

# Kentsel Gelişme Alanlarının Çok Yönlü Düzenlenmesinde İmar Uygulamaları (Van Örneği)

Okan TIRAK<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup>Van İpekyolu Belediyesi (okantirak@gmail.com) ORCID ID 0000-0003-2584-4982

## Öz

Ülkemizde artan nüfus ve her geçen gün trafiğe çıkan araç sayısının artması, özellikle şehir merkezlerinde trafik sorununu hat safhaya çıkarmaktadır. Çevre yolları, kentlerin bu trafik sorununa alternatif sunmakta ve transit geçişler için çok önemli görevler üstlenmektedir. Çevre yolları geçtikleri kentsel gelişme alanlarını bir cazibe bölgesi haline dönüştürmekte ve bu alanlardaki arazilerin değerlerine pozitif yönde etki etmektedir. Arazi değerlerinin pozitif yönde etkilenmesi kamulaştırma maliyetlerini arttırmaktadır. Kamulaştırma maliyetlerinin artması kamu yatırımlarının gecikmesine sebep olabilmektedir.

Van çevre yolu için arazi edinimi kamulaştırma işlemine girilmeden arazi ve arsa düzenlemesi ile sağlanmaya çalışılmıştır. Ancak yargıya intikal eden arazi ve arsa düzenleme uygulamaları hakkında, gerek yasal boşluklar gerekse uygulamalarda yapılan teknik hatalardan dolayı iptal/yürütmeyi durdurma kararları alınmıştır. Bu sebeple Van çevre yolu yapım çalışmalarına geçilememektedir. Başka bir ifade ile kamu yatırımları gecikmektedir.

Bu çalışmada kamu yatırımlarının olabilecek en az maliyet ile hayata geçirilmesi noktasında kamulaştırma yöntemine alternatif olabilecek arazi ve arsa düzenlemesi (AAD) uygulamalarının iptal edilme nedenlerinin irdelenmesi ve çözüm önerilerinde bulunulması amaçlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Arazi ve arsa düzenlemesi, 18'inci madde uygulaması, van çevre yolu, kentsel gelişme alanları

## Zoning Implementations In The Multi-Irectional Arrangement Of Urban Development Areas (Van Example)

### Abstract

The increasing population in our country and increasing the number of vehicles that are passing through day by day especially causes the traffic problems in the city centers. Beltway has an alternative to the cities' traffic problem and have very important tasks for transits. The beltway turns the urban development areas into a zone of attraction and have positive impacts on the values of the lands in these areas. Influence of land values in the positive direction increases the expropriation costs. Expansion of expropriation costs can cause the delay of public investments.

Land acquisition has been tried to be provided with land readjustment before the land expropriation process for Van beltway. But decisions about stopping /canceling the and readjustment applications that have been transferred to the judiciary have been taken because of technical mistakes made in applications because of legal loopholes.

In this study, it is aimed to investigate the causes of cancellation land readjustment applications and suggest solutions for them, which may be an alternative to the expropriation method at the point where the public investments can be realized with minimum costs.

**Keywords:** Land Readjustment, Implementation of 18<sup>th</sup> article, Beltway of Van, Urban Development areas,

\* Sorumlu Yazar

## 1. GİRİŞ

Kent planlarında öngörülen konut, eğitim, sağlık, kültür ve spor hizmetleri ve ekonomik etkinlikler için, kent içinde toprak üzerinde yerleşmek zorunluluğu vardır. Her kentsel işlev, gelecekteki gelişme yönüne ve büyüklüğüne göre belirli miktarlarda kentsel toprağa gereksinim duyulur. Bütün bunlar, kentsel toprağa olan istemi arttıran etmenlerdir. Bu tesislerin yapılması için gerek kamunun gerekse özel kesimin artan kent toprağı istemi, toprağın değerini de sürekli olarak arttırır. Bir arazi parçasının önce tarımsal kullanıştan kentsel kullanışa dönüştürülmesi, sonra alt yapısının hazırlanması, daha sonra da yol, otopark, yeşil alan ve meydan gibi kamusal hizmetlerle öteki tesislere kavuşturulması, arsa değerini yeniden arttırır (Keleş, 2006).

Dünya nüfusu son 40 yılda ikiye katlanmıştır. Büyüme oranı kırsal alanlarda düzenli bir şekilde artarken kentsel alanlarda üçe katlanmıştır (Bergman, 1986) Artan kent nüfusuna bağılı altyapı isteklerini karşılamak, sınırlı olan doğal ve ekonomik ve karşılanması mevcut yöntemlerle zorlaşmıştır (Karataş, 2007).

Uslu ve Uzun 2014'ün aktardığına göre "Türkiye'de kentleşme 1950'lerde %25'lerdeyken bu oran 2012'de %77'ye ulaşmıştır. Nüfus artışının yanında kırdan kentlere göçler kentlerde konut ihtiyacını oldukça arttırmıştır. Şehirlerdeki bu hızlı kentleşmenin sonucunda gecekondulaşma, çevresel bozulma ve mevcut altyapının bozulması gibi sorunlarla karşılaşmıştır (URL-1, 2017).

Dünya da olduğu gibi ülkemizde de kentlerdeki nüfus gün geçtikçe artmaktadır. Artan nüfusa bağılı olarak ihtiyaçlar da artmaktadır. Toprağın çoğaltılamaz olması artan ihtiyaçlar karşısında yeni sürdürülebilir yaklaşımların ortaya konulması gerekliliğini doğurmuştur.

Bugün birçok kentimiz trafik, yeşil ve açık alanların az olması, alt yapı yetersizliği, çarpık kentleşme gibi problemlerle uğraşmaktadır. Bu sorunların temel kaynağı

kırsal alanlardan kente doğru yaşanan yoğun göçlerdir.

Kentlerimizin mevcut yerleşim alanlarında yaşanan sorunların kentsel gelişim alanlarına da taşınmaması için; imar plan uygulamalarının zamanında yapılması ve buna bağılı olarak kentsel altyapı ve sosyal donatı alanları için gerekli arazilerin kamu eline geçmesinin yapılaşmadan önce sağlanması gerekmektedir. Bunu sağlarken de kamu yatırımları maliyetlerinin en aza indirilmesi ve zamanında gerçekleştirilmesini sağlamak gerekmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) sorumluluğunda yapılan çevre yolları için gerekli arazi edinimi genellikle kamulaştırma yöntemi ile sağlanmaktadır. Özellikle çevre yolu gibi büyük kamu hizmetlerinin yer aldığı kentsel gelişme alanlarındaki taşınmazların değerleri oldukça yükselmektedir. Bu da kamulaştırma maliyetlerini arttırmaktadır. Kamu kaynaklarının daha etkin kullanılması ve gelecek nesillere de aktarılabilmesi açısından kamulaştırma sürdürülebilir bir yöntem değildir.

Van çevre yolu (VÇY) arazi edinimi için de kamulaştırma yöntemi yerine arazi ve arsa düzenlemesi (AAD) yöntemi uygulanmıştır. Yargıya intikal eden uygulamalar hakkında gerek hukuki boşluklardan gerekse teknik hatalardan ötürü yürütmeyi durdurma ya da iptal kararları alınmıştır. Çevre yolu arazi ediniminin AAD uygulama yöntemi ile sağlanması amacıyla 3194 Sayılı İmar Kanunu'nda bazı düzenlemeler yapılmış ve Van İli çevre yolunu konu edinen Kanun Hükmünde Kararname yayımlanmıştır.

Bu çalışmada AAD uygulamaları hakkında verilen yargı kararları ve uygulama verileri irdelenerek yürütmeyi durdurma ya da iptal kararlarının nedenlerinin ortaya konularak çözüme yönelik öneriler getirilmesi amaçlanmıştır.

## 2. YÖNTEM

Bu çalışmada aşağıdaki işlem adımları esas alınmıştır:

İlk olarak ilgili kamu kurum ve kuruluşlarından konu ile ilgili olarak bilgi ve belge temin edilmeye çalışılmıştır.

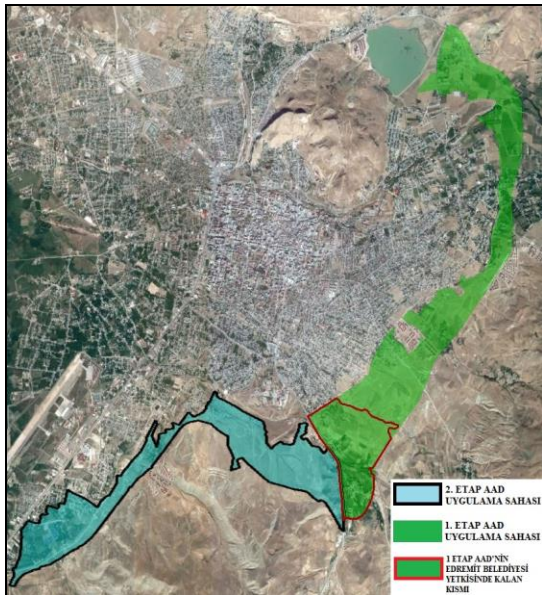
- Elde edilen bilgi ve belgelerin ışığında çevre yolu arazi ediniminin AAD ile sağlanması mevzuat açısından irdelenmiştir.

-Yapılan AAD uygulamalarının parselasyon planlarının ve dağıtım cetvelleri teknik açıdan irdelenmiştir.

-Uygulamalar hakkında alınmış yargı kararlarını incelenerek uygulamaların iptaline ya da durdurulmasına neden olan hususlar tespit edilerek, kamu yatırımlarının en kısa sürede ve kamulaştırma külfetine girilmeden gerçekleşmesine yönelik çözüm önerileri getirilmiştir.

## 2.1. Çalışma Alanı Seçimi

Çalışma alanı olarak Van İli güneyi boyunca (doğu-batı uzantılı) VÇY ve etrafında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 5 etap halinde yapılması planlanan ve 2 etabı uygulamaya geçen Van İli Çevreyolu Güzergâhı ve Etrafi AAD uygulama sahaları belirlenmiştir. Uygulama etaplarından 1'inci etap (864,49 hektar) AAD uygulama sahası İpekyolu Belediyesi ve Edremit Belediyesi yetki alanında kalmaktadır. 2'nci etap (546,54 ha) arazi AAD uygulama sahası ise tamamen Edremit Belediyesi yetki alanında kalmaktadır.



Şekil 1. Çalışma Alanı

Şekil 1.' de tez çalışmasında konu edinilen 1'inci etap AAD uygulama sahasının Edremit Belediyesi yetki alanında kalan kısmı ile 2'nci etap AAD uygulama sahasının tamamının yer aldığı Google - Earth uydu görüntüsü verilmiştir.

## 2.2. Çevre Yolu Arazi Ediniminde AAD Yöntemi ve Mevzuat Açısından İrdelenmesi

Arazi yönetiminde ilk akla gelen, taşınmazların mülkiyet bilgileridir. Çünkü bir arazinin ilk yöneticisi sahibidir. “Herkes, mülkiyet ve miras haklarına sahiptir. Bu haklar, ancak kamu yararı amacıyla, kanunla sınırlanabilir. Mülkiyet hakkının kullanılması toplum yararına aykırı olamaz” Buna göre “kamu yararı” söz konusu olmadıkça mutlak mülkiyet hakkı sahibindedir. Ancak toplum ya da kamu yararı varsa bu hak kısıtlanabilir (Resmi Gazete, 1982; Bıyık ve Yılmaz, 2016 ).

Kamulaştırma, kamu yararı söz konusu olan arsa veya arazilerin elde edilmesi için mal sahiplerine yaptırılan zorunlu satıştır. Böyle bir zorunluluk, ülkelerin toprak ile ilgili kanun ve yönetmeliklerle, ilgili kurum ve kuruluşlara sağlanan istimlak hakkı ile ortaya çıkar. (Kitay, 1985)

Ülkemizde KGM sorumluluğunda yapılan yollar için arazi edinimi genel olarak kamu yararı ilkesine dayanılarak kamulaştırma yöntemi ile sağlanmaktadır.

Mülga 5539 Sayılı KGM Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun' nun 2/h maddesinde “Genel Müdürlüğün görevleri içinde bulunan işlerin, yapılması; trafik akımının emniyetle ve kolaylıkla sağlanması için gerekli (arazi dâhil) her türlü binalı ve binasız taşınmaz malları kamulaştırmak, satın almak, kiralamak, kanunlarına göre geçici olarak işgal etmek,” (Resmi Gazete, 1952). Anlaşıldığı üzere arazi edinimi için direk kamulaştırma yöntemi işaret edilmiştir. Ancak karayolu şehir geçişleri ve çevre yollarında kamulaştırma maliyetlerinin, yol yapım maliyetleri düzeyine çıkması nedeniyle; şehir geçişlerinin ve çevre yollarının yapımı gün geçtikçe daha da zorlaşmaktadır (Karaismail,1991). Bu da kamulaştırma yönteminin sürdürülebilir olmadığını göstermektedir.

Yeryüzünde giderek daha hızlı artan nüfus ve iklim değişiklikleri gibi bazı etkenler -küresel bilgi akışından da yararlanarak- doğal kaynakların kullanılmasında ülke sınırlarını aşan tedbirleri gündeme getirmiştir. Bu düşüncenin temelinde kaynakları kullanmada gelecek nesillerin de hakkını koruma, dolayısıyla israf etmeden “sürdürülebilir” yararlanma ilkesi vardır (Bıyık ve Yılmaz, 2016).

Kamu yararı bütün insanlığı kapsar; yeryüzü kaynaklarını sürdürülebilir kullanma ise gelecek nesillerin de yararını kapsayan evrensel bir görevdir. Bu nedenledir ki, “sürdürülebilirlik” ya da “israf etmeden yararlanma” bütün hakların üzerindedir (Bıyık, 2016)

Arsa ve arazi düzenlemesi (AAD), hem kamu altyapı tesisleri için gerekli olan alanların değer artışı karşılığında karşılıksız edinilmesi ve hem de imar planındaki kurallar ile yapı düzenleme hükümlerine göre taşınmazların şekil, konum ve büyüklükleri dikkate alınarak amaca uygun biçimlendirilmesi anlamına gelen bir araçtır (Tüdeş, 1997; Larsson,1994; Öksüz, 2011).

Ülkemizde de özellikle çevre yolu ve şehir geçişleri için kamulaştırma yöntemine göre daha sürdürülebilir olan AAD uygulamaları ile çözüm aranmaktadır. Ancak yargıya intikal eden AAD uygulamaları gerek yasal boşluklardan ve gerekse teknik hatalardan ötürü iptal olabilmektedir. Yasal boşlukların giderilmesi için son yıllarda bazı yasal düzenlemeler yapılmaktadır. Bu kapsamda, KGM sorumluluğunda yapılan bazı yolların arazi ediniminin AAD uygulamaları ile sağlanmasına ilişkin, 2010 yılında çıkarılan 6001 Sayılı KGM'nün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'da yer verilmiş ayrıca 3194 Sayılı İmar Kanunu'nun 18'inci maddesinde 6704 Sayılı 65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun İle Bazı Kanun Ve KHK Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile bir takım düzenlemeler yapılmıştır.

1) 6001 Sayılı Yasa; “Kesinleşen karayolu güzergâh planları kapsamında karayollarının yer aldığı alanlara ilişkin olarak, belediyeler veya il özel idarelerince, ilk kez yapılan imar

planı düzenlemelerinde, otoyollar hariç olmak üzere, kesinleşmiş güzergâh planlarındaki karayolları, 3194 sayılı Kanunun 18 inci maddesi hükümleri dâhilinde oluşturulacak düzenleme ortaklık payları hesabına dâhil edilir. İlgili belediyeler veya il özel idareleri, söz konusu işlemleri Genel Müdürlük ile koordineli olarak ve ivedilikle sonuçlandırır” (Resmi Gazete, 2010). denilmektedir. Aktarılan hüküm ile en azından imar planlarına rastlayan Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki yolların arazi ediniminin AAD uygulamaları ile sağlanmasının önü açılmıştır.

2) 6704 Sayılı Kanun İle 3194 Sayılı Kanunun 18'inci maddesinde yapılan düzenleme; Daha önce 3194 Sayılı Kanun'un 18'inci maddesinde DOP kesintisinin hangi kamusal alanlar için yapılabileceği belirtilmiştir. Buna göre; “Düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tâbi tutulan yerlerin ihtiyacı olan Milli Eğitim Bakanlığına bağlı ilk ve ortaöğretim kurumları, yol, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, ibadet yeri ve karakol gibi umumî hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarla kullanılamaz” (Resmi Gazete, 1985). Şeklinde idi. Çevre yolu arazi ediniminin AAD ile yapıldığı uygulamaların yargıya intikal etmesi durumunda yukarıdaki hükümler esas alınarak uygulama iptali ya da yürütmenin durdurulması kararları alınmaktaydı.

6704 Sayılı Kanun ile yapılan düzenlemede “3194 sayılı Kanunun 18 inci maddesinin üçüncü fıkrasına “yol” ibaresinden sonra gelmek üzere “otoyol hariç erişme kontrolünün uygulandığı yol, su yolu,” ibaresi eklenmiştir” (Resmi Gazete, 2016). Denilmektedir. Bu düzenlemeden sonra DOP kesintisinin kesilebileceği kamusal alanlar, “Düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tâbi tutulan yerlerin ihtiyacı olan Milli Eğitim Bakanlığına bağlı ilk ve ortaöğretim kurumları, yol, otoyol hariç erişme kontrolünün uygulandığı yol, su yolu, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, ibadet yeri ve karakol gibi umumî hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarla kullanılamaz (Resmi Gazete, 1985). Şeklini almıştır. Yapılan yasal düzenleme ile çevre yolu ve şehir geçişleri için gerekli arazi edimini sağlamak açısından yapılan AAD

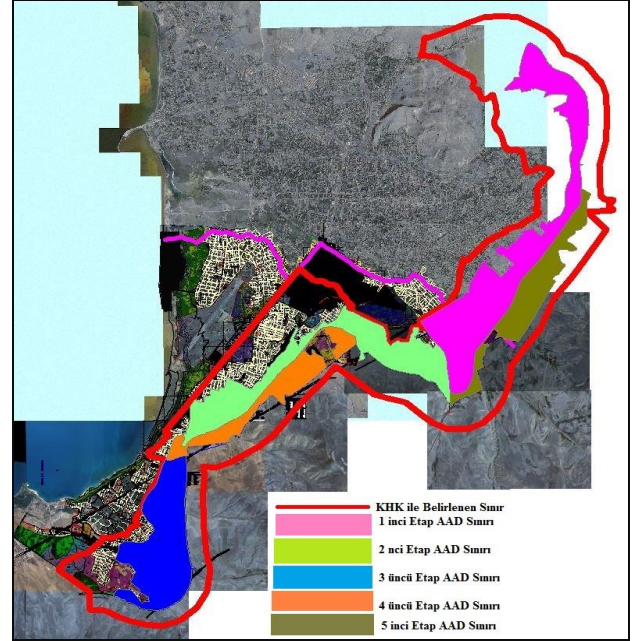
uygulamaları daha sağlam yasal temellere dayandırılmıştır.

### 2.3. 26/09/2016 Tarih ve 2016/9301 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname

Van çevre yolu arazi ediniminin AAD ile sağlanmaya çalışılması, AAD uygulamalarının iptali sonrası 2016/9301 sayılı KHK yayınlanarak çevre yolu ve etrafındaki alanda (Şekil 2.) her türlü imar planı ve imar plan uygulama yetkisi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na verilmiştir. Buna göre;

- ✓ 2011 yılında Van İlinde meydana gelen deprem afeti nedeniyle, güvenli, sağlıklı ve yaşanılabilir yeni yerleşim yerleri oluşturarak şehrin marka değerini arttırmak, gelişmesine katkı sağlamak ve oluşturulacak yeni yerleşim yerinde kamu yatırımlarının gerçekleşmesini sağlamak amacıyla, Van İli sınırları içerisinde bulunan ve ekli kroki ile sınır ve koordinatları gösterilen alanda imar planları ile her türlü arazi arsa düzenlemelerini yapmaya, yaptırmaya ve onaylamaya; 644 Sayılı KHK'nin 2'nci maddesinin birinci fıkrasının (ç) ve (ğ) bentleri ile 7'nci maddesinin birinci fıkrasının (k) bendine göre Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 3 yıl süreyle yetkilendirilmiştir (Resmi Gazete, 2016)
- ✓ Birinci fıkrada belirtilen alan sınırları içerisinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca onaylanan imar planları, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın izni ve onayı olmaksızın 10 yıl süreyle değiştirilemez (Resmi Gazete, 2016)
- ✓ Birinci fıkrada belirtilen alan sınırları içerisinde kalan Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki Van Çevre Yolu, trafik hacmini karşılayacak şekilde revize edilmiş onaylı projesine göre Düzenleme Ortaklık Payından karşılanır ve bu amaçla Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca yapılacak imar planları ile arazi ve arsa düzenlemesine ilişkin bedeller Karayolları Genel Müdürlüğüne Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi

Müdürlüğüne aktarılır (Resmi Gazete, 2016).



Şekil 2. Daha Önce Belirlenen AAD Etapları ve 2016/9301 Sayılı KHK ile Belirlenen Bölge

### 2.4. AAD Uygulamalarının Teknik Açından İrdelenmesi

Parselasyon planları ile dağıtım cetvelleri birlikte değerlendirilerek uygulamanın iptaline neden olabilecek konulara çözüm önerileri getirilmesi amaçlanmıştır. Uygulamanın iptaline neden olabilecek konular birer örnek ile aşağıda ele alınmıştır.

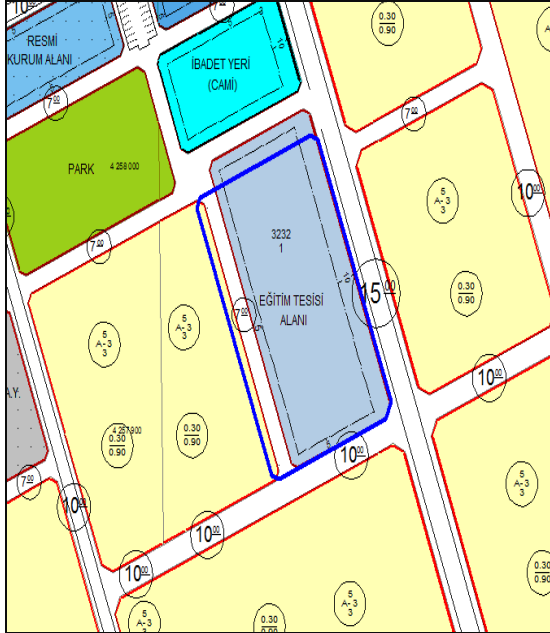
Şekil 3.'de kırmızı renkte gösterilen 3788 ada 2, 3 ve 4 no'lu taşınmazların herhangi bir yola çıkışı olmadığı belirlenmiştir.

İmar uygulaması sonucu yola cephesi olmayan parsel üretilmemesi gerekmektedir. Bu durumun önüne geçebilmek için parselasyon planının değiştirilmesi ya da yola cephesi olan parsel ile hisseli olarak parsel oluşturulması daha doğru sonuçlar doğuracaktır.



Şekil 3. Yola cephesi olmayan imar parselleri

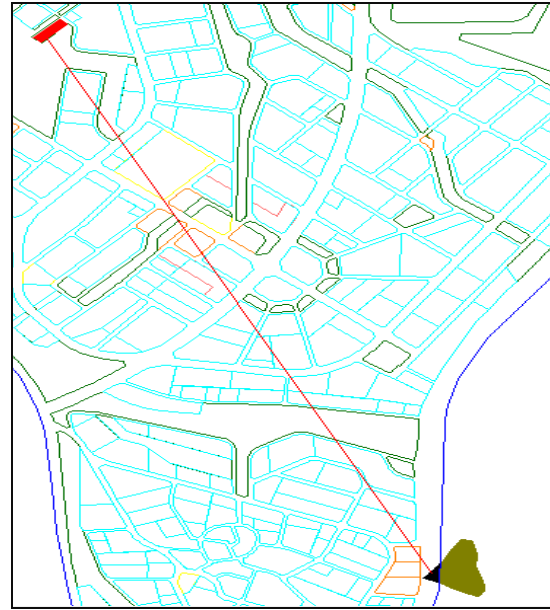
Parselasyon planları onaylı imar planına uygun şekilde hazırlanmalıdır. Şekil 4.'de eğitim tesis alanı olarak belirlenen imar adası ile parselasyon planında eğitim tesis alanına tahsis edilen 3232 ada 1 parsel no'lu taşınmazın uyuşmadığı görülmektedir.



Şekil 4. İmar planına uygun olmayan parsellasyon

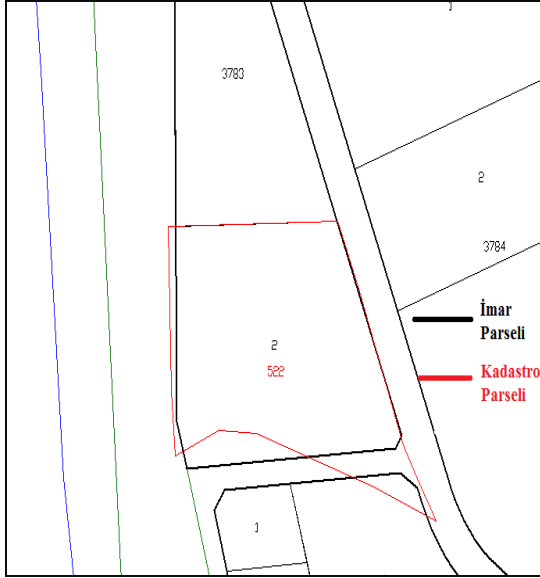
Uygulama sahasında kısmen kalan 68/A no'lu kadastro parseli tamamen yolda kaldığı için aynı yerden imar parseli verilmemiştir. Mevzuat bu noktada en yakın yerden imar parseli vermeyi öngörür ancak şekil 5.'te

görüldüğü gibi en yakın yerden de imar parseli verilmemiştir. Kuş uçuşu olarak yaklaşık 1500 m uzaklıktaki bir imar parselinde hisse verilmiştir. Bu durumda da en azından değer bakımından taşınmazın eski yerine değer olarak denk olabilecek bir imar parselinde tahsis sağlanması gerekmektedir. Uygulamaya giren taşınmaz konum olarak 50 m ve üzeri çevre yolu civarında iken tahsis edilen imar parseli 7 m genişliğindeki imar yoluna cephelidir. Değer açısından da bir denklik sağlanamamıştır.



Şekil 5. Farklı yerden verilen imar parseli

5314 m<sup>2</sup> müstakil tapulu 522 no'lu kadastro parseline karşılık olarak 3783 ada 2 no'lu imar parselinden 2977/5053 (2977,08 m<sup>2</sup>) oranında hisseli olarak tahsis sağlanmıştır (Şekil 6.). Hisseli olarak dağıtım yapmak yerine 3783 ada 2 no'lu imar parseli ikiye bölünmek suretiyle müstakil dağıtım yapılması daha doğru bir çözümlü olacaktır.



Şekil 6. 522 No'lu Kadaströ Parseli

## 2.5. AAD Uygulamaları Hakkında Açılan Davalar ve Sonuçları

AAD uygulamalarına karşı açılan 20 adet yargı kararı ve bilirkişi raporları incelenmiştir. Bazı yargı kararları incelenerek aşağıda verilmiştir.

1- Erişime kontrollü yolun (Çevre yolunun) DOP'tan karşılanamayacağı ile ilgili yargı karar örneği;

Dava konusu taşınmaz Van İli Edremit İlçesi Kurubaş Mahallesi'nde bulunan 8850,00 m<sup>2</sup> yüzölçümlü L50-b-04-d pafta, - ada ve 413 no'lu taşınmazdır.

Davacı, Van Çevreyolu ve Güzergâhında 2'nci Etap İmar Uygulamasının hukuka aykırı olduğunu, taşınmazın 4 parsel bölündüğü, % 40 oranının üstünde bir düzenleme ortaklık payı alındığı, mülkiyetindeki taşınmazın nitelik ve şekil itibarıyla kullanılamaz hale getirildiği, mülkiyet hakkının korunması gerektiği ileri sürülerek uygulamanın iptaline yönelik dava açmıştır.

Mahkeme heyeti dava konusu işlemin imar mevzuatına uygun olup olmadığının tespiti amacıyla keşif ve bilirkişi incelemesine karar vermiştir.

Mahkemeye sunulan bilirkişi raporunda 2'nci etap imar uygulamasında DOP oranının %

39,8 KOP oranının ise %1,1 olarak hesaplandığı belirtilmiştir. Taşınmazdan DOP kesintisi ve KOP hissesi alındıktan sonra geri kalan alana karşılık olarak 797,32 m<sup>2</sup> lik 3094 ada 1 parsel müstakil, 21229,94 m<sup>2</sup> lik 3096 ada 1 parsel müstakil, 767,36 m<sup>2</sup> lik 3097 ada 1 parsel müstakil ve 1349,00 m<sup>2</sup> lik 3097 ada 3 parsel müstakil tahsis yapıldığı belirtilmiştir. 3194 Sayılı İmar Kanunu'nun 18'inci maddesi uygulama esaslarına göre "Düzenlemeyle oluşacak imar parsellerinin mümkün mertebe aynı yerde veya yakınındaki eski parsellere tahsisi sağlanır, plan ve mevzuata göre korunması mümkün olan yapıların tam ve hissesiz bir imar parseline intibak ettirilmesi sağlanır. Bununla beraber dağıtım esnasında parsellerin eski yerlerinden yeni parseller verilmesini engelleyen bir takım zorluklar olabilir. Bunları hukuki, teknik ve fiili zorunluluklar olmak üzere 3 grupta toplayabiliriz." Hükmüne değinilerek, 413 no'lu parselin bulunduğu bölge imar planında erişime kontrollü yol ve park olarak planlandığından aynı yerden parsel verilemediği, 200 m mesafede müstakil parseller verildiği ve parsellerde değer artışının olduğu hususlarının tespit edildiği ifade edilmiştir.

Ancak 3194 Sayılı İmar Kanunu'nun 18'inci maddesi ve AAD uygulama yönetmeliğinin öngördüğü şekilde DOP ve KOP hesabının yapılmadığı, düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan yol, meydan, park, yeşil saha, genel otopark gibi umumi hizmetlere ayrılan ve tescile tabi olmayan alanlar ile MEB' na bağlı ilk ve orta öğrenim kurumları, ibadet yeri, karakol yerleri ve ilgili tesisler için kullanılmak üzere DOP'nın hesaplandığı ve uygulandığı, dava konusu uygulamanın temel amaçlarından olan 50 m ve üzeri genişliğindeki erişime kontrollü yolun (Van Çevre Yolu) sadece uygulamanın yapıldığı bölgenin ihtiyaçlarına yönelik önerilen bir yol değil, tüm kente hizmet edecek bir yol olduğu, bu nedenle uygulama ile kesilen DOP'nın bu yol için uygun olmadığı ifade edilmiştir.

Mahkeme heyeti bilirkişi raporu ve dosya muhteviyatını bir bütün olarak değerlendirerek; dava konusu edilen uygulamanın, kesilen DOP' nın 50 m ve üzeri genişliğindeki erişime kontrollü yol olan Van Çevre Yolu için kullanılamayacağı, durumun

imar mevzuatı ve hukuka aykırılık oluşturduğu kanaatine varmıştır.

Dava konusu uygulamanın iptaline karar verilmiştir.

2- Müstakil parsel verilebilecekken hisseli parsel verildiği ile ilgili yargı karar örneği;

Dava konusu taşınmaz Van İli Edremit İlçesi Bakacık Mahallesi bulunan 14117,00 m<sup>2</sup> yüzölçümlü 63 no'lu taşınmazdır.

Özetle dava, ÇŞB tarafından 3194 Sayılı İmar Kanunu 18'inci maddesine göre yapılan parselasyon işleminde parsel içinde yer alan binaların dikkate alınmadığı nedeni ile uygulamanın iptaline yönelik açılmıştır.

Mahkeme heyeti dava konusu işlemin imar mevzuatına uygun olup olmadığının tespiti amacıyla keşif ve bilirkişi incelmeye karar vermiştir.

Bilirkişi raporunda davacının mülkiyetinde olan 63 no'lu parsel karşılık 6408,78 m<sup>2</sup> yüzölçümlü 3244 ada 2 parsel no'lu taşınmazın müstakil olarak verildiği, 3208 ada 1 parsel ise KOP parseli olup, kamulaştırmaya tabi parselde hisse verildiği belirtilmiştir.

Verilen imar parselinin bir kısmının eski parselin (63 no'lu parsel) kullanım sınırı içinde verilebilecekken verilmediği ifade edilmiştir.

Mahkeme heyeti bilirkişi raporunu baz alarak, taşınmazın bulunduğu yerde yapılan imar uygulaması ile davacılar verilen parselin, eski parselin (63 no'lu parsel) kullanım sınırı içinde verilebilecekken verilmediğine atıfta bulunarak dava konusu işlemin iptaline hükmetmiştir.

3- DOP hesabının yanlış yapıldığı ile ilgili yargı karar örneği;

Dava konusu taşınmaz Van İli Edremit İlçesi Bakacık Mahallesi bulunan 20580,00 m<sup>2</sup> yüzölçümlü L50-b-07-b pafta, - ada, 392 no'lu taşınmazdır.

Özetle dava ÇŞB tarafından yapılan imar uygulamasının hukuka aykırılık teşkil etmesi nedeni ile uygulamanın iptaline yönelik açılmıştır.

Mahkeme heyeti dava konusu işlemin imar mevzuatına uygun olup olmadığının tespiti amacıyla keşif ve bilirkişi incelmeye karar vermiştir.

Bilirkişi raporunda 3194 Sayılı İmar Kanunu 18'inci madde uyarınca yapılan AAD uygulamasının mevzuat hükümlerine göre DOP hesabının yapılmadığı, 50 m ve üzeri genişliğindeki erişime kontrollü yolun DOP'tan karşılanamayacağı, evvelce imar uygulaması yapılan parsellerde, ilk ifrazından alınan terk oranı, DOP oranına tamamlanmadığından dolayı dava konusu parsel ve düzenlemeye giren diğer parsellerden hatalı oranda DOP alındığı belirtilmiştir.

Mahkeme heyeti bilirkişi raporu ve dosya muhteviyatını bir bütün olarak değerlendirerek, dava konusu imar uygulamasında mevzuatta öngörüldüğü şekilde DOP hesabı yapılmadığı, dava konusu parsel ve diğer parsellerden hatalı oranda DOP alındığı gerekçesi ile dava konusu işlemin iptaline hükmetmiştir.

AAD uygulamaları hakkında yürütmeyi durdurma ve iptal kararları alınan yargı kararlarında genel olarak;

- Erişime kontrollü yolun (Çevre yolunun) DOP'tan karşılanamayacağı,
- Müstakil parsel verilebilecekken hisseli parsel verildiği,
- Parsellerin yol cephelerinin kapandığı,
- DOP hesabının yanlış yapıldığı, gibi gerekçelerle uygulamalar hakkında yürütmeyi durdurma ya da iptaline karar verilmiştir.

### 3. SONUÇLAR

1) 2011 yılında yaşanan depremlerin ardından ÇŞB; Van Belediyesi ile imzalanan protokole, 3194 Sayılı İmar Kanunu 9'uncu maddesine, 7269 Sayılı Umumi Hayata Müessir Afetler Dolayısıyla Alınacak Tedbirlerle Yapılacak Yardımlara Dair Kanun'un 15'inci maddesi ve 644 Sayılı ÇŞB Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK'nin 2'nci madde hükümlerine dayanarak depremden



sonra yaklaşık bir yıl içinde res'en yapmış olduğu imar planları ile AAD işlemleri hakkında verilen yargı kararları kentte bir çıkmaza sebep olmuştur.

2) Kamulaştırma külfetine girilmeden çevre yolu için gerekli arazi ediniminin AAD uygulamaları ile sağlanmaya çalışılması, kamu yatırımlarının çok daha düşük maliyetlerle hayata geçirilmesine olanak sağlamaktadır. Ancak yasal boşluklar ve yapılan teknik hatalar nedeni ile uygulamalar iptal edilmekte ve kamu yatırımlarının gecikmesine neden olmaktadır.

3) Yasal boşlukları ortadan kaldırmak amacıyla bazı düzenlemeler yapılmıştır. Ancak özellikle AAD uygulamalarında yapılan DOP kesintisinin düzenleme sahasında kalan taşınmazların ihtiyacı olan kamusal alanlar için yapılması şartına halen bir çözüm getirilmemiştir. 3194 Sayılı İmar Kanunu'nda yapılan değişiklik, uygulama iptali hakkında verilen yargı kararlarına cevap olup olmayacağı konusu yargıya intikal edecek olan davalarda ortaya çıkacaktır. Ancak bu durumun çevre yollarının dâhil edildiği AAD uygulamalarının yargıya intikal etmesi durumunda iptal gerekçesi sayılabileceği düşünülmektedir.

4) Uygulama etapları çok büyük alanları kapsayacak şekilde belirlenmiştir. Bu da hata yapma olasılığını arttırmıştır. İmar uygulamalarının genel iptal nedenleri arasında gösterilebilecek, yanlış DOP hesabı ve yanlış DOP kesilmesi hisse bölünmesi, müstakil parsel verilebilecekken hisseli parsel verilmesi, imar planına uygun şekilde yapılmayan parselasyon planları, aynı yerden parsel verilmemesi gibi hususlar bu AAD uygulamalarında da göze çarpmaktadır.

5) Yargı kararlarından sonra geri dönüşüm yeni uygulama yapılmadığından Belediye yapı ruhsatı veremediğinden dolayı vatandaşların zor durumda kalmaktadır. Özellikle yapı yapmak veya yatırım amacıyla arsa vasıflı taşınmaz satın alan insanlar belirsizlikten ve işlem yapamamaktan ötürü büyük sıkıntılar yaşamaktadırlar.

6) 2016/9301 Sayılı KHK ile belirlenen sınırlarda tüm imar planı ile her türlü AAD

yetkisi üç yıl süre ile Bakanlığa verilmiştir. KHK'de belirlenen sınırlar göz önüne alındığında yeni alanların imara açılacağı sonucuna varılmaktadır.

#### 4. ÖNERİLER

1) Yapılan yasal düzenleme ve yayımlanan KHK'den de anlaşılacağı üzere erişime kontrolü yol olan çevre yolu özelde Van genelinde ise imar planlarına rastlayan tüm çevre yolları için gerekli arazi ediniminin AAD ile sağlanması yönünde mevzuat açısından önemli gelişmeler olmuştur. Hal böyle iken yargı kararları iyi irdelenmeli ve gelecekte daha büyük çıkmazlar yaşanılmaması için adımlar atılmalıdır.

Örneğin 3194 Sayılı İmar Kanunu'nda yapılan yasal değişiklikte düzenleme ortaklık payı “düzenlemenin yapıldığı bölgenin ihtiyacı” ifadesi ya çıkarılmalı ya da buna bir alternatif geliştirilmelidir. Alternatif olarak “düzenlemenin yapılan bölgenin ihtiyacı” ifadesine ek olarak “kentlerin gelişmesine katkıda bulunacak” ifadesi eklenmesi önerilebilir.

2) Olası teknik hataların minimize edilebilmesi için AAD uygulama sahaları daha küçük etaplar halinde belirlenmelidir.

3) Yapılacak olan uygulama yasal düzenlemeler sonrası emsal niteliğinde olacağından son derece hassas davranılmalıdır.

4) Uygulamanın sürdürülebilirliği sağlanmalıdır. Bunun için de gerekirse çevre yollarının geçiş güzergâhında bulunan taşınmaz mal sahipleri ile toplantılar düzenlenmelidir. Bu toplantılarda yapılan kamu yatırımının getireceği nimetlerden, ülkemizin kaynaklarının daha etkin kullanılarak gelecek nesillerin de faydalanabileceği kamu birikiminin oluşturulmasında ki önem anlatılmalıdır.

5) Çevre yolu ile ilgili benzer sorunlarla boğuşan kentlerimize emsal teşkil edecek uygulamaların, KHK'ler ile değil de KGM ve ilgili belediyelerin ortaklaşa çalışarak çözüm üretilmesi sağlanmalıdır. Bunun için belediyeler teşvik edilmelidir. Bütçe ile ilgili

sıkıntılar olması durumunda kamulaştırma maliyetlerine göre çok az miktarlarda olan uygulama maliyetleri belediyelere aktarılmalıdır.

6) İmar planlarının hayata geçirilmesi için mevzuatta 5 yıl süre verilmiştir. Ancak bu süre içerisinde uygulamaya geçilmemesi halinde herhangi bir yaptırım söz konusu değildir. Bu durum çarpık kentleşmeye, kamu yatırımlarının zamanında yapılamamasına ve vatandaşlarında mağduriyetine yol açmaktadır. Bu nedenle imar planlarının zamanında hayata geçirilmesi için yasal yaptırımlar getirilmelidir. Örneğin yasada belirtilen süre içinde imar uygulamalarını yapmayan belediyenin bütçesinden uygulamalar için gerekli miktarda kesinti yapılarak uygulamalar yaptırılabilir.

## BİLGİLENDİRME

Bu çalışma “Kentsel Gelişme Alanlarının Çok Yönlü Düzenlenmesinde İmar Uygulamaları: Van Örneği” başlıklı yüksek lisans tezinden derlenmiştir.

## KAYNAKÇA

- Bergman, S. M. (1986). The Development and Utilization of Subsurface Space, Tunnelling and Underground Space Technology, 1, 2, 115-144.
- Bıyık, C., Yılmaz, G. (2016). Kamu Taşınmazlarının Sürdürülebilir Kullanımı İçin Arazi Yönetimi Bilgi Altyapısı ve Türkiye Kadastro, Sürdürülebilir Şehircilik Kongresi ve Sergisi 1, Eskişehir.
- Bıyık, C. (2016). Büyükşehir Belediyeleri Kapsamındaki Arazilerin Planlanmasında Sürdürülebilirlik Hedefleri İçin Öneriler, Sürdürülebilir Şehircilik Kongresi ve Sergisi 1, Eskişehir.
- Karaismail, B. (1991). Karayolu Şehir Geçişlerinde Kamulaştırma Yerine İmar Uygulaması Yapılması, Yüksek Lisans Tezi, K.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon
- Karataş, K. (2007). Kentsel Teknik Altyapı Tesisleri, Kadastrosu ve Türkiye’deki uygulamaların Organizasyonu, Doktora Tezi, K.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Keleş, R. (2006). Kentleşme Politikası, İmar, 10. Baskı, İmge Kitabevi, ISBN; 978-975-533-053-2, Ankara.
- Kitay, M. G. (1985), Land Acquisition in Developing Countries, Lincolh İnstitue, Boston, Usa.
- Larsson, G. (1994). Land Readjustment-A Tool For Urban Development, XX. FIG İnternational Congress, March, Melbourne, Bildiriler Kitabı, 8, 806-1-806-8.
- Öksüz, K. G. (2011) Arsa Arazi Düzenlemelerine Ait İhale Teknik Şartnamelerinin İncelenmesi ve Modellenmesi, Yüksek Lisans Tezi, K.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon
- Resmi Gazete, (1952). Karayolları Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, Başbakanlık Basımevi 27640, 10607-10626.
- Resmi Gazete, (1982). Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, Başbakanlık Basımevi 17863, 129-182.
- Resmi Gazete, (1982). Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, Başbakanlık Basımevi 17863, 129-182.
- Resmi Gazete, (2010). Karayolları Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, Başbakanlık Basımevi 27640, 10607-10626.
- Resmi Gazete, (1985). İmar Kanunu, Başbakanlık Basımevi 18749, 6677-6698.
- Resmi Gazete, (2016). 65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun İle Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, Başbakanlık Basımevi 29695, 26.04.2016.
- Resmi Gazete, (1985). İmar Kanununun 18’inci Maddesi Uyarınca Yapılacak Arazi ve Arsa Düzenlemesi İle İlgili Esaslar Hakkında Yönetmelik, Başbakanlık Basımevi 18916, 02.11.1985
- Tüdeş, T., 1997.“Kentsel Alan Düzenlemelerinde İmar Planı Uygulama Teknikleri”, Arsa ve Arazi Düzenlemesi (18. Madde

- Uygulaması) ve Önemi, JEFOD Yayını, Trabzon.
- URL-1, <http://www.cushmanwakefield.com>, 2014, Kentsel Dönüşüm Araştırma Raporu- Türkiye, Cushman & Wakefield Araştırma Yayını (Erişim Tarihi 10/12/2015)
- Uslu, G. ve Uzun, B. (2014). Kentsel Dönüşüm Projelerinde Deprem Etkisi, Harita Teknolojileri Elektronik Dergisi, 2014, 6(2) 1-11