiziz, iki evrede inşa edildiği anlaşılmaktadır. İkincisinin Bizans eseri olduğu bellidir. Üzerinde koruma kararı vardır.

Yakın çevrede bulunan diğer kaleler şunlardır:

* **Eskihisar Kalesi** yakın zamanda restore görmüş ve etrafında yapılan kazılarda bir takım Bizans eserleri yanında küçük bir tiyatro yapısı ile su sarnıcı gün ışığına çıkarılmıştır.



* **Darıca Kalesi** 1329’ da Bizans ile yapılan savaşta ele geçirilen bir karakol kalesidir.

* **Kandıra Seyrek Kalesi** de Bizans eseri olup liman koruma amaçlı olduğu anlaşılmaktadır. Kalıntıları durmaktadır.

h-) Anıt Mezarlar

Kocaeli sınırları içinde dört önemli anıtmezar bulunmaktadır. Bunlar, Gebze TUBİTAK yerleşkesindeki **Hannibal Anıt Mezarı**, İzmit SEKA arazisindeki Macar Kralı **Tökeli İmre Anıt Mezarı**, Karamürsel’deki Karamürsel Bey Anıt Mezarı, Kandıra Babadağ mevkiindeki **Akçakoca Anıt Mezarı** ve Tavşancıl’daki **Yahya Kaptan Anıt Mezarı’** dır.

Bu tarihsel kişiliklerin tümü Kocaeli yöresi için anlamlıdır. MÖ 247-185 arası yaşayan Kartacalı komutan Hannibal Gebze’de ölmüştür. Macar Kralı Tökeli İmre, 300 yıl kadar önce bir süre İzmit’ te yaşamıştır. Karamürsel Bey, Orhan

Bey zamanında Osmanlı'nın ilk amiralidir. Akçakoca, yine Orhan Bey zamanında fethettiği Kocaeli yöresine adı verilen komutandır. Nihayet Yahya Kaptan ise Kurtuluş Savaşı sırasında Kocaeli'de Kuvvay-ı Milliye'yi örgütleyen kişidir.

ı-) Nekropol ve Tümülüsler

* 1991 Yılında İzmit'in kuzeyinde **Gültepe** mevkiinde, şehir merkezine 1.5 km. uzaklıkta park çalışmaları yapılırken kilise ve nekropol kalıntılarına rastlanmıştır. Bulunan objeler Kocaeli Müze'sinde sergilenmektedir. (Nekropol, ören yerlerinde mezarların bulunduğu alandır.)

* İzmit'e 3 km. uzaklıkta eski İstanbul yolu üzerinde bulunan **Üçtepeler Tümülüsü**, geç Helenistik ve erken Roma çağını işaret etmektedir.

* Halidere'de, üzerindeki kitabeye göre, MS 2. yy. a tarihlenen **Roma Mezarlığı** vardır.

j-) İzmit'in Tarihi Hamamları

* **Mehmet Bey Hamamı (Orta Hamam)** bir 16. yy. yapısıdır. Yapı tekniğine bakıldığında Mimar Sinan tarafından inşa edildiği söylenebilir. İzmit'in en işlek caddesi olan Fethiye Caddesi üzerinde yer almaktadır.

* **Süleyman Paşa Hamamı**, 14. yy. da Orhan Bey zamanında yapılan hamamdır.

* **Yeni Hamam** 18. Yy. ortalarına tarihlenmektedir.

* **Küçük Hamam**, bir konağa ait iken 19. yy. başlarında çarşı hamamına dönüştürülmüştür.

k-) Tarihi Köprüler

* **Kilezdere Köprüsü** : İzmit'te, 16. yy. dan kalma beş gözlü kesme taş köprüdür. 1998 yılında, hızlı tren demiryolu hattı inşası nedeniyle 50 m. aşağı taşınıp yeniden inşa edilmiştir.

* **Servetiye Köprüsü** : Başiskele'de, Yuvacık Barajı'na su taşıyan Kirazdere üzerine 135 yıl önce yapılmış kemerli taş köprüdür.

* **Kutluca Tarihi Roma Köprüsü** : Körfez ilçesi Kutluca köyünde, antik İpek Yolu üzerine MS. 50'lerde Romalılar tarafından yapılmış köprüdür. Taş Köprü olarak da adlandırılmaktadır. Özelliği, ilde Roma döneminden kalma tek köprü olmasıdır.

* **Mimar Sinan Köprüsü** : Kanuni Sultan Süleyman döneminde Mimar Sinan'a yaptırılmış taş köprüdür. Dilovası'nda Dil Deresi üzerindedir. Adı çoktur. Kanuni Sultan Süleyman Köprüsü ve Dil Deresi Köprüsü de denir. Üzerinde kitabe olmadığı için inşa tarihi bilinmese de 1554 yılına tarihlemek mümkündür. Askeri amaçla yapılmıştır. Yakın zamana kadar şehirlerarası yol üzerinden geçmekteyken yol köprüünün 50 m. kadar uzağına alınmıştır.

* **Valide Köprüsü** : Karamürsel'de 1540 -1560 arasında Kösem Sultan tarafından yaptırılan köprüdür. Karamürsel – İzmit yolu üzerindedir. Taştan imal edilmiş olup üç gözlüdür.

I-) Hanlar

* **Kazıklı Kervansaray** : Gölcük' te Kanuni döneminde 1550' lerde inşa edilmiştir. İpekyolu güzergahındadır. Kervanların, hacıların ve sefere çıkan orduların konaklaması amacıyla yapılan eser ahşap örtülüdür. Yakın zaman önce restore edilip bir kültür yapısı haline getirilmiştir.

m-) Müzeler

* **Kocaeli Arkeoloji ve Etnoğrafya Müzesi**: 1873 – 1910 arası inşa edilen tarihi gar binaları kompleksinden bir kısmı birleştirilerek oluşturulan bir teşhir salonudur. 2007'den beri müze olarak kullanılan yapıda Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerine ait eserler sergilenmektedir.

* **Kasr-ı Hümayun (Saray Müze)** : Daha önce yerinde IV. Murat tarafından yaptırılan ahşap bir yapı varken, Sultan Abdülmecit (1839 – 1861) zamanında yapımına başlanıp Sultan Abdülaziz (1861 – 1876) zamanında tamamlanan eser, İstanbul dışında inşa edilen tek saraydır. İstanbul'da çok ünlü eserleri bulunan Balyan ailesinden Mimar Amira Karabat Balyan tarafından yapılmıştır. Dolmabahçe Sarayı'nın küçük bir örneğidir. 1967' den sonra müze olarak kullanılmaya başlamış, 1999 depreminde hasar görünce restore edilmiş ve 2007' den itibaren tekrar müze olarak hizmete açılmıştır.

* **Atatürk ve Redif Müzesi** : 1863 Yılında askeri yapı olarak inşa edilen Redif Dairesi 1999' a kadar askeri mahkeme olarak kullanılmış, depremde hasar görüp onarıldıktan sonra müze haline getirilmiştir.

Selim Sırrı Paşa Konağı : 1888' de İzmit'e atanan ilk Mutasarrıf Selim Sırrı Paşa tarafından 19.yy. ın ikinci yarısında yaptırılmıştır. Elim Sırrı Paşa İzmit'te yol açma, bataklık kurutma, ağaçlandırma gibi pek çok hizmetler yapan biridir. Eski demiryolu boyundaki tarihi çınarlar onun döneminde dikilmiştir. Restore edilen konağı bugün müze olarak hizmet vermektedir.

* **Kocaeli Bilim Merkezi ve SEKA Kağıt Müzesi** : SEKA Kağıt Fabrikası kapatıldıktan sonra, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ile TUBİTAK ortak bir proje geliştirerek fabrika alanında bir Bilim Merkezi ve Kağıt Müzesi açmışlardır.

* **TCG Gayret Gemi Müzesi** : 1946'da ABD' de inşa edilen ve 1973 yılında Türk Donanması'na geçtikten sonra TCG Gayret adı verilen gemi 1995' te hizmet dışı kalmıştır. Gemi, İzmit sahilinde gemi müze olarak ziyaretçi kabul etmektedir.

* **TCG Hızır Reis Denizaltı Müzesi** : 30 Yıl ABD deniz kuvvetlerinde görev yaptıktan sonra 1983 yılında TCG Hızır Reis adıyla Türk Donanması'na geçen denizaltı, 2004' ten bugüne İzmit sahilinde müze olarak hizmet vermektedir.

* **Osman Hamdi Bey Evi ve Müzesi** : Gebze'ye bağlı sahil beldesi Eskihisar'da bulunan, ressam ve arkeolog Osman Hamdi Bey'e (1842 – 1910) ait köşk, bugün müze olarak ziyaretçi kabul etmektedir.

* **Yarhisar Müzesi** : 1965' te Türk sancağı çeken keşif ve karakol gemisi Yarhisar, bugün Gölcük'te müze gemi olarak hizmet vermektedir.

n-) Plajlar ve Kıyı Oluşumları

Kocaeli ilinin plaj alanları çoğunlukla Karadeniz'e bakan Kandıra ilçesi sahillerinde ve az sayıda olmak üzere Marmara Denizi'ne bakan Karamürsel ilçesi kıyılarında bulunmaktadır.

Kandıra'nın özellikle Bağırzanlı, Kerpe, Kefken, Cebeci ve Babalı gibi yerleşim yerlerinde çok sayıda plaj ve doğal etkenlerin yarattığı ilginç sahil oluşumları vardır. Bağırzanlı, Cennet , Sardala, Palamar ve Salıncak koyları; Kumcağız, Tuzağzı, Dikili, Seyrek, Sarısu, Kerpe, Kefken ve Kovanağzı plajlar; Cebeci ve Pınarlı sahilleri bunlardan bazılarıdır.

Karamürsel'deki Kumyalı ve Altinkemer plajları ile Darıca'nın Bayramoğlu mevki, Marmara Denizi kıyısındaki plajlara örnek gösterilebilir.

Kefken sahilinde yer alan Pembe Kayalar, görülmesi gereken ilginç doğal yapılardan biridir. Değişik renkler alabilen bu kayalar, antik çağlarda inşaat malzemesi olarak kullanılmıştır. Bu jeolojik yapı Osmanlı döneminde de dikkat çekmiş, buradan elde edilen taşlar başta Sultan Ahmet olmak üzere pek cami ile Anadolu Hisarı'nın yapımında kullanılmıştır.

Kerpe sahilindeki Kartal Kayaları da doğal olayların meydana getirdiği kıyı oluşumlarından biridir. Kayalık yerlerde denize girmekten hoşlananların, su altı sporlarına meraklıların ve amatör balıkçıların gözdesi olan bu alan ildeki en ilginç noktalardan biridir.

o-) Parklar, Tabiat Parkları ve Mesire Alanları



İzmit ve yakın çevresinde görülecek, dinlenilecek, gününbirlik gidilecek çok sayıda inşa edilmiş ya da doğal park alanları vardır.

*** İzmit :** Kocaeli Kent Ormanı, Cephanelik Mesire Alanı, Acısu Parkı, Gölkay Park, Kınalı Asker Parkı, Seka Park, Fuar Alanı, Şehitlik Mesire Alanı.

* **Kartepe** : Ormanya Doğal Yaşam Parkı, Uzuntarla Tabiat Parkı, Suadiye Tabiat Parkı, Kuzuyayla Tabiat Parkı, Maşukiye Aygır Deresi, Sapanca Gölü.

* **Başiskele**: Beşkayalar Tabiat Parkı, Karakaya Piknik Alanı, Yuvacık Barajı

* **Derince** : Çenedere Mesire Alanı; Darıca Kuş Cenneti ve Temalı Parkı, Tahtalı Göleti.

* **Gebze** : Ballıkayalar Tabiat Parkı, Gaziler Dağı Tabiat Parkı.

* **Kandıra** : Orman İçi Dinlenme Alanı, Uzunkum Tabiat Parkı.

* **Gölcük** : Eriklitepe Tabiat Parkı, Nüzhetiye Şelalesi.

p-) Yaylalar, Kanyonlar ve Mağaralar

Kocaeli'nin yüksek kısmı Samanlı Dağları olduğu için ildeki yaylalar genellikle bu dağların yamaçlarındaki Kartepe ve Başiskele ilçelerine aittir.

Bu yaylaların en ünlüleri Başiskele'nin Kayaüstü, Menekşe, Aytepe ve İnönü yaylaları ile Kartepe'nin Kirazlı ve Kuzu yaylalarıdır.

Başiskele Serindere Kanyonu bölgede mutlaka görülmesi gereken doğal oluşumlardan biridir. Anı ilçede bulunan Müflisdere, Sıcakdere ve Soğukdere Kanyonları ile Gebze'deki Ballıkayalar Kanyonu da ilgi çeken yerlerdir.

İldeki turistik noktalara Başiskele'de bulunan Parsık, Veysel Candan ve Cirbin Ali mağaralarını da eklemek gerekir.

12-) İZMİT VE ÇEVRESİNDE YAPILMASI MÜMKÜN TURİZM AKTİVİTELERİ

Kocaeli, doğal güzellikler açısından Türkiye'nin en şanslı illerinden biridir. İlin bu yönden öne çıkan bölümü ise İzmit ve artık iç içe geçtiği Kartepe ve Başiskele ilçeleri ile Kandıra'nın sahil bölümüdür. İzmit'in avantajı zaten küçük bir il olan Kocaeli'nin tam merkezinde oluşudur. Bu nedenle ildeki her nokta İzmit için yakın mesafedir.

Kocaeli'nin bir başka şansı ise iklim yönünden kendini göstermektedir. Karadeniz ve Akdeniz iklimlerinin geçiş noktasında bulunan Kocaeli, dört mevsimi de yaşayabilen ve dolayısıyla turizm aktivitelerini bütün yıla yayabilen

nadir yörelerden biridir. Bu ilde her mevsim gezilebilir, her türlü doğa etkinliği yapılabilir.

Yukarıdaki bölümde ilde gezilip görülecek yerler hakkında kısa bilgiler verilmişti. Aşağıda ise buralarda yapılabilecek etkinliklerden söz edilmektedir.

a-) Kent İçi Gezi Organizasyonları



Bir sanayi kenti olarak ün yapmış İzmit, bu niteleme dolayısıyla görmeyenler tarafından tarihi, kültürel ve turistik değerleri göz ardı edilmeye yatkın bir kenttir. Oysa gerçek bu değildir. İzmit Türkiye'nin bu türden zenginliklere en fazla sahip yerleşim yerlerinden biridir. Kent dokusu görülmeye ve akılda tutulmaya değer zenginliktedir. Yapılması gereken, insanları İzmit'i tanımaya teşvik edecek yatırımlara yönelmektir.

İzmit için önerilen teleferik, bu amaca dönük en stratejik yatırımdır. Çünkü kente hakim bir tepeye 6 (altı) dakikalık yolculukla çıkan gezginler, İzmit'in tarihi ve kültürel dokusunu görecekleri keyifli bir yürüyüşle kent merkezine geri döneceklerdir. Ancak İzmit'in zenginlikleri Tarih Koridoru ile sınırlı değildir. Kent daha fazlasını hak etmektedir.

b-) Kartepe ve Kayak



İstanbul'dan yola çıkılıp 95 km. yolculuk yapıldığında İzmit'in doğu çıkışına, oradan 10 km. gidildiğinde Maşukiye'ye, oradan da 17 km. tırmandıktan sonra Kartepe'ye varılacaktır. Bu yolculuk, İstanbul çıkışından sonra yaklaşık 1.5 – 2 saat sürmektedir. Kartepe İzmit'e yarım saat uzaklıktadır.

Kartepe, bir tarafından İzmit Körfezi'ne, diğer tarafından da Sapanca Gölü'ne bakan 1.600 m. yüksekliğinde bir tepedir. İzmit ile birleşmiş Kartepe ilçesi sınırları içerisinde, dolayısıyla İzmit'in yanı başında , diğer mevsimlerde bir çok farklı aktiviteye ev sahipliği yapma özelliklerine sahip bir kayak merkezidir. Aralık – Mart ayları arası kayak yapılabilen Kartepe'de, diğer zamanlarda her türlü doğa sporunu yapmak mümkündür. Konaklama imkanlarına sahip Kartepe'nin bir özelliği de günübirlik turizme çok uygun olmasıdır. Çok sayıda trekking rotası, yaylalar, tabiat parkları, piknik ve kamp alanları dört mevsim gezginlerin hizmetindedir.

Kartepe üç bine yakın bitki türüne ve zengin faunaya sahip doğal bir ortamdır.

Konaklama tesisleri ve sportif alanlarıyla, kayak dışında da imkanlar sunan turistik bir aktivite merkezidir.

c-) Doğa Yürüyüşleri (Trekking)

Kocaeli, doğa yürüyüşü (tekking) ve aynı zamanda foto-tekking yapılabilecek alanlar konusunda yüksek potansiyele sahiptir.

Dağcılık tekniği gerektirmeyen, zor ve sarp yerlere girmeden küçük patikaların takip edildiği, yaş gruplarına göre güzergahların belirlendiği ve zamanla sınırlı olarak yapılan yürüyüşlere doğa yürüyüşü denir. Doğa yürüyüşlerinin içeriğinde köy ziyareti, yöre halkıyla iletişim kurma, doğal güzellikleri seyretme, doğayı inceleme, yaban hayatını gözlemleme, akarsu geçme gibi keyifli aktiviteler vardır.

Parkurlar genellikle yaylalarda, kanyonlarda, akarsu boylarında, ormanlık alanlarda belirlenir. Parkurlarda zaman zaman çok uzakların seyredildiği yüksek yerler olur.

Kocaeli coğrafyası doğa yürüyüşleri için son derece elverişli olduğundan, yörede, ülkenin başka yerleriyle karşılaştırılamayacak kadar çok sayıda parkur vardır. Bu parkurların büyük kısmı İzmit'e çok yakın yerlerdedir. Samanlı Dağı ve çevresindeki yaylalar, kanyonlar, su boyları ve gölcükler bu spor için olağanüstü fırsatlar sunarlar. Dolayısıyla Kartepe ve Başiskele ilçeleri birer doğa yürüyüşü merkezi gibidirler. Karamürsel, Gölcük ve Kandıra ilçelerinde de keyifli parkurlar bulunmaktadır.

Parkurlar genellikle 10 - 15 km. civarındadır ve 4-6 saat süren yürüyüşlerle tamamlanırlar. Derince Bolluca'dan başlayıp Şile köylerine kadar uzanan 25 km. lik zorlu parkur bölgedeki en uzun doğa yürüyüşü mesafesidir.

d-) Atlı Sporlar

Kocaeli atlı sporlar konusunda oldukça zengin donanıma sahip bir ildir. Kocaeli'de atla ilgili sporların hemen her türü yapılmaktadır.

Kartepe ilçesinde amatör at binmek için çok elverişli alan ve mekanlar yer almaktadır. Bu ilçede bir hipodrom olması at yetiştiriciliği, bakımı ve sportif amaçlı kullanımı konusunda bu ilçeyi önemli kılmaktadır. Orman ve yaylalar yanında yöredeki özel tesisler de atla gezinti için fırsatlar sunmaktadır. Bu konuda Gebze'de de başta Gaziler Dağı Mesire Alanı olmak üzere uygun yerler bulunmakta, buralarda meraklılara eğitim ve atla gezi hizmetleri verilmektedir.

1992 Yılında kurulan Kocaeli Atlı Spor Kulübü (KASK), fuar alanı içindeki 12 dönümlük arazide binicilik sporu meraklılarına, profesyonellere ve çocuklara bu sporu yapma fırsatı sunmaktadır. Bu tesis sayesinde İzmit binicilik yarışlarına sahne olmakta ve kentin tanıtımına katkıda bulunmaktadır. Bir atlı spor kulübü de Gebze’de bulunmakta ve burada da İzmit ile benzer faaliyetler sürdürülmektedir.

İzmit ile bütünleşmiş Kartepe ilçesinde yer alan Kartepe Hipodromu kasım ayı başından nisan ayı sonuna kadar at yarışlarına sahne olmaktadır. Bünyesinde at hastanesi ve at bakım üniteleri vardır. Bu sektör ilk bakışta görüldüğünden çok fazla yatırıma konu olup istihdam sağlamakta ve ilgi çekmektedir.

Gölcük ve çevresi çok daha farklı bir atlı spor faaliyetine sahne olmaktadır. Bu faaliyet rahvan at yetiştiriciliğidir. Belediyenin de desteği ile bu alanda yarışlar düzenlenmektedir. Geleneksel hale gelen bu yarışlara Türkiye’nin her yanından katılım olmaktadır.

e-) Su sporları

Marmara Denizi ve Karadeniz’de kıyısı bulunan Kocaeli, her türden su sporu için çok uygun ortamlara sahiptir. .

* **Su Kayağı** : Sapanca Gölü kıyısında yer alan Kartepe SEKA kampında ve bir doğal gölette faaliyet gösteren İzmit Gökay Park tesislerinde su kayağı yapmaya dönük her tür imkan bulunmaktadır.

* **Yelken** : İzmit Körfezi Türkiye’nin en önemli yelken sporu merkezlerinden biridir. İzmit, Yarımca, Derince, Bayramoğlu, Gölcük, Karamürsel, Çayırova gibi sahil yerleşim yerlerinde yelken kulüpleri vardır. Bölgede yelkenciler yetiştirilmekte ve düzenli yelken yarışları yapılmaktadır.



* **Su Altı Dalış** : Kandıra'nın Karadeniz kıyılarında başta Kerpe, Kefken, Kumcağız ve Seyrek bölgelerinde olmak üzere su altı dalış etkinlikleri yapılmaktadır.

* **Sportif Balıkçılık** : Kocaeli'de hem tatlısu hem de deniz balıkçılığı yapmak mümkündür. Tatlısu sportif balıkçılığı için Sapanca Gölü, Kartepe'nin iç suları ve Samanlı Dağları'ndan akan sular amatörlerin ilgi odağıdır. Kandıra'nın Karadeniz sahilleri ve körfezin kirli olmayan bölgeleri ise denizlerden yararlanmak isteyen amatör balıkçılara açıktır.

f-) Sağlık Turizmi

Tümü İzmit'te çok yakın yerlerde çıkan doğal bazı sular çeşitli hastalıklara iyi gelmektedir.

İzmit- Gölcük yolu üzerinde Yeniköy sınırları içinde bulunan denize 3 km. mesafedeki Yazlık Ilıcısı'nda kükürtlü ve oligometalik sular sınıfına giren ve cilt hastalıklarına iyi gelen bir su bulunmaktadır. Sıcaklığı 40 derece olan su, Bizans dönemine ait Ayazma'nın içinden çıkmaktadır.

Kartepe eteklerindeki Maşukiye yakınlarında fundalıklar arasından iki kaynak halinde Maşukiye Şifalı Suyu çıkmaktadır. 20 derece sıcaklıktaki suyun cilt ve mide hastalıklarına iyi geldiği bilinmektedir.

Başiskele'ye bağlı Bahçecik beldesinde çıkan Soğuksu Şifalı Suyu mide hastalıklarına iyi gelmektedir.

g-) Yayla Turizmi

Yayla, çevreye göre daha yüksekte olan yer anlamına gelmektedir. Fazla engebeli olmaz, genelde düz otlaklarla kaplıdır. Suyu boldur. Hayvancılıkla geçinenler hayvanlarına taze ot sağlamak için yaylaları kullanır, süt, yağ, peynir gibi ürünleri buralarda üretirlerdi. Geleneksel yaylacılık budur ancak günümüzde yaylalar artık çobanların değil şehir hayatından bunalanların nefes alma yerleri olmuştur. Buna da yayla turizmi denmektedir. Yaylalarda artık konaklama, kamp- karavan turizmi, trekking ve şenlikler gibi etkinlikler yapılmaktadır. Kocaeli yaylaları da böyledir. Kocaeli yaylalarının, yaylacılığın çok yaygın olduğu Karadeniz yaylalarından en belirgin farkı ulaşımın kolay olmasıdır. Bu durum coğrafyanın bir hediyesidir. İzmit'in avantajı, önceki bölümlerde adları geçen Kocaeli yaylalarının büyük kısmının ve bunlardan en fazla rağbet görenlerinin İzmit'in çok yakınında olmasıdır.

h-) Kamp ve Karavan Turizmi

Son bir yıldır bütün dünyayı uğraştıran salgının en fazla etkilediği sektörlerden biri de turizmdir. Bu global bir sorundur. Bundan sonra belki yıllarca eski tarz turizme insanlar sıcak bakmayacak, oteller, tatil köyleri ve hatta pansiyonlar bile ayakta kalmalarına yetecek kadar müşteri bulamaz hale geleceklerdir. Ancak insanların tatil ve dinlenme ihtiyaçları var olmaya devam edecektir. Dolayısıyla artık farklı turizm türlerinin revaç bulma zamanıdır ve bu türlerin başında kamp/karavan tipi turizm gelmektedir.

Kocaeli'de çok sayıda bulunan kamp/karavan tipi tatile uygun dinlenme alanları, bu büyük fırsattan mutlaka yararlanacaklardır. Şu an bile yaşanan durum budur. Örneğin Kartepe'de bulunan Avrupa'nın en büyük doğal yaşam parkı Ormanya kampçılarının gözdesi haline gelmiştir. Uzak mesafelerden gelenler vardır.

Yukarıdaki bölümlerde sözü edilen tabiat parkları, yaylalar, mesire alanları ve plaj çevreleri aynı zamanda birer kamp/karavan ortamıdır. Çoğu yer ücretsizdir. Ancak hizmet almayı arzu edenler için özel düzenlenmiş işletmeler de vardır.

i-) Kuş Gözlemciliği

İzmit'in yakın çevresinde önemli kuş gözlem alanları bulunmaktadır. Körfez kıyıları, Sapanca Gölü, Ormanya Doğal Yaşam Parkı, Darıca Bayramoğlu Kuş Cenneti ve Temalı Parkı ile Kandıra Seyrek Yaban Hayatı Geliştirme sahası içindeki Sarısu Deresi bu alanda isim yapmış yerlerdir.

Sapanca Gölü'nün çevresi kuşların yuvalama ve üremeleri için uygun sazlıklar, ağaçlıklar, meyve bahçeleri ve tarlalarla çevrilidir.

İzmit'teki Ormanya Doğal Yaşam Parkı'nda kuş gözlem alanı vardır. Kuşların burada yuvalanmaları sağlanmakta ve davranışları gözlenmektedir. Parkta, her yılın ekim ayının ilk haftasında kutlanan Avrupa Kuş Gözlem Günü'nde etkinlikler düzenlenmekte ve katılımcılara kuş gözlem eğitimi verilmektedir. Burası Avrupa'nın en büyük doğal yaşam parkıdır.

Darıca Bayramoğlu Kuş Cenneti ve Temalı Parkı da kuş gözlemi yapmak için tasarlanmış, uluslararası üne sahip bir ortamdır.

j-) İnanç Turizmi



1337 Yılından bugüne İslam uygarlığının bir parçası olan İzmit, tarihi boyunca pek çok kavim ve inanca ev sahipliği yapmış önemli bir merkezdir. Tarih boyunca kentin başından pek çok olay geçmiştir ancak bir tanesi, MS III. yy. dan günümüze uzanan bir inanca konu olmuştur.

45 Ülkede Santa Barbara olarak bilinen pek çok kent, bu adı, Hristiyanların 4 Aralık 235' de Nikomedy'a da (İzmit) geçtiğine inandıkları bir olayın öznesi olan Santa (Azize) Barbara'dan almaktadır. Hristiyan inancına göre Hristiyanlığı kabul ettiği gerekçesiyle Roma mahkemesi tarafından yargılanıp ölümüne

mahkum edilen 21 aşındaki Barbara'nın infazı babası tarafından başı kesilerek yerine getirilmişti. Çok zengin biri olan babanın üzerine infazdan sonra yıldırım düşmüş ve adam orada kül olmuştu. Kilise bu olaydan 100 yıl sonra Barbara'yı Azize etmişti. Genç yaşında dini için can veren bu kadın bundan böyle Santa Barbara olarak anılacaktı. Nikomedyalı Santa Barbara...

MS 550'de, Bizans İmparatoru Justinianus'un eşi Kraliçe Theadora Santa Barbara'nın Nikomedyalı'daki mezarını açtırıp kemiklerini Konstantinopolis'e getirtti. Bir ara Ayasofya'da sakladığı da iddia edilen kemikler, 1204'deki Dördüncü Haçlı Seferi sırasında Kudüs'e değil de Konstantinopolis'e yönelen ve şehri yağmalayıp orada bir Latin İmparatorluğu kuran Latinlerin eline geçti. Latinler Santa Barbara'nın kemiklerini Vatikan'a göturdüler. Vatikan, bu kemikleri dünyanın her tarafına yaymak için uzun seferlere çıkan denizcilere verdi. Bu denizcilerin gittikleri yerlerde kurulan kentlere bu nedenle Santa Barbara adı verildi. Ayrıca Santa Barbara denizcilerin azizi olarak kabul edildi.

İnanç budur. İzmit, Santa Barbara'nın yaşadığı, Hristiyan olduğu için yargılandığı, mahkum edilip bir kuleye kapatıldığı ve infazının yapıldığı yer olduğu için bu inancın tam ortasındadır.

Bu konu bir inanç turizmi fırsatı olarak İzmit'in önünde durmaktadır.

k-) Diğer Turizm Türleri

Kocaeli'de mümkün turizm türleri doğal olarak yukarıda sayılanlardan fazladır. Ancak bu fazlalar zaten sayılan türlerle birlikte yapılması mümkün aktivitelerdir. Örneğin kara avcılığı, dağ bisikleti, oryantiring (harita ile yön bulma sporu), paint- ball, mağara gezileri, yamaç paraşütü, pişmaniyeyi merkeze alan gastronomik tanıtım gibi etkinlikler ana turizm dalları ile birlikte planlanabilir.

Burada kongre turizmi ve fuarcılığa ayrı bir parantez açmak gerekmektedir. Bunlar İzmit'in yabancısı olduğu konular değildir. Ancak İstanbul gibi bir dünya kentine yakınlık, diğer turizm türleri için avantaj olmasının yanında bu iki alan için dezavantaj yaratmaktadır. Kongre turizmi ve fuarcılıkta büyük kentleri ekarte edebilmek için yapılması gereken çok özel, butik işlere girişmek ve sahip olunan doğal zenginliklerle bunları birbirine entegre etmektir.

Kocaeli bu işlerin tümünün üstesinden gelecek alan, donanım ve insan sermayesine sahiptir.

I-) Turizm Aktiviteleri- Teleferik İlişkisi

Sonuç itibariyle teleferik işlevsel bir turizm yatırımıdır. İzmit'teki işlevlerinden biri kent içi turizmi daha nitelikli, cazip ve kolay hale getirip canlandırmaktır. Şehre hakim tepeye çok kısa zamanda ve keyifli bir yolculukla çıkıp tarih koridorundan aşağı gezerek inmek her yerlinin ve gezginin ilgisini çekecek bir deneyimdir. Teleferiğin ikinci işlevi, İzmit'in yakın çevresine doğa turizmi için gelenleri kente çekmek olacaktır. Yani bu araç kent içi ve dışı turizm etkinliklerini birbirine bağlayacaktır. Bu entegrasyon kent ekonomisini büyütürken istihdama da katkı sağlayacaktır.

13-) KOCAELİ İLİNİN FİZİKİ COĞRAFYASI

Kocaeli' yi coğrafi yapısı bakımından üçe ayırmak mümkündür:

1-) Kuzeyde Kocaeli Platosu : Bu plato daha çok Karadeniz'e dökülen küçük akarsularla ayrılmış olup üzerinde az sayıda tepe vardır. Bu tepeler arasında en yüksek kuzeybatıda Çene Dağı'dır (645 m).

2-) Platonun güneyinde çöküntü alanları : Batıda İzmit Körfezi, orta kesimde İzmit Ovası, doğuda Sapanca Gölü bulunmaktadır.

3-) Çöküntü alanını güneyinde doğu-batı eksenli Samanlı Dağları vardır. Samanlı Dağları Sapanca Gölü çevresinde dik yamaçlarla yükselir. 1400-1500 m yüksekliğindeki platolar batıda İzmit Körfezi'nin güney kıyılarını takip eder. Samanlı Dağları'ndan inen akarsuların oluşturduğu deltalar kıyıda düzlükler oluşturur. Samanlı Dağları'nın en yüksek noktası 1.606 m. ile Kartepe'dir.

Kocaeli topraklarının büyük bölümünü, özellikle kuzeydeki Kocaeli Yarımadası'nı kaplayan plato ile bunun üzerindeki küçük tepeler ve güneydeki Samanlı Dağları oluşturmaktadır. Kocaeli Yarımadası, jeolojik devirlerde birçok kez sular altında kalmış, sonra tekrar kara haline gelmiştir. Çukur alanları denizin basması sonucu İzmit Körfezi oluşmuştur. Araştırmalar Körfez'in daha doğudaki Sapanca Gölü çukuru ile ilişkisi olduğu yönündeki görüşleri güçlendirmektedir.

a-) Dağlar

Dağlar Kocaeli ili topraklarının % 18.8' ini kaplar. İlin kuzey kısmında tek tek kütleler halinde tepeler, güney kesiminde ise Samanlı Dağları yer alır. Samanlı Dağları Armutlu Yarımadası'ndan başlayıp güney batıdan il sınırlarına girer. Batı-doğu doğrultusunda ilerleyerek Sakarya ilindeki Geyve Boğazı'na kadar sürer. Uzunluğu 130 km, genişliği ise 30 km dolayındadır. En yüksek noktası olan 1606 m. lik Kartepe, aynı zamanda Kocaeli'nin de en yüksek noktasıdır.

Samanlı Dağları'nın farklı yerlerinde farklı yeryüzü şekilleri ve oluşumlar gözlenir. Samanlı Dağları'nın oluşumunda yakın dönemdeki tektonik yükselme ve çökme hareketlerinin payı büyüktür.

Samanlı Dağları'ndan birçok dere kaynaklanır. Bunların en önemlisi Yalakdere'dir. Dağlardaki tüm derelerin suları kış sonu ve ilkbaharda çoğalırken yazın çekilir.

Bu dağların bitki örtüsü oldukça zengindir. Dağın 200-250 m. ye kadar yükseklikleri makilerle kaplıdır. Daha sonra orman örtüsü başlar. Kuzey eteklerinde yaylalar vardır.

Kocaeli Yarımadası'ndaki tepeciklerin en önemlileri Karakayalı Tepe (647 m), Çenedağ (645 m), Mahmut Tepe (381 m), Babadağ (400 m), Çaltepesi (350 m) ve Karlıdağ'dır (234 m).

b-) Platolar- Yaylalar

İlde yayla özelliği taşıyan düzlükler yoktur. Ancak platolar Kocaeli topraklarının büyük bölümünü kaplar. Daha çok aşınım düzlüğü niteliğinde olan platolar derelerin oluşturduğu vadilerle yarılmış, tek birer kütle durumundaki tepelerle engebelenmiştir.

Kocaeli Yarımadası'nın temelini ortalama 150 200 m. yükseklikte, kuzeybatı – güneydoğu yönlü, parçalanmış bir yüzey durumundaki Trakya- Kocaeli Penepleni oluşturur.

Kocaeli'nin kuzey kesimleri derin vadilerle parçalanmış sırtlar şeklindedir. Batıya doğru gidildikçe, Kızılören yakınlarındaki yüzeylerin daha düz olduğu görülür. Kimi yerlerde oldukça daralarak kuzeybatıya uzanan bu sırtlar, İzmit Körfezi'ne yakın bir yerde su bölümü çizgisini geçmektedir. Bu yüzeyler güneydoğuda da derin vadilerle yarılmış parçalı bir görünümle uzanır. Karayakuplu Mahallesi güneyinde bu sırtlar hayli alçalır. Karakayalık Dağı'nın kuzeybatısında sırtların yerini hafif dalgalı düz bir yüzey almaktadır. Bu yüzeyler oldukça geniş bir alan kaplar. Çataldağı'nın doğusundaki eğimli yüzey denize doğru kademelerle alçalır. Orhanlı'dan sonra Kaynarca'ya doğru ise tamamen düzleşir.

c-) Vadiler – Ovalar

Kocaeli Yarımadası'nın bugünkü biçimini İzmit Körfezi ve Sapanca Gölü gibi tektonik çöküntüler, Karadeniz gibi çöküntüler ve yarımadanın kıyı kesimlerindeki taraçalar oluşturur. Bu arada akarsuların aşağı çığırlarında genişleyen alüvyal dolgu tabakalar ve kıyı birikim kuşakları oluşmuştur.

İzmit Ovası Kocaeli'ndeki önemli düzlüktür. İzmit Körfezi ile Sapanca Gölü arasındaki çöküntü oluğunda yer almaktadır. Ovanın Körfez'e yakın kesimlerinde yer yer bataklıklara rastlanır.

İzmit Körfezi'nin kıyılarında akarsuların oluşturduğu birtakım alüvyal düzlükler ve deltalar vardır. Bunlardan biri Tavşancıl Deresi'nin İzmit Körfezi'ne döküldüğü kesimdeki delta düzlüğüdür. Bu delta rüzgar ve denizin etkisiyle doğu yönünde genişlemiştir. Düzlüğün denize yakın kesimi orta kesimine oranla daha yüksektir.

İzmit Körfezi'nin güneyinde de bir takım delta düzlükler vardır. Bir alüvyal birikim alanı olan İzmit -Yarımca piedmont şeridi, bu kesimde denize dökülen kısa ya da sel nitelikli akarsuların yüklerini taşıyamayarak depolaması sonucu oluşmuştur. Akarsuların yüklerini taşıyamamalarının nedeni, İzmit Körfezi'ne bugünkü şeklini veren kuzey-güney doğrultulu fay çizgisidir.

Akarsular fay çizgisinin oluşturduğu eğim kırıklarından etkilenmiştir. İzmit-Yarımca piedmont kuşağının en geniş olduğu kesim, 5 km. yi bulan Tütünciftlik yöresidir. Bu kuşak, doğuda İzmit'e doğru gittikçe daralır.

d-) Akarsular

Kocaeli havzasında önemli sayılacak bir akarsu yoktur. Ancak Kocaeli Yarımadası birçok çay ve dere ile yarılmış durumdadır. Genellikle kısa ve sel niteliğinde olan bu sular, ildeki yüzey şekillerinin oluşumunda önemli rol oynamışlardır.

Akarsuların bir kısmı Karadeniz'e bir kısmı da Marmara Denizi'ne dökülür. Karadeniz'e dökülen akarsuların kaynakları ve su toplanma alanları hayli güneydedir. Bunların akışları genelde düzensizdir. Yağışlı dönemlerde taşkınlara yol açar ama yazın iyice kururlar. Karadeniz'e dökülen suların en önemlileri Kocadere, Davan Çayı, Sarısu ve Kaynarca Deresi'dir.

Marmara Denizi'ne dökülen akarsuların bir bölümü İzmit Körfezi'nin kuzeyinden, bir bölümü ise güneyinden denize ulaşırlar. Körfezin kuzeyinden Marmara'ya dökülen akarsuların en önemlilerinden biri Tavşanlı (Dilovası) Deresi'dir. Yaklaşık uzunluğu 12km. dir. Kuzeyden Körfeze dökülen diğer önemli akarsular ise Çayırova, Hatip, Erenler, Kanlıbağ, Aydınlıkdere, Memelidere ve Bekirdere sularıdır.

Körfeze güneyden dökülen sular genellikle Samanlı Dağları'ndan doğar, kuzey yamaçlardaki alçak düzlüklerden denize inerler. Bunlardan en önemlilerinden biri Serindere'dir. Serindere'nin Bahçecik yakınlarında kendisine karışan Sıcakdere adlı bir kolu vardır. Serindere karların eridiği dönemde hayli kabarır.

Samanlı Dağları'ndan doğan bir diğer önemli akarsu Yalakdere' dir. Beş koldan beslenen bu suyun havzası hayli geniştir. Kış sonlarında suyu artan derenin Hersek yakınlarında Marmara'ya dökülürken oluşturduğu bir delta düzlüğü vardır.

Marmara'ya dökülen diğer sular ise Değirmendere, Halıdere ve Kazıklı Deresi olarak sayılabilir.

Bunlar dışında daha birçok irili ufaklı dere Kocaeli ili sınırlarından denizlere dökülmektedir.

e-) Göller

Sapanca Gölü, Sakarya ve Kocaeli illerinin sınırları içinde yer alan bir Tatlısu gölüdür. Çevresindeki yerleşimler tarafından kullanılan bir içme ve kullanma

suyu kaynağıdır. Gölün 39 km. olan toplam çevresinin 13 km. lik kısmı Kocaeli sınırları içerisinde kalır.

Kocaeli’de kayda değer başka göl yoktur. Yaylalardaki bazı birikintiler dışında ildeki su toplama havzaları çeşitli amaçlarla yapılmış baraj, gölet ve bentlerdir.

f-) Bitki Örtüsü

Kocaeli’de bitki örtüsü kuzeyden güneye Karadeniz’den Akdeniz’e geçişi gösterir. Bu, tipik Marmara Bölgesi bitki örtüsüdür.

Kocaeli orman zenginliği açısından Marmara Bölgesi’nde Bursa ve Sakarya’dan sonra gelir. Ormanlar Samanlı Dağları’ da ve bu dağlar ile Karadeniz arasında kalan bölgede görülür. Samanlı Dağları’nın yükseklerinde iğne yapraklılar hakimdir. Yükseklik azaldıkça yayvan yapraklılar, daha da alçalarda makiler kendilerini gösterir. İzmit Körfezi’nin kuzey ve doğusunu dar bir şerit halinde maki formasyonu çevirir. Bu bölgede Akdeniz iklimini zeytin ağacı temsil eder.

Körfez’in kuzeybatısı ve doğusunda 100 – 500 m. yükseltiler arasında Doğu Marmara’nın esas karakterini belli eden geçiş bitkileri görülür. Bunların kuzeyine başlayan alanda orman, fundalık, step bitkileri karışımı bir kuşak vardır. Ancak tahrip edilmiştir. Orman örtüsü tahrip edildikçe ince toprak tabakaları erozyonla yok olmuş ve yerli kayalar ortaya çıkmıştır. Körfezin güneyinde maki formasyonlarının üzerinde yer alan arazi orman örtüsü ile kaplıdır. Ancak tahribat burada da çoktur.

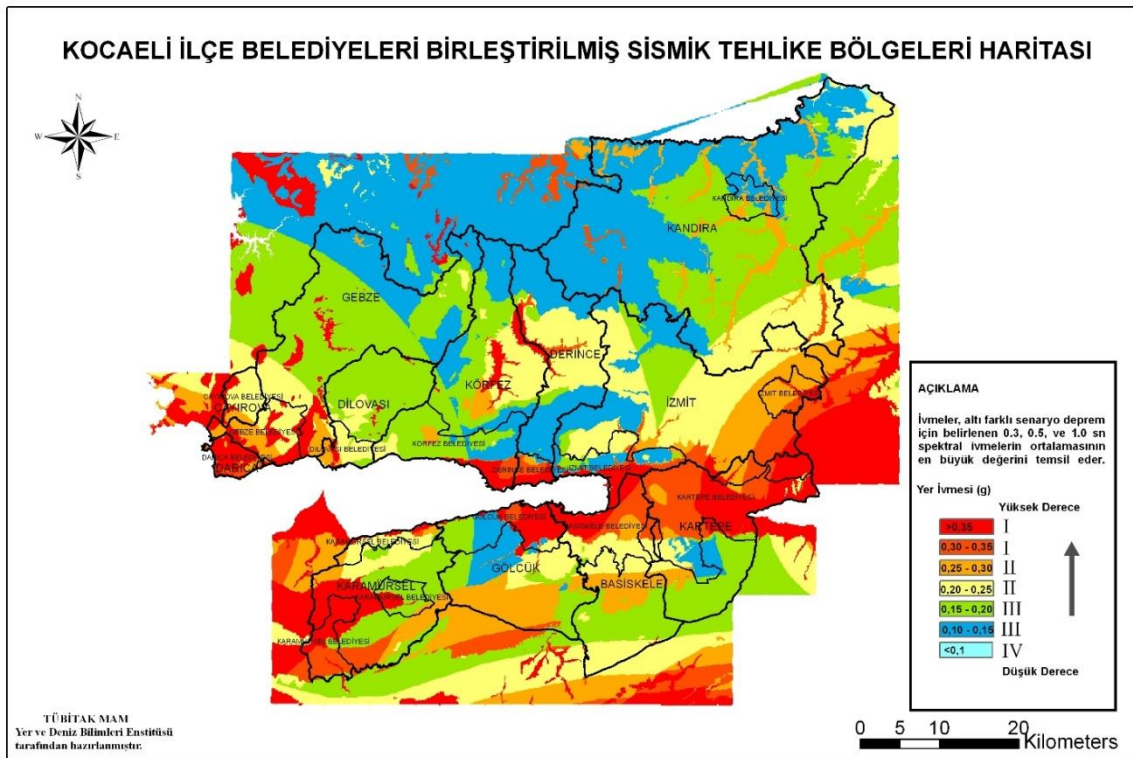
Kocaeli yöresindeki yerleşim yerlerinde çam, çınar, servi ve söğüt ağaçlarına çok rastlanır. Ayrıca ticari amaçlı kavak yetiştiriciliği de vardır.

g-) Fauna

Türkiye biyolojik zenginlik açısından şanslı bir ülkedir. Bu durum doğal olarak Kocaeli’ ye de yansımıştır. Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen “Ulusal Biyolojik Çeşitlilik, Envanter ve İzleme Projesi” kapsamında yapılan çalışmalara göre Kocaeli yöresinde 258 kuş, 59 memeli, 23 sürüngen, 8 amfibi, 32 iç su balığı ve 746 omurgasız türü tespit edilmiştir.

h-) Jeolojik Özellikler

Haritadan da görülebileceği gibi İzmit Körfezi'nden Sapanca'ya kadar uzanan İzmit Baseni Kuvaterner ve Pliyosen yaşlı çökellerden oluşmakta ve İzmit Baseni' nin kuzey ve güneyine doğru daha yaşlı ve sağlam zeminlere doğru geçiş gözlenmektedir. İzmit körfezine yakın kısımlarda kuzeye kahverengi ile gösterilen Alt-Orta Eosen yaşlı kumtaşı, konglomera, şeyl ve çamurtaşı gibi birimlere geçiş gözlenmektedir. Ayrıca, bu geçiş sırasında aralarda Üst Kretase-Alt Eosen yaşlı (yeşil renkli birim) ve Kocaeli yarımadasının daha kuzeyinde de gözlenen Kireçtaşı ve Olistrostrom gibi birimlerde gözlenmektedir. Güneyinde ise benzer şekilde kahverengi ile gösterilen Alt-Orta Eosen yaşlı kumtaşı, konglomera, şeyl ve çamurtaşı gibi birimlere geçiş gözlenirken, doğuya Sapanca tarafına doğru basenin güneyinde ise Üst Kretase yaşlı rekristalize kireçtaşı ve mermer birimleri gözlenmektedir.



Kocaeli yöresinde bulunan kayaçlar çok karmaşık olup, yaşları Kuvaterner'den Karbonifere kadar değişmektedir. **Test örnekleri Körfez, Derince ve Hereke kumtaşları ile Akveren kireçtaşları ve Fıstıklı granitlerinden toplanmıştır.**

Körfez Kumtaşları: Kocaeli Yarımadasında Triyas çökelleri, yarımadanın birçok yerinde bulunmaktadır. Triyas istifinin en altında bordo, kızılımtırak renkte çakıltası, kumtaşı ve şeyller bulunur. Kocaeli Yarımadası'nda yapılan çalışmalar sonucu bu birime çeşitli adlar verilmiştir. Bunlar Taban konglomerası, Kapaklı formasyonu, Ballıkaya konglomerası, İzmit formasyonu olarak belirlenmiştir. Birim 2 üyeye ayrılmıştır. Ayvalıdere konglomera üyesi ile Dikenlitepe kumtaşı üyesi birbirine yanal ve düşey geçişlidir. İzmit formasyonu alttaki Devoniyen yaşlı birimlerle uyumsuz olarak bulunur. İzmit ve çevresinde üzerine uyumsuz olarak Kretase birimleri gelir. Kocaeli Yarımadası'nın diğer kesimlerinde ise uyumlu olarak Triyas çökelleri bulunur.

Derince Kumtaşları: Derince dolayında bulunan kumtaşları sopalı formasyonu olarak bilinir. İlk defa Altınlı (1968) tarafından Derince'nin Sopalı Mahallesine atfen isimlendirilmiştir. Formasyonun rengi eflatun ve mor, bazı yerlerde koyu gridir. Yer yer kırmızı renkli laminalanma görülür. Tabakalanma ince ve orta kalınlıkta olup, çapraz tabakalanma gelişmiştir. Tektonik olaylar sonucunda birim içinde eklem takımları, kırıklar ve çatlaklar oluşmuştur. Tektonizmanın etkisiyle birim içinde yaklaşık 2 birbirine paralel, yatay ve düşey yönlerde kuvars damarları gelişmiştir. Bu kuvars damarlarının çoğu milimetrik kalınlıktadır. Formasyonun kalınlığı tam olarak bilinmemektedir. Altınlı (1968) tarafından 1290 m. olarak ölçülen kalınlık gerçek kalınlığın bir kısmıdır. Formasyonun yaşı Alt Ordovisiyen olarak belirtilmiştir.

Akveren formasyonu : Kampaniyen - Orta Eosen (Lütesiyen) zaman aralığında çökelmiştir. Genelde kirli beyaz, açık ve koyu gri, kahverengi, bej renklerde killi kireç taşı ve marnlardan oluşur. Üst seviyelerinde ince kumtaşı düzeylerine de rastlanır. Kampaniyen transgresyonunun pelajik çökellerini kapsar. Daha önce Altınlı (1968) tarafından Şemsettin kireçtaşı, Eroskay (1978) tarafından Şemsettin formasyonu olarak adlanmıştır. Hemen hemen tüm ince kesitlerde, biyomikritik görülür. Akveren formasyonunda makro fosil olarak eknitler görülür. Birimin kalınlığı 260-633.5m arasında değişir.

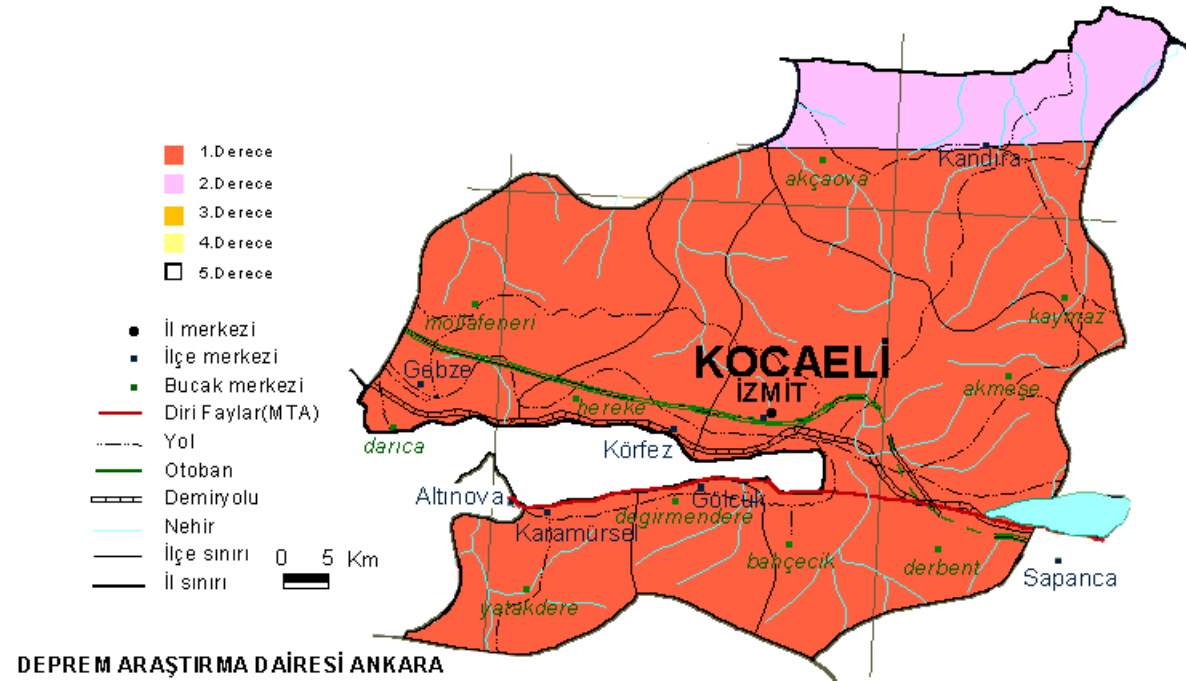
Hereke Kumtaşları : Yukarı Hereke civarında tipik olarak gözlenmektedir. Birim yaklaşık 950 m kalınlıkta olup, dolomitik mikrit, dolomitik Crinoidli biyoklastlı mikrit, mikrit, ince-orta billürel dolotaşı ve biyoklastlı mikritten oluşur. Sahil tarafında koyu boz mavimtrak, sert kalın tabakalı, dayanımlı kireçtaşları, içlere

doğru ise açık boz, yumuşak, ince-orta tabakalı, merceksele-yassı merceksele kireçtaşlar şeklinde gözlenmektedir. Birim içerisinde marnlı kireçtaşı, yer yer kırmızı-kızıl renkli, amsal, orta-kalın tabakalı, yer yer şistsele kireçtaşı, yumrulu kireçtaşı, kızıl renkli kumtaşı ve mikaya da rastlanmaktadır. Birim Üst Kretase-Paleosen yaşıdır.

Fıstıklı Granitleri: Lütseyen yaşı granitler egemen olarak iki tip kayaa tipinden oluşmaktadır. Bunlardan birincisi monzogranitler olup, bölgenin kuzeydoğu, doğu, güney ve orta kesimlerinde bulunmaktadır. İkincisi ise granodiyoritler olup, bölgenin batı ve kuzeybatı, kuzeyve güneybatı kesimlerinde oluşmuştur. Bu iki kayaa grubu Fıstıklı köyü hizasından başlar ve yaklaşık KKD-GGB doğrultulu bir çizgi ile birbirlerinden ayrılır. Jeokimyasal çalışmalar granitlerin subalkali ve kalk-alkali türde kayaa olduğunu göstermiştir.

i-) Deprem Durumu

İzmit, Türkiye'nin I. Derece deprem bölgelerinden birinde yer almaktadır.



14-) İKLİM ÖZELLİKLERİ

Kocaeli Karadeniz ve Akdeniz iklim kuşakları arasında bir geçiş noktasıdır.

Kocaeli'nin Körfez ve Karadeniz kıyılarında ılıman, dağlık kesimlerinde ise daha sert bir iklim hüküm sürmektedir. Karadeniz kıyıları ile Marmara kıyıları benzer iklime sahip olmakla birlikte aralarında bazı farklılıklar gözlenir. Yazın Körfez tarafı bazen bunaltıcı sıcaklara tabi olurken Karadeniz kıyıları daha serin geçer. Karadeniz kıyıları Marmara kıyılarına göre daha yağışlıdır. Samanlı Dağları'nın Kuzeye bakan yamaçlarında iklim Karadeniz'e benzer

İzmit özelinde bakıldığında yazlar sıcak ve az yağışlı, kışlar soğuk ve yağışlı geçer. Kış yağışları zaman zaman kar şeklinde de olur. İzmit'te bir yılın ortalama 12 günü karlıdır.

Yılın en kurak ayı ortalama 31 mm yağışla Temmuz, en yağışlı ayı ise ortalama 109 mm ile Aralıktır.

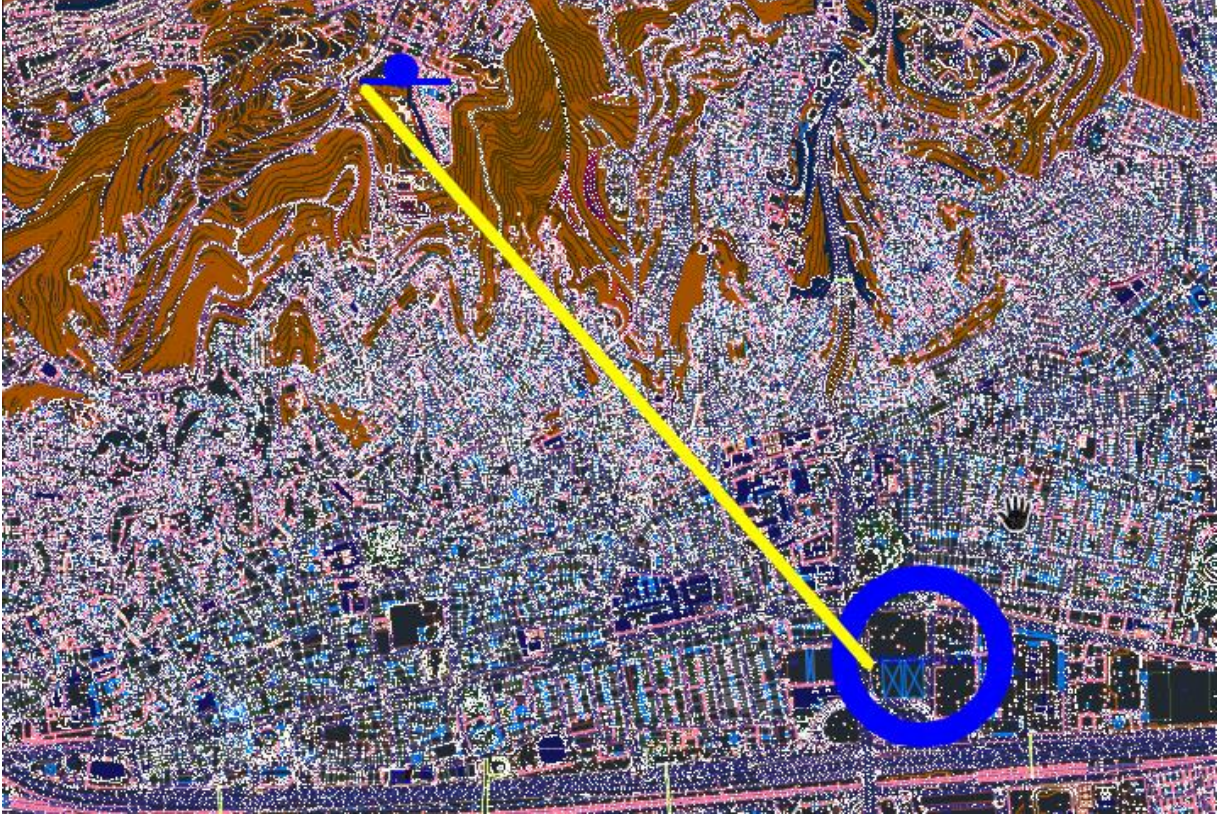
Yıllık ortalama sıcaklık 14.8 C' dir. Yılın en sıcak ayı ortalama 23.4 C ile Temmuz, en soğuk ayı ortalama 5.8 C ile Ocaktır. İzmit'te görülen en yüksek sıcaklık 13.7.2000' de ölçülen 44.1 C ; en düşük sıcaklık ise 23.2.1985' te ölçülen (-) 8.3 C ' dir.

Rüzgarlar kışın kuzey ve kuzeydoğudan, yazın kuzeydoğudan eser.

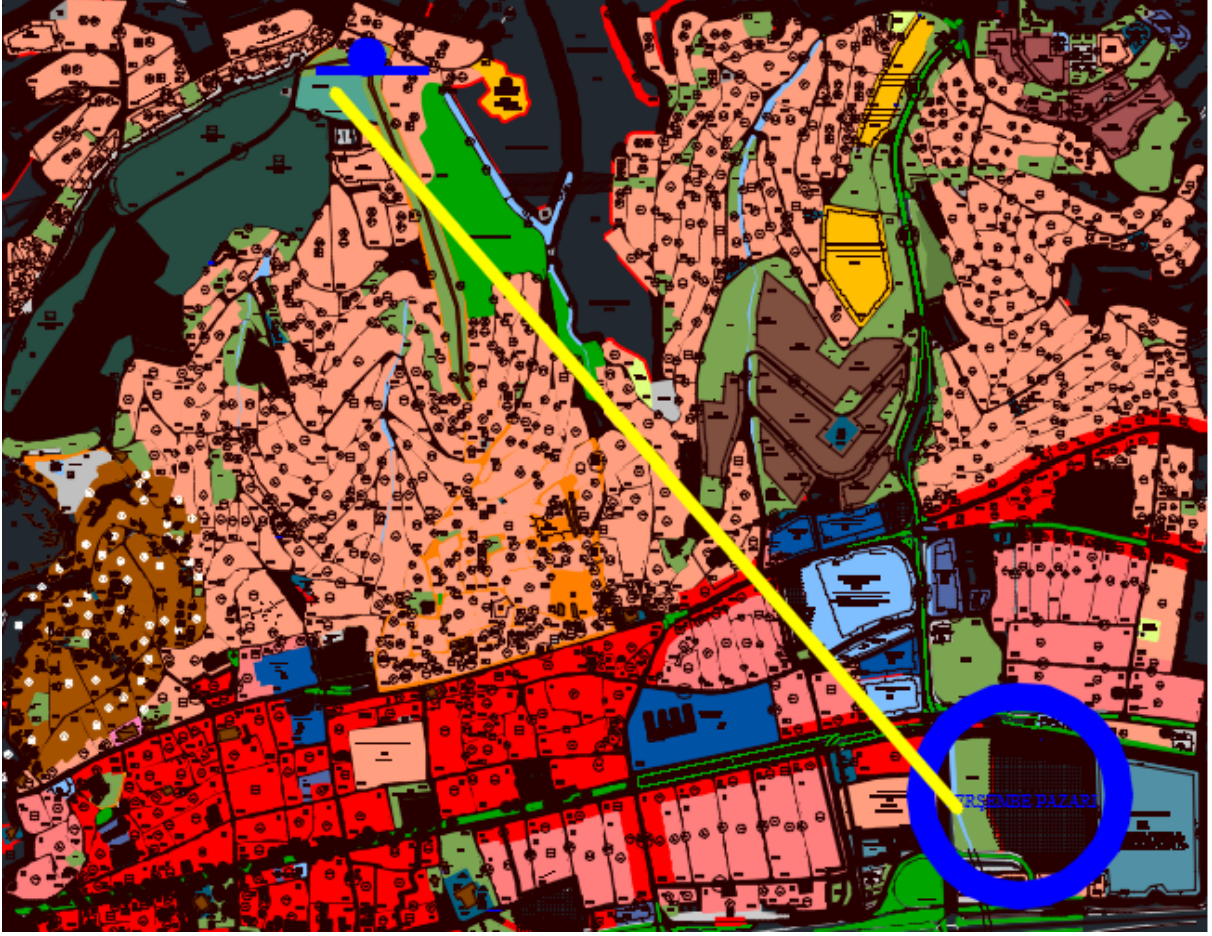
15-) İZMİT TELEFERİĞİNİN GÜZERGAHI VE SİSTEMİN TEKNİK ÖZELLİKLERİ:

a-) Güzergah Seçiminin Gerekçeleri:

Perşembe Pazarı mevkiindeki alt istasyon ile Şehitlik Mesire Alanı mevkiindeki üst istasyon arasında işleyecek teleferik hattı, bu sistem için uygun güzergahtır.



Teleferik güzergahının halihazır planda görünüşü



Teleferik güzergahının planda görünüşü



Teleferik Hatının google earth görüntüsü

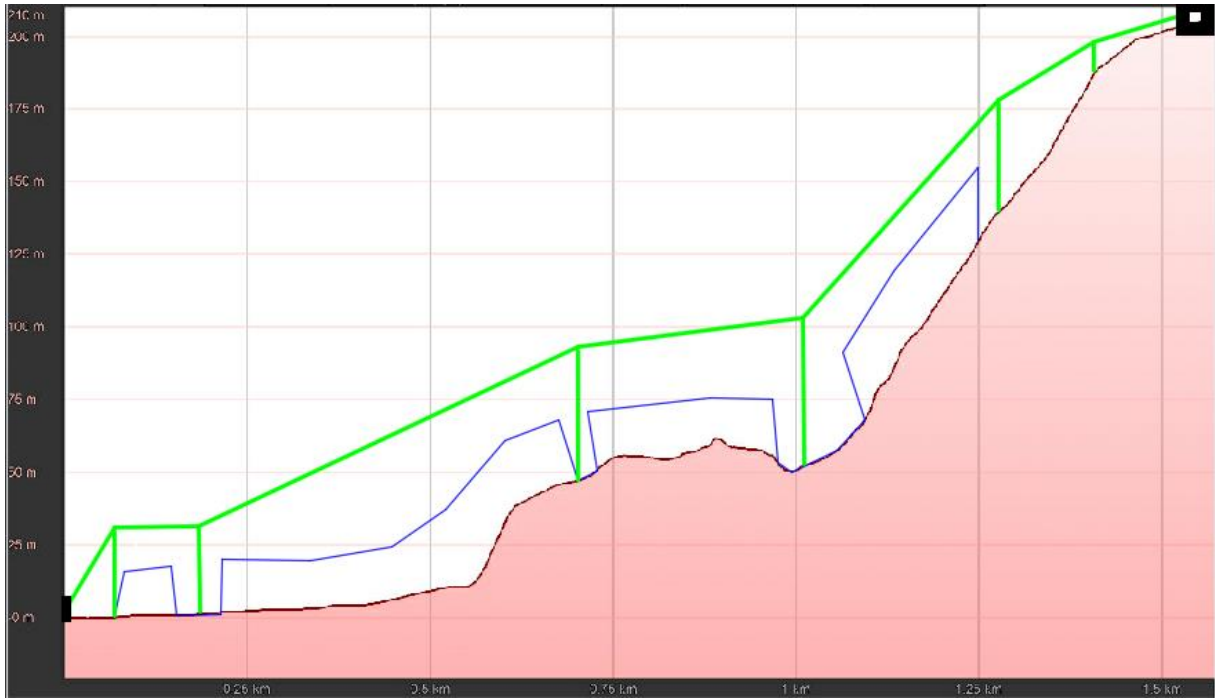
Teleferik inşa edilecek alanın jeolojik yapısı ve deprem durumuna ilişkin açıklamalar önceki bölümlerde yer almaktadır. İnşaatların, İzmit'in I. Derece deprem bölgesi olduğu dikkate alınarak ve buna uygun teknoloji kullanılarak yapılması şarttır.

b-) İzmit Teleferiğinin Teknik Özellikleri:

Teleferik sistemleri, tek hat üzerinde ileri-geri gidip gelen tek veya çok kabinli olarak inşa edilebileceği gibi, terminaller arasındaki paralel iki hat üzerinde sürekli dönen çok kabinli olarak da kurulabilir.

İzmit için uygun olan ikinci tiptir. Çünkü hesaplanan sirkülasyon bunu gerektirmektedir. Bu sistemde, 5 m/saniye hızla sürekli dönen halata, kendi kendine tutunup onu yine kendi kendine bırakabilen kabinler tutunmaktadır. Halatın bırakılıp yeniden tutulduğu yerler yolcu indi-bindi noktaları olan istasyonlardır. İstasyona gelen kabin, sabit hızla dönen halatı bırakıp indi-bindi yapılacak kadar yavaş dönen bir başka halata tutunmakta, sonra da yeniden taşıyıcı halata bağlanıp karşı istasyona doğru yola çıkmaktadır. İstasyonlarda hareket hızı 1 m/ saniye'ye düşmektedir. Bu hareket sistemi alt istasyondan tahrik edilmektedir.

Perşembe Pazarı ile Şehitlik Mesire Alanı arasında işleyecek teleferik hattı iki istasyon arasında çalışacaktır. Hattın yaklaşık yatay uzunluğu 1.700 m. ; iki istasyon arasındaki yükseklik farkı ise 210 m. kadardır.



Teleferik hattının kesiti

Sistemde başlangıçta, 8 kişilik gondol tipi 28 adet kabin kullanılacaktır. Kabin sayısı, kabinler arası mesafe ve zaman aralığı, yolcu sirkülasyonu göre ayarlanabilir niteliktedir. Başlangıçta 120 m. olarak tasarlanmıştır. Bu da kabinler arasında yaklaşık 35 saniye zaman farkı olacak demektir. Seyahat süresi ise 6 dakika kadardır. Sistemde, kullanım dışı bırakılan kabinlerin bekletileceği kapalı alan olacaktır. Hattın halat çapı yaklaşık 40-50 mm. dir. Çap kesin projede belirlenecektir.

c-) İzmit Teleferiğinin Kapasitesi:

İzmit teleferiğinin kapasitesi 1.000 kişi/saat planlanmıştır. Doğal olarak bu çabuk ulaşılabilecek bir seviye değildir. Yapılan hesaplama ve rasyonel beklentiler, başlangıçta yıllık ortalama yolcu sayısının 500 kişi/saat dolayında olacağını işaret etmektedir. Bu rakamlar verilirken kötü senaryo uygulanmıştır.

16-) YATIRIM DÖNEMİ GİDERLERİ

(Bu bölümdeki tüm parasal değerler Euro cinsinden verilmiştir.)

a-) Arazi Bedeli:

Sadece direklerin kullanacağı yerlerde kamulaştırma gerekecektir. Bu amaçla harcanacak tutar 100.000 Euro olarak öngörülmüştür.

b-) Tesisin Ana Ekipman ve Kurulum Maliyeti : Bütün değerler Euro dur

Direkler	7	201.929
Alt kalkış istasyonu		552.000
Üst varış istasyonu		413.000
Park sistemi		100.000
İstasyon platformları		279.000
Kabinler	28	939.871
Çelik kablo, elektrik sistemi, Diğer aksesuar ve giderler		2.544.700
İnşaat ve benzeri diğer		5.030.500
Yatırım giderleri		496.000
TOPLAM		5.526.500

c-) İnşaat ve Diğer Yatırım Giderleri:

Jeolojik araştırma		5.000
Hafriyat		13.000
Ulaşım		20.000
Kamulaştırma		100.000
İnşaat şalterine kadar olan elektrik bağlantıları		144.000
Teleferik hattının temizlenmesi		17.000
Güvenlik önlemleri		5.000
Yakıt elektrik patlayıcı ve işgücü		5.000
İstasyon binaları		150.000
Çalışanları için barınak ve ulaşım		5.000
Resmi makamları verilecek harc ve vergiler		2.000
Terminallere elektrik sağlanması		8.000
Gümrük masrafı vergiler ve nakliye		19.000
Toprak ruhsatları yol hakları		100.000
Diğer		3.000
TOPLAM		596.000

TOPLAM

6.122.500



d-) Finansman Giderleri:

Yatırım döneminde toplam 394.646 Euro kredi faizi ödenecektir.

Bu rakam, bölüm 17/f 'deki kredi geri ödeme tablosunda da görüleceği gibi, kredinin 2 yıllık ana para ödemesiz döneminde ödenecek dört adet faiz taksitinin toplamıdır. Bu taksitlerden dördüncüsü ana para ilk taksiti ile birlikte ödenecektir. Tesisin kuruluş süresi 18 ay olarak varsayıldığı halde yatırım dönemini 2 yıl olarak almak, bu konuda bir marj bırakmak olarak kabul edilebilir. Bu marj işletmenin lehinedir. Çünkü daha yatırım döneminde para kazanmayı ifade eder.

17-) İŞLETME DÖNEMİ GİDERLERİ

(Bu bölümdeki tüm parasal değerler Euro cinsinden verilmiştir.)

a-) Ücretler:

	adet	ay	maaş	toplam
mühendis	1	12	1.000	12.000
teknisyen	2	12	800	19.200
Biletçi+Güvenlik	8	12	650	62.400
toplam				93.600

b-) Elektrik Giderleri:

Teleferik sistemlerinin elektrik giderleri hesaplanırken, enternasyonal olarak, 1 yolcu 1 km taşımak için 0.1 kw/saat elektrik enerjisi tüketildiği kabul edilmektedir. İzmit teleferiğinin hat uzunluğu yaklaşık 1,7 km' dir. Bu hattın yılda 330 çalışarak günde 4.000 yolcu taşıyacağı varsayılmaktadır. Elektriğin kw/saat'i 0.098 Euro olarak alınmıştır. Bu veriler doğrultusunda İzmit teleferiğinin elektrik enerjisi gideri yılda 21.991 Euro olacaktır. Şöyle ki;

1 yolcu için gereken enerji = 1,7 km x 0.1 kw/saat = 0.17 kw/saat

1 günde harcanan enerji = 0,17 kw/saat x 4.000 yolcu/gün = 680 kw/saat

1 yılda harcanan enerji = 680 kw/saat x 330 gün/yıl = 224.400 kw/saat

1 yıllık enerji gideri = 224.400 kw/saat x 0.098 Euro = 21.991 Euro/yıl

(0.098 Euro kw/saat bedeli, İzmit Belediyesi'nin Ağustos / 2020 ayı faturasında ödediği 91 Kuruş' luk bedelin, 1 Euro = 9,4 TL kurundan Euro karşılığıdır.)

c-) Sigorta Giderleri:

Sabit, 10.000 Euro/yıl olarak varsayılmaktadır.

d-) Bakım-Onarım Giderleri:

Sabit, 10.000 Euro/yıl olarak varsayılmaktadır.

e-) Amortisman Giderleri:

Amortisman süresi 20 yıldır. Dolayısıyla yıllık 306.125 Euro amortisman ayrılacaktır.

f-) Finansman Giderleri:

Bu projede, proje tutarının % 85 oranında yatırım kredisi bulunacak, kalan % 15' lik bölüm için ise öz kaynak kullanılacaktır. Yatırımlarda bir miktar öz kaynak kullanma gereği, dünya genelinde istenen bir kriterdir.

İzmit teleferiği için öngörülen maliyet 6.122.500 Euro'dur. Yukarıdaki ölçüye göre bu tutarın 918.375 Euro'luk kısmı 2 yıllık inşaat ve montaj döneminde öz kaynaktan karşılanacak, kalan 5.204.125 Euro için 2 yılı ödemesiz toplam 7 yıl vadeli yatırım kredisi kullanılacaktır. Kredi yurt dışı kökenli olacaktır.

Bu kredi için öngörülen faiz oranı, Euro üzerinden yıllık % 5' tir. İki yıllık ödemesiz dönemde 6 ayda bir sadece faiz ödenecek, sonraki 5 yılda ise 6 ayda

bir anapara+ faiz ödemesi yapılacaktır. Bu, eşit taksitli bir kredidir. Kredinin koşulları ve itfa tablosu, aşağıda yer almaktadır

Valör	1.1.2021	Taksit sayısı
Kredi Tutarı	5.204.125 EUR	10
Faiz Oranı	5,0000	Taksit tutarı
Marj		520.413 EUR
Faiz+Marj		
Tem. Mek.		
Komisyon	0 EUR	

	Gün	Bakiye	Anapara Taksit	Faiz	Marj	Tem. Mek.Komisyon	Faiz +Tem.Toplamı	TOPLAM ÖDEME
1.1.2021		5.204.125 EUR						
1.7.2021	181	5.204.125 EUR		130.826 EUR	0 EUR		130.826 EUR	130.826 EUR
1.1.2022	184	5.204.125 EUR		132.994 EUR	0 EUR		132.994 EUR	132.994 EUR
1.7.2022	181	5.204.125 EUR		130.826 EUR	0 EUR		130.826 EUR	130.826 EUR
1.1.2023	184	4.683.713 EUR	520.413 EUR	132.994 EUR	0 EUR		132.994 EUR	653.407 EUR
1.7.2023	181	4.163.300 EUR	520.413 EUR	117.743 EUR	0 EUR		117.743 EUR	638.156 EUR
1.1.2024	184	3.642.888 EUR	520.413 EUR	106.395 EUR	0 EUR		106.395 EUR	626.808 EUR
1.7.2024	182	3.122.475 EUR	520.413 EUR	92.084 EUR	0 EUR		92.084 EUR	612.497 EUR
1.1.2025	184	2.602.063 EUR	520.413 EUR	79.797 EUR	0 EUR		79.797 EUR	600.209 EUR
1.7.2025	181	2.081.650 EUR	520.413 EUR	65.413 EUR	0 EUR		65.413 EUR	585.825 EUR
1.1.2026	184	1.561.238 EUR	520.413 EUR	53.198 EUR	0 EUR		53.198 EUR	573.610 EUR
1.7.2026	181	1.040.825 EUR	520.413 EUR	39.248 EUR	0 EUR		39.248 EUR	559.660 EUR
1.1.2027	184	520.413 EUR	520.413 EUR	26.599 EUR	0 EUR		26.599 EUR	547.011 EUR
1.7.2027	181	0 EUR	520.413 EUR	13.083 EUR	0 EUR		13.083 EUR	533.495 EUR
		5.204.125 EUR	1.121.200 EUR		0 EUR		1.121.200 EUR	6.325.325 EUR

18-) İŞLETME DÖNEMİ GELİRLERİ İÇİN VARSAYIMLAR VE HİZMETİN FİYATLANDIRILMASI

Teleferik yatırımının 2021 yılında başlayacağı ve 18 aylık inşaat süresi dahil 2 yıl süreceği varsayılmaktadır. Dolayısıyla tesisin işletmeye alınacağı tarih 2023 tür.

Yatırımın dış kredi ile finanse edileceği varsayılp taşıma ücreti olarak gidiş-dönüş kişi başı 1.1 Euro baz alınmıştır. İleriye dönük gelir tahminlerinde bu fiyat sabit tutulmuş, enflasyon farkı konmamıştır. Burada olası kur artışlarının enflasyon farkını gidereceği düşünülmüştür. Tersisi olursa, yani kur düşünce bilet bedeli azalsa da sorun yoktur. Önemli olan, borçlanma sırasında 1.1 Euro alan

bilet bedeli Türk Lirası'nın ödeme anında da 1.1 Euro olabilmesidir. Çünkü yabancı para olarak sağlanacak yatırım kredisi, işletme döneminde yabancı para olarak ödenecektir. Ödemeyi yapacak olan teleferiğin kendisidir.

Kapasitesi 1000 kişi/saat olacak şekilde inşa edilecek teleferiğin, başlangıç döneminde saatte ortalama 500 kişi taşıyacağı ve bu sayının giderek artacağı öngörülmektedir.

Bu öngörüye ulaşılırken şu veri ve varsayımlardan hareket edilmiştir:

a-) Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 yılı sonu verilerine göre İzmit içindeki D 100 karayolundan günde ortalama 53.248 otomobil, 5.696 orta yüklü ticari araç, 240 otobüs, 3.192 kamyon ve 3.538 çeşitli tipte römorklu çekici geçmektedir. Dolayısıyla

Dolayısıyla otomobillerin 3, ticari araçların 1, otobüslerin de 40 kişi taşıdığı varsayıldığında, duraklama yapması söz konusu olamayacak kamyon ve römork taşıyan araçların yolcuları hariç, İzmit'ten bir günde ortalama 175.040 kişinin geçtiği anlaşılabacaktır. (Karayolları – Devlet Yolları Trafik Hacim Haritası – 2019 yılı, Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri.) Bunlardan sadece günlük otomobil ve ticari araç yolcularının (165.440 kişi) %1' i kentte durup teleferiği kullansa, bu hesaba göre, günde ortalama 1.654 kişinin teleferik müşterisi olması söz konusudur.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nden alınan bu veriler yıl bazında günlük ortalamalardır. Ölçümlerde mevsimlik farklılıklar ve resmi tatil yoğunlukları dikkate alınmamaktadır.

Bu hesaba Anadolu Otoyolu'ndan bir günde geçen toplam 61.627 araç dahil edilmemiştir. Kaldı ki bu araçlardan 47.409'u kente girme kararı verebilecek nitelikte hafif taşıtlardır. Burada da mevsimlik farklılık ve resmi tatil yoğunlukları dikkate alınmamıştır.

(Yoldan geçenlerin teleferik kullanımı ile ilgili oran, örneğin Ordu teleferiğinde %5 olarak alınmış ve bu beklenti gerçekleşmiştir.)

b-) Kocaeli'nin 2019 yılı sonu itibariyle nüfusu 1.953.035 kişidir. Bu nüfusun 367.990' ı İzmit'te yaşamaktadır. İzmit ile bütünleşip neredeyse tek şehir haline gelmiş Başiskele, Kartepe, Derince ve Körfez ilçeleri de hesaba katıldığında bu yörede 903.710 kişinin yaşadığı görülecektir. Bu, teleferiğe en kolay ulaşacak

nüfustur. Ayrıca Kocaeli alanı küçük bir ildir ve İzmit'e en uzak ilçe bile çok yakın sayılır.

c-) Kocaeli'de okul öncesinden üniversite sonuna kadar tüm okullarda okuyan öğrencilerin toplam sayısı 477.209' dur. Bu sayı sadece İzmit dikkate alındığında 141.465; buna Başiskele, Kartepe, Derince ve Körfez okulları da eklendiğinde 250.022 olmaktadır.

Teleferik ve istasyon lokasyonları, özellikle üniversite gençliği için cazip aktivite alanları olacaktır. İzmit'e kurulu Kocaeli Üniversitesi'nin 2019 – 2020 dönemi kayıtlı öğrenci sayısı 70.975' tir.

d-) İzmit teleferiğinin birincil özelliği turizm odaklı olmasıdır. Fakat daha önemlisi, kent ve yakın çevresinin sosyal yaşantısında yaratacağı etkidir. Bu projenin hayata geçmesi ile birlikte Şehitlik Mesire Alanı'nın cazibesi olağanüstü artacak, kurulacak yeni tesisler ve birbirini tetikleyen turistik-sosyal yatırımlar ile burası kentin aktivite merkezlerinden haline gelecektir.

e-) Yörenin doğa, tarih ve kültür zenginliklerinden kaynaklanan turizm potansiyeli teleferik kapasite kullanımını giderek artıracak ve birbirini tetikleyen yatırımlar istasyon alanlarını giderek daha cazip kılacaktır.

f-) İzmit kara, deniz ve hava yolları ile ulaşımın çok kolay olduğu, dolayısıyla da Türkiye'nin büyük kentleri ve dünya ile entegrasyon sorunu olmayan bir ilçedir. Artacak turist sayısı yanında kent sakinleri de bir sosyal aktivite olarak teleferiğe yöneleceklerdir.

g-) Tur şirketlerinin programlarına teleferiği ve yaratacağı sosyal aktiviteleri (örneğin daha ilginç hale gelecek Tarih Koridoru gezisi) eklemeleri fazla uzun zaman almayacaktır. İzmit zaten doğa, tarih ve kültür zenginlikleri ile fark yaratan bir ilçedir. Bunlara teleferiğin eklenmesi kentin cazibesini daha da artıracaktır.

Yıllık bazda 500 kişi/saat ortalaması, yukarıdaki veri ve beklentiler yanında, 1 yılın çeşitli nedenlerle 330 gün olarak kabulü ve teleferiğin gün bazında asgari 8 saat çalışacağı varsayımlarıyla verilen bir ortalamadır. Uygun mevsimlerde teleferik çalışma saatlerinin, asgari 8 saatlik günlük ortalamanın üzerine çıkması beklenmelidir.

19-) İŞLETME DÖNEMİ GELİR GİDER TAHMİNLERİ

(Bu bölümdeki tüm parasal değerler Euro cinsinden verilmiştir.)

İŞLETME GİDERLERİ									GELİRLER		Öz Kaynak	Gelir Gider Farkı
Yıl	Elektrik	Personel	Sigorta	Bakım Onarım	Kredi Taksidi	Kredi Faizi	Amortisman	Toplam Giderler	Brut	Vergi Sonrası		
2021	0	0	0	0	0	130.826	0	130.826			665.550	-796.376
2022	0	0	0	0	0	263.820	0	263.820				-263.820
2023	21.990	93.000	10.000	10.000	1.040.825	250.738	0	1.427.153	1.452.000			24.847
2024	22.650	93.600	10.000	10.000	1.040.825	198.480	0	1.375.994	1.495.560			119.566
2025	23.329	93.600	10.000	10.000	1.040.825	145.210	0	1.323.879	1.540.427			216.548
2026	24.029	93.600	10.000	10.000	1.040.825	92.445	0	1.272.327	1.586.640			314.313
2027	24.750	93.600	10.000	10.000	1.040.825	39.681	0	1.220.835	1.634.239			413.403
2028	25.492	93.600	10.000	10.000			0	141.665	1.683.266			1.541.601
2029	26.257	93.600	10.000	10.000			0	143.069	1.733.764			1.590.695
2030	27.045	93.600	10.000	10.000			0	144.542	1.785.777			1.641.235
2031	27.856	93.600	10.000	10.000			0	146.089	1.839.350			1.693.261
2032	28.692	93.600	10.000	10.000			0	147.714	1.894.531			1.746.817
2033	29.553	93.600	10.000	10.000			0	149.419	1.951.367			1.801.947
2034	30.439	93.600	10.000	10.000			0	151.210	2.009.908			1.858.697
2035	31.352	93.600	10.000	10.000			0	153.091	2.070.205			1.917.114
2036	32.293	93.600	10.000	10.000	0	0	0	155.065	2.132.311			1.977.246
2037	33.262	93.600	10.000	10.000	0	0	0	157.139	2.196.280			2.039.142
2038	34.260	93.600	10.000	10.000	0	0	0	159.316	2.262.169			2.102.853
2039	35.287	93.600	10.000	10.000	0	0	0	161.601	2.330.034			2.168.432
2040	36.346	93.600	10.000	10.000	0	0	0	164.001	2.399.935			2.235.933
2041	37.437	93.600	10.000	10.000	0	0	0	166.522	2.471.933			2.305.411
2042	38.560	93.600	10.000	10.000	0	0	0	169.168	2.546.091			2.376.923

20-) İNDİRGENMİŞ GELİR GİDER DURUMU

(Bu bölümdeki tüm parasal değerler Euro cinsinden verilmiştir.)

Yıl	İşletme Gelirleri	Toplam Giderler	İndirgenmiş İşletme Gelirleri	İndirgenmiş Toplam Giderler	İndirgenmiş Fark	Nakit Akışı	Kümülatif Nakit Akışı	İndirgenmiş Nakit Akışı (Senelik %6)	İndirgenmiş Kümülatif Nakit Akışı (Senelik %6)
2021	0	130.826	0	130.826	-130.826	-130.826	-130.826	-130.826	-130.826
2022	0	263.820	0	248.887	-248.887	-263.820	-394.646	-248.887	-379.713
2023	1.452.000	1.427.153	1.292.275	1.270.161	22.114	24.847	-369.799	22.114	-357.599
2024	1.495.560	1.375.994	1.255.701	1.155.311	100.390	119.566	-250.233	100.390	-257.209
2025	1.540.427	1.323.879	1.220.162	1.048.636	171.527	216.548	-33.685	171.527	-85.682
2026	1.586.640	1.272.327	1.185.629	950.757	234.873	314.313	280.628	234.873	149.190
2027	1.634.239	1.220.835	1.152.074	860.641	291.433	413.403	694.032	291.433	440.624
2028	1.683.266	141.665	1.119.468	94.216	1.025.252	1.541.601	2.235.632	1.025.252	1.465.876
2029	1.733.764	143.069	1.087.785	89.763	998.022	1.590.695	3.826.328	998.022	2.463.898
2030	1.785.777	144.542	1.056.999	85.554	971.444	1.641.235	5.467.562	971.444	3.435.342
2031	1.839.350	146.089	1.027.084	81.575	945.508	1.693.261	7.160.823	945.508	4.380.850
2032	1.894.531	147.714	998.015	77.814	920.201	1.746.817	8.907.640	920.201	5.301.052
2033	1.951.367	149.419	969.769	74.257	895.513	1.801.947	10.709.587	895.513	6.196.564
2034	2.009.908	151.210	942.323	70.893	871.430	1.858.697	12.568.284	871.430	7.067.994
2035	2.070.205	153.091	915.654	67.712	847.941	1.917.114	14.485.398	847.941	7.915.935
2036	2.132.311	155.065	889.739	64.703	825.035	1.977.246	16.462.644	825.035	8.740.971
2037	2.196.280	157.139	864.558	61.857	802.701	2.039.142	18.501.786	802.701	9.543.671
2038	2.262.169	159.316	840.089	59.164	780.925	2.102.853	20.604.639	780.925	10.324.596
2039	2.330.034	161.601	816.313	56.616	759.697	2.168.432	22.773.071	759.697	11.084.293
2040	2.399.935	164.001	793.210	54.205	739.005	2.235.933	25.009.004	739.005	11.823.298
2041	2.471.933	166.522	770.760	51.922	718.838	2.305.411	27.314.415	718.838	12.542.136
2042	2.546.091	169.168	748.946	49.762	699.185	2.376.923	29.691.339	699.185	13.241.321
Toplam	39.015.784	9.324.445	19.946.552	6.705.232	13.241.321	29.691.339	225.513.625	13.241.321	114.906.580



Net Güncelleştirilmiş Değer (NPV)	114.906.580
İç Karlılık Oranı (IRR) (%)	50%
Senelik İndirgeme Faktörü	0,06

Fayda/Maliyet Toplam	4,18
----------------------	------

Yukarıda indirgenmiş gelir-gider tablosu yer almaktadır. Bu tabloda amaçlanan, ilerideki yıllarda yapılacak harcama ve elde edilecek gelirlerin bugünkü değerlerini bularak gerçekçi analizler yapabilmektir. Paranın bir çok nedenden ama asıl olarak enflasyondan kaynaklanan bir zaman değeri vardır.

Bu nedenle proje analizlerinde indirgeme (iskonto) oranı denilen, ileri yıllardaki gider ve gelirleri bugünkü değerlerine taşıyan bir ölçü kullanılır. Projenin başarısı ancak böyle ölçülebilir.

İndirgeme oranı belli kriterler göz önüne alınarak belirlenir. Yatırımın sektörüne göre farklı kriterler söz konusu olabilir. Ama asıl ölçü, yatırım dış kaynakla yapılıyor ise borçlanma faizinin, öz kaynakla yapılıyor ise kaynağın alternatif getirisinin bir miktar üzerinde bir indirgeme oranı belirlemektir. Proje en az bu kadar kazanmalıdır ki yatırım karlı olabilsin.

İzmit teleferik projesinde % 85 kredi, % 15 öz kaynak öngörülmektedir. Yatırım kredisinin Euro üzerinden 2 yılı ödemesiz toplam 7 yıl vade ve yıllık % 5 faizle sağlanacağı varsayılmaktadır. Buna göre belirlenen indirgeme oranı % 6'dır. Öz kaynaktan karşılanacak % 15' lik bedel için ayrı bir indirgeme oranı kullanılmamıştır. Bunun nedeni, kur farklarının ve üzerine konan % 6' lık indirgeme oranının öz kaynak alternatif getirisini aşağı yukarı karşılayacağı düşüncesidir.

Gelir ve gider tabloları ile indirgeme tablosu 20 yıl baz alınarak düzenlenmişlerdir. Bunun gerekçesi yatırımın amortisman süresinin 20 yıl oluşudur.

Buna göre, % 6 yıllık indirgeme faktörü ile indirgenmiş değerler üzerinden;

- İşletmenin ilk yılından itibaren işletme gelirleri giderlerinden fazla olacaktır.
- İşletmenin 6. Yılında giderlerde gözlenen ani düşüşün nedeni, kredi geri ödemelerinin 5. yıl sonunda bitecek olmasıdır.

- İşletmenin kümülatif gelirleri, işletmenin 11. Yılında, yatırım bedeli olan 6.122.500 Euro'yu aşacak, yani tesis maliyetini çıkarmış olacaktır.

Tablolardan da anlaşılacağı üzere, proje maliyetinin % 15' ini üstlenmek durumunda olan proje sahibi, getirisi olmayan ilk iki yıllık dönemde inşaat masrafları için 918.375 Euro, kredinin dönem faizleri için de 394.646 Euro ödeyecektir. Faizin açıklaması bölüm 17/f ' de yapılmıştır.

Proje sahibi açısından en zor dönem iki yıllık yatırım süresi olacaktır. Ancak yüklenici firma ile birlikte bu sorunu aşacak çözümler bulunabilir. İşletme döneminde teleferik gelirlerinin sorunsuz olarak yatırım kredisini ödeyeceği öngörülmektedir. Ancak bunun için etkin bir gelir idaresi sisteminin kurulması şarttır.

21-) TELEFERİK SİSTEMLERİNİN AVANTAJLARI

- * Diğer ulaşım araçları ile ulaşılamayan ya da ulaşılması zor veya maliyetli olan yerlere ulaşımı sağlamanın en kolay ve en düşük maliyetli yoludur.
- * Coğrafyası zorlu alanlarda zaman ve konfor avantajları ile gerçek bir toplu taşıma aracıdır.
- * Karbon salınımının çok düşük olması dolayısıyla çevre dostudur.
- * Karayoluna göre çok daha avantajlıdır. Yüzeyde minimum yer kaplayarak kıt arazinin heba olmasını engeller.
- * Hiçbir şekilde trafik sıkışıklığından etkilenmez ve trafik sorunu yaratmaz. Talebin en yoğun olduğu zamanlarda bile bu değişmez.
- * İnşaat süresi kısadır. Bu nedenle zaman bağlı inşaat maliyetleri düşük olur.
- * Çok şiddetli rüzgarlar hariç, hiçbir hava koşulunda hizmet aksamaz.
- * İşletme maliyeti çok düşüktür. Fazla personel gerektirmez.
- * Sefer sayısı uygun olduğunda duraklarda beklemeye yol açmaz.
- * Tam otomatik işletim mümkündür.
- * Engelli erişiminin kolay olduğu bir taşıma yöntemidir.

- * Sağladığı konfor ve görsellik dolayısıyla diğer taşıma araçlarına göre çok daha caziptir. Aynı görsellik dışarıdan seyredenler için de geçerlidir.
- * İstasyon noktalarında yeni ekonomik ve sosyal aktiviteler yaratır, ufuk açar ve yeni yatırımları tetikler.
- * Mevcut ulaşım ağları ile entegrasyonu kolaydır. Aynı kolaylık sonradan yapılacak ulaşım ağları için de geçerlidir.

Bunlar, teleferik sistemleri için dünyaca kabul gören avantajlardır. İzmit’de planlanan sistem için de tümü geçerlidir.

22-) TELEFERİK SİSTEMLERİNİN DEZAVANTAJLARI

- * Düşük kapasiteli bir taşıma şeklidir. Ek kapasite yaratmak zordur.
- * İstasyon, direk ve depo alanları için yapılacak inşaatların, teknik detay ve kamulaştırma bedeli gerektirdiğinden maliyetleri yüksektir.
- * Rüzgar ve yıldırım gibi hava olaylarından etkilenebilir.
- * Teleferik kazalarında kurtarma maliyetleri ve olası tazminatlar yüksektir.
- * Yolcu sigorta primleri yüksektir.
- * Uçak, helikopter gibi hava araçlarının aktivitesine engel olucu yönleri vardır.

Bunlar teleferik sistemleri için dünyaca kabul gören genel dezavantajlardır. Ancak hemen hemen hepsi sarp yamaçlara yapılan, derin vadiler aşan, yüksek direk kullanımı gerektiren sistemler için geçerlidir. Bu nedenle söz konusu dezavantajlar İzmit teleferiğinde son derece kısıtlı biçimde söz konusu olacaktır. Şöyle ki;

Düşük kapasite ve ek kapasite yaratma zorluğu, kapasiteyi biraz yüksek tutma ve sefer sıklığını ayarlama yöntemleri ile kolayca giderilebilecek sorunlardır.

İnşaat maliyetlerinin yüksekliği tezi İzmit teleferiği ölçeğinde söz konusu olmayacaktır. Ayrıca inşaatlarda ve direk noktalarında genellikle kamusal alanlar kullanılacağından kamulaştırma bedeli sorunu da yaşanmayacaktır.

Hava muhalefetinden etkilenmek, bir teleferik sistemi için ancak yüksek hatlar söz konusu olduğunda karşılaşılabilecek risktir. İzmit teleferiği alçak irtifadan seyredeceği için, en kötü hava koşullarında dahi risk söz konusu olmayacaktır.

Bu hattın bir avantajı da, yörenin en sorunlu rüzgarı olan karayele karşı korunaklı bir alanda kurulacak olmasıdır.

Teleferik kazası sık rastlanan bir olay değildir. Her olumsuzluğa karşı ardı ardına çok aşamalı koruma sistemleri vardır. Kaldı ki yüksek kurtarma maliyetleri yüksek hatlar ve hat altına ulaşmanın zor olduğu coğrafyalar için geçerlidir. İzmit’de bunların hiç biri söz konusu değildir.

Yolcu sigorta primlerinin yüksekliği veri durumudur. Diğer maliyet unsurları içinde ihmal edilecek düzeyde kalacaktır.

Hava trafiğini etkileme faktörü, alçak irtifada seyredecek İzmit teleferiği için geçerli değildir.

23-) İZMİT TELEFERİĞİ İÇİN SWOT ANALİZİ

Güçlü yönler:

- * Kent için yaratacağı turistik, ekonomik, sosyal, görsel ve moral fayda.
- * Ulaşımda zaman kaybını önleme ve güvenlik.
- * Minimum arazi kullanımı dolayısıyla kamulaştırma sorunlarının olmaması.
- * Teleferik hattının düşük irtifalı oluşu nedeniyle kötü hava koşulları ve hava trafiğinden etkilenmeme..
- * Yörenin turizm potansiyelinin olağanüstü çeşitliliği.

Zayıf yönler:

Tanıtım ve eğitimli turizm personeli sağlama noktalarında gerekli çalışmalar yapıldığı takdirde projenin zayıf yönü olmayacaktır.

Fırsatlar:

- * Teleferikle tetiklenecek turizm yatırım ve etkinlikleri sayesinde ortaya çıkacak yeni istihdam imkanlarının, eğitimli genç nüfus göçünü engelleme etkisi.
- * Olağanüstü tarihsel, doğal ve kültürel zenginliklere sahip İzmit’in, doğa turizmi ve sporlarına giderek artan ilgiden dolaysız etkilenmesi.
- * Kocaeli Üniversitesi’nin kent ve yakın ilçelerde ikamet eden yaklaşık 71.000 öğrencisinin ve sayıları 2.150’ yi geçen çeşitli unvanlardaki eğitim kadrosunun

projeye ve projenin etkisiyle gelişecek turizme bilimsel, moral ve tanıtım yönlü katkıları.

Tehditler:

* İnsanları Şehitlik Mesire Alanı'na taşıma amacıyla halen kullanılmakta olan sistemde çalışanların teleferik dolayısıyla uğrayacakları gelir kayıpları.

* Teleferiğin mevcut taşımacılık ile fiyat rekabeti.

24-) SONUÇ

Yapılan fizibilite çalışmasına göre İzmit teleferiğinin ekonomik ve sosyal açıdan verimli bir yatırım olacağı sonucuna varılmıştır.