



**T.C. İSTANBUL T CARET
ÜNİVERSİTESİ
FEN B LİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

 MAR HAKKI TRANSFERİ- PENDİK İLÇESİ UYGULAMA ÖRNEĞİ

Tuğba YANIK

**Danışman
Dr. ÖĞr. Üyesi Leyla SURİ**

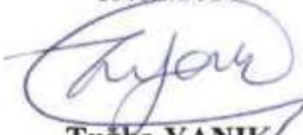
**YÜKSEK LİSANS TEZİ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAşTIRMA YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
İSTANBUL - 2020**

AKADEMİK VE ETİK KURALLARA UYGUNLUK BEYANI

İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada,

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversitede veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

19.02.2020

Tuğba YANIK

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
İÇİNDEKİLER.....	iii
ÖZET	v
ABSTRACT	vi
TEŞEKKÜR.....	vii
ŞEKİLLER.....	viii
ÇİZELGELER	ix
SİMGELER VE KISALTMALAR	x
1. GİRİŞ	1
1.1. Tezin Amacı.....	2
1.2 Tezin Kapsamı.....	2
1.3. Tezin Yöntemi	3
2. LİTERATÜR ÖZETİ	4
2.1. İmar Hakkı Kavramı.....	4
2.2. İmar Hakkı Transferi Kavramı.....	6
2.3. İmar Hakkı Transferi Tarihsel Gelişimi.....	10
2.4. İmar Hakkı Transferi Amaçları ve İlkeleri	12
2.5. İmar Hakkı Transfer Sistemi Uygulama Modeli.....	14
2.6. İmar Hakkı Transferinin Yasal ve Yönetmelik Altyapısı	18
2.7. İmar Hakkı Transfer Yönteminin Diğer Uygulama Yöntemleriyle Karşılaştırılması	21
2.7.1.Kamulaştırma	21
2.7.2. İmar Kanunu 18. Madde.....	23
2.7.3. Rızaen Terk	24
2.7.4.Takas / Trampa	25
2.8. Dünya’ da İmar Hakkı Transferi Uygulamaları	26
2.8.1. New York, Amerika	26
2.8.2. Miami-Dade County Programı, Amerika.....	27
2.8.3. Vancouver Programı, Kanada.....	29
2.8.4. Valencia Programı, İspanya	30
2.8.5. Hong Kong, Çin.....	32
2.9. Bölüm Değerlendirmesi	35
3. ALAN ARAŞTIRMASI: İMAR HAKKI TRANSFERİ MODELİNİN UYGULANABİLİRLİĞİ – PENDİK İLÇESİ UYGULAMA ÖRNEĞİ	37
3.1 Alan Tanımı	37
3.1.1 Alanının konumu.....	37
3.1.2 Ulaşım ağı.....	39
3.2 Proje Alanı Tanımı ve Analizler.....	40
3.2.1 Doğal yapı analizi	41
3.2.2 Demografik yapı analizi.....	45
3.2.3 Mevcut arazi kullanımı analizi	46
3.2.4 Fiziksel yapı analizleri	48
3.2.4.1 Kat adedi analizi	48
3.2.4.2 Parsel büyüklükleri ve ruhsat durumu analizi	50
3.2.4.3 Bina yapım türü analizi.....	52
3.2.4.4 Taban alanı katsayısı analizi (TAKS)	53
3.2.4.5 Kat adedi katsayısı analizi (KAKS)	54
3.2.4.6 Mülkiyet analizi.....	56

3.3 Üst Ölçekli Plan Kararları Ve İmar Durumu	57
3.4 İmar Hakkı Transfer Sistemi Uygulanabilirliği ve Değerlendirme	61
3.5 Uygulanmış Model Üzerinden İHT Sisteminin Değerlendirilmesi.....	72
4. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	74
KAYNAKLAR	79
ÖZGEÇMİŞ.....	83

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

İMAR HAKKI TRANSFERİ- PENDİK İLÇESİ UYGULAMA ÖRNEĞİ

Tuğba YANIK

İstanbul Ticaret Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Leyla SURİ

2020, 83 sayfa

Özel mülkiyetten doğan haklar, tabii değerlerin korunması maksadıyla birçok ülkede yasalarla kısıtlanmaktadır. Günümüzde, İmar planlarına işlenen kentsel, sosyal ve teknik alt yapı alanları, uygulama araçlarının kısıtlı olması sebebiyle kamu yararı adına kullanılmadığından mülkiyet hakkı kısıtlanmakta ve kamu yararı gerçekleştirilememektedir. Bu bağlamda yapılaşmaya sınırlama getirilen veya yapılaşmanın tam anlamıyla yasaklandığı alanlarda imar hakları transfer edilerek mülkiyet sahiplerinin mağduriyetinin giderilmesi amacıyla “imar hakkı transferi” (İHT) oldukça sık kullanılmaktadır. Günümüzde hızlı nüfus artışı, plansız gelişim ve yanlış arazi kullanım kararları Türkiye’nin birçok yerinde olduğu gibi İstanbul’da da çevresel birçok problemi beraberinde getirmektedir. Bu problemlerin başında ise niteliksiz konut stoğu yer almaktadır. Bu çalışmada standardı düşük, niteliksiz, depreme dayanıklı olmayan ve ekonomik ömrünü doldurmuş yapıların iyileştirilerek yaşam kalitesi yüksek yaşanılabilir, sağlıklı yerleşim alanları oluşturulması amaçlanmaktadır. Literatürümüzde yeni bir kavram olan imar hakkı transfer yöntemi kullanılarak yerinde yeniden düzenlemeler yapılacak olup ülkemizde devam eden uygulamalar ve elde edilen sonuçlar dikkate alınarak, başarılı bir model oluşturmak için gerekli koşullar ve muhtemel etkileri açıklanmaya çalışılmıştır. Ayrıca maliklerin hak kayıplarının telafi edilmesi için İmar Hakkı Transfer yöntemi ile imar uygulama alanları belirtilerek Türkiye’de İHT sisteminin geliştirilmesini ve uygulamanın aksaklıklarını belirleyip, çözüm önerileri sunmayı hedeflemesi bu çalışmayı önemli kılmaktadır. Tez çalışması kapsamında İstanbul’un Pendik İlçesi Kaynarca Mahallesinde İHT modelinin uygulanabilirliği test edilmiş ve İHT’ nin bir imar uygulama aracı olarak etkinlik derecesi tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: İmar hakkı transferi, imar planı uygulamaları, mülkiyet hakkı.

ABSTRACT

M.Sc. Thesis

TRANSFER SYSTEM OF DEVELOPMENT RIGHT - PENDIK DISTRICT APPLICATION EXAMPLE

Tuğba YANIK

**Istanbul Commerce University
Graduate School of Applied and Natural Sciences
Department of Urban Systems and Transportation Management**

Supervisor: Dr. Öğr. Üyesi Leyla SURI

2020, 83 pages

For the protection of natural values, in many countries, the rights arising from private property are restricted by law. At the present time, by the reason of the failure to use the urban, social and technical infrastructure areas booked in the Development plans for the public weal due to the limited implementation tools, the property right is restricted and the public interest cannot be accomplished. In this context, “the transfer of development right” (TDR) is used quite often in the areas where restriction is imposed on construction or where construction is strictly prohibited in order to compensate the forfeitures of the proprietors by transferring development rights in these areas. Today, rapid population growth, unplanned urbanization, and wrong land-use decisions lead to many environmental problems in Istanbul, as in many regions of Turkey. The poor housing stock is the leading one among these problems. In this study, it is aimed to establish habitable and healthy residential areas with a high quality of life by improving the poor structures with low standards and non-resistant to the earthquake, while expired their economic life. On-site reformations will be made using the transfer method of development right, which is a new concept in our literature, and thus, the ongoing practices in our country and the results obtained will be taken into consideration, the necessary conditions and possible effects to create a successful model will be explained. Additionally, aiming to develop the TDR system in Turkey by specifying the implementation of the development plan via the Transfer of Development Right Method for the purpose of compensating the forfeitures of the proprietors and aiming to offer solutions by identifying the failures of the implementation makes this study important. Within the scope of the thesis, the applicability of the TDR model has been tested in Kaynarca Quarter of Pendik District of Istanbul Province and the degree of effectiveness of TDR as a means of development implementation has been discussed.

Keywords: Transfer of development right, implementations of development plan, property right.

TEŞEKKÜR

Bu araştırma için beni yönlendiren, karşılaştığım zorlukları bilgi ve tecrübesi ile aşmamda yardımcı olan zamanını ve sabrını esirgemeyen çok değerli Danışman Hocam Dr. Öğr. Üyesi Leyla SURİ'ye teşekkürlerimi sunarım. Gerçekleştirdiğim çalışmamda yardımlarını esirgemeyen Dr. Öğr. Üyesi Gül Aslı AKSU'ya ve Dr. Öğr. Üyesi Özdemir SÖNMEZ' e teşekkür ederim.

Araştırmanın yürütülmesinde maddi ve manevi yardımlarını gördüğüm aynı zamanda çalıştığım kurum olan İstanbul Büyükşehir Belediyesine ve mesai arkadaşlarım Merve KARA İNCE ve Zehra KAYA KESKİN'e tüm bilgi ve deneyimlerini benimle paylaştıkları için teşekkür ederim.

Tezimin her aşamasında beni motive eden, desteklerini hiç esirgemeyen ve bugüne kadarki kazanımlarımla gurur duyan çok sevgili ailem ve yol arkadaşım Kasım FIRAT'a sonsuz sevgi ve saygılarımı sunarım.

Tuğba YANIK
İSTANBUL, 2020

ŞEKİLLER

	Sayfa
Şekil 2. 1. Mülkiyet hakkı	5
Şekil 2. 2. İmar hakkı aktarımı ve yoğunluklar	9
Şekil 2. 3. İmar hakkı transferi.....	10
Şekil 2. 4. İmar hakkı transfer sistemi uygulama modeli	14
Şekil 2. 5. Büyük merkez istasyonu (grand central terminal) – new york	27
Şekil 2. 6. Miami-dadecounty – amerika	28
Şekil 2. 7. Vancouver– kanada	30
Şekil 2. 8. Valencia– ıspanya.....	31
Şekil 2. 9. Tai fu tai	34
Şekil 3. 1. Pendik ilçesinin istanbul içindeki konumu	38
Şekil 3. 2. Kaynarca mahallesinin etrafındaki odak noktaları	38
Şekil 3. 3. Proje alanı ulaşım ağı analizi	39
Şekil 3. 4. Proje alanı raylı sistem ağı.....	40
Şekil 3. 5.proje alanı sınırı.....	41
Şekil 3. 6.eş yükselti analizi	42
Şekil 3. 7. Eğim analizi.....	43
Şekil 3. 8. Bakı (yöneliş) analizi.....	44
Şekil 3. 9. Kaynarca mahallesi yıllara göre nüfus grafiği	45
Şekil 3. 10. Proje alanın yıllara göre uydu görüntüsü.....	46
Şekil 3. 11. Arazi kullanım haritası	47
Şekil 3. 12. Kat adedi analizi haritası	49
Şekil 3. 13. Parsel büyüklükleri ve ruhsat durumu haritası.....	51
Şekil 3. 14. Bina yapım türü haritası	53
Şekil 3. 15. Taban alanı katsayısı haritası	54
Şekil 3. 16. Kat adedi katsayısı haritası	55
Şekil 3. 17. Mülkiyet analizi	56
Şekil 3. 18. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı	58
Şekil 3. 19. İptal edilen 17.03.2017 t.t'li 1/5000 ölçekli d-100 karayolu ile sahil arasında kalan kısma ait nazım imar planı.....	59
Şekil 3. 20. Meri 18.05.2018 t.t'li 1/5000 ölçekli d-100 karayolu ile sahil arasında kalan kısma ait nazım imar planı	60
Şekil 3. 21. 16.05.2008 t.t'li 1/1000 ölçekli Pendik merkez revizyon uygulama imar planı	61
Şekil 3. 22. Parsel büyüklüklerine göre matris değerleri	62
Şekil 3. 23. Taks değerlerine göre matris değerleri	63
Şekil 3. 24. Kaks değerlerine göre matris değerleri	64
Şekil 3. 25. Çalışma alanı fotoğrafları.....	66
Şekil 3. 26. Matris analizi	67
Şekil 3. 27. Optimum parseller	67
Şekil 3. 28. Örnek alanda iht modelinin uygulanması 1	68
Şekil 3. 29. Örnek alanda iht modelinin uygulanması 2	69
Şekil 3. 30. Örnek alanda iht modelinin uygulanması 3	70
Şekil 3. 31 İHT modeli sonucunda oluşan uygulama	71
Şekil 3. 32. Pendik toplu durak alanı uygulaması	72
Şekil 3. 33. Toplu durak alanının konumu	73
Şekil 3. 34. Plan durumu ve uydu görüntüsü	73

ÇİZELGELER

	Sayfa
Çizelge 3. 1. Eş yükselti değerleri tablosu	42
Çizelge 3. 2. Eğim değerleri tablosu.....	43
Çizelge 3. 3. Bakı değerleri tablosu	44
Çizelge 3. 4. Yıllara göre il, ilçe ve mahalle nüfusları	45
Çizelge 3. 5. Pendik ilçesi ve planlama alanının 2018 nüfus değerleri	46
Çizelge 3. 6. Proje alanı mevcut arazi kullanım tablosu.....	47
Çizelge 3. 7. Standartlara göre olması gereken kentsel, sosyal ve teknik alt yapı alanları.....	48
Çizelge 3. 8. Proje alanında bulunan binaların kat adedi oranları.....	49
Çizelge 3. 9. Proje alanında bulunan binaların kat adedi tablosu	50
Çizelge 3. 10. Ruhsat durumu tablosu	50
Çizelge 3. 11. Parsel büyüklükleri tablosu	51
Çizelge 3. 12. Parsel büyüklükleri Oranı.....	52
Çizelge 3. 13. Bina yapım türü analizi.....	52
Çizelge 3. 14. Taban alanı katsayısı değerleri tablosu	54
Çizelge 3. 15. Kat adedi katsayısı değerleri tablosu	55
Çizelge 3. 16. Proje alanındaki mülkiyet alanları dağılımı.....	56
Çizelge 3. 17. Proje alanındaki hissedar oranları	57
Çizelge 3. 18. Parsel büyüklüklerine göre matris değerleri	62
Çizelge 3. 19. Taks aralıklarına göre matris değerleri.....	63
Çizelge 3. 20. Kaks aralıklarına göre matris değerleri	64

SİMGELER VE KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ÇŞB	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
DOP	Düzenleme Ortaklık Payı
İBB	İstanbul büyükşehir Belediyesi
İDO	İstanbul Deniz Otobüsleri
İHT	İmar Hakkı Transferi
KAKS	Kat Alanı Katsayısı
KHK	Kanun hükmünde kararname
KİPTAŞ	İstanbul Konut İmar Plan Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi
STK	Sivil Toplum Kuruluşları
TAKS	Taban Alanı Katsayısı
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDR	Transfer of Development Rights
TOKİ	Toplu Konut İdaresi
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu

1. GİRİŞ

1950’li yıllarda ülke ekonomisinde başlayan çok yönlü mekânsal değişim sonucunda, sanayileşmenin ana merkezi haline gelen İstanbul hızlı bir kırsal göç hareketine maruz kalmıştır. Kentin hızlı nüfus artışı yaşaması, tarihi değerleri ve yaşam kalitesini olumsuz etkilemiştir. Konut üretimi, kentsel, sosyal ve teknik altyapı (Donatı alanları) alanları bu büyüme hızına paralel bir gelişme gösteremediğinden, plan ve kontrolden yoksun olarak büyüyen bir kent formu meydana gelmiştir (Topçu ve Kubat, 2009:19).

Aşırı nüfus artışının şehir mekânına olumsuz etkisini önleyebilmek için mekânın planlar aracılığıyla biçimlendirilmesi gerekmektedir. İmar planları, mekânın kendine özel niteliklerini koruyarak, çevresiyle olan etkileşimini ele alarak ve ön görülen nüfusun ihtiyaçlarına göre planlayarak üretilmektedir. İmar planlarının uygulanabilirliği ise bu var olan niteliklerin korunması ve geliştirilmesiyle doğru orantılıdır.

Kentlerimizin hızlı bir şekilde gelişmesiyle ortaya çıkan imar uygulama sorunlarının çözümünde, klasik imar anlayışı dışında yeni modellere ve yöntemlere ihtiyaç duyulmaktadır. Plan kararlarıyla, kentsel mekânda oluşan bu sorunlar plan uygulama araçlarıyla eşitlenmeye çalışılsa da mevcut araçlar yetersiz kaldığından yeni kavramların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır.

Ülkemizde alınan plan kararlarıyla birlikte imar planlarına işlenen okul, hastane, ibadet alanı, park vb. gibi Kentsel, sosyal ve teknik alt yapı alanları zamanında kamu eline geçirilemediğinden özel mülkün kısıtlandığı gibi kamu adına da herhangi bir yarar sağlanamamaktadır. 2010 yılında bu tür kısıtlanan alanlarda Yargıtay’ın vermiş olduğu karar doğrultusunda belediyelerin beşinci yıldan sonra yapmış oldukları kısıtlamanın ya kaldırılması ya da ödenmesi gerektiğine hükmedilmiştir. Ortaya çıkan bu sorunlara çözüm bulmak için bir takım uygulama araçları kullanılmakta ve bu araçlardan biri de kamulaştırmadır. Ancak kamulaştırma ciddi bir ekonomik sermaye gerektirdiğinden dolayı yeni arayışlar ve çözüm yöntemlerinin ortaya konulmasını gerekli kılmaktadır.

Bu problemleri gidermek için ilk olarak Amerika Birleşik Devletleri'nde "İmar Haklarının Transferi (İHT)" kavramı ortaya çıkmış ve ülke genelinde başarılı bir şekilde uygulanmıştır. Bu model sayesinde mülkiyet ile imar hakkı sahipliği birbirinden ayrılmaktadır. Modelde, taşınmazın mülkiyetine dokunmadan var olan imar haklarının başka bir yere transferini olabilir kılmaktadır. Ayrıca bu model ile imar hakları kısıtlanmış mal sahipleri kullanamayacakları imar haklarını transfer edebileceklerdir.

1.1. Tezin Amacı

1980'li yıllardan bu yana ABD'de yoğun olarak uygulanmaya başlanan "Transfer Of Development Rights", Türkiye'de ise İmar Hakkı Transferi (İHT) olarak bilinen uygulama aracının neden ve nasıl ortaya çıktığını, hangi alanlarda kullanıldığını incelemek, diğer uygulama araçları ile arasındaki farkı ortaya koymak ve Türkiye'de de yeni bir uygulama aracı olarak düşünülen İmar Hakkı Transferi (İHT) modeli ile kamu adına kentsel, sosyal ve teknik altyapı (Donatı alanları) alanları oluşturabilmek tezin genel amacıdır.

1.2 Tezin Kapsamı

Bu çalışma dört bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde tezin amacı, tezin kapsamı ve tezin yöntemi ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde "İmar Hakkı Transferi" başlığı altında; "İmar Hakkı Kavramı", "İmar Hakkı Transferi Kavramı", "İmar Hakkı Transferi Tarihsel Gelişimi", "İmar Hakkı Transferi Amaçları ve İlkeleri", "İmar Hakkı Transferi Uygulama Modelleri", "İmar Hakkı Transferinin Yasal ve Yönetmelik Altyapısı", "İmar Hakkı Transfer Yönteminin Diğer Yöntemlerle Karşılaştırılması", "Dünya'daki İmar Hakları Transferi Uygulamaları" ve "Bölüm Değerlendirmesi" ne yer verilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde alan çalışmasına yer verilerek “İmar Hakkı Transfer” modelinin İstanbul Pendik ilçesi, Kaynarca Mahallesinde uygulanabilirliğinin test edilmesi için gerekli incelemeler ve analizler yapılmıştır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde ise uygulama sonucunda elde edilen veriler değerlendirilmiş ve bunun üzerine öneriler getirilmeye çalışılmıştır.

1.3. Tezin Yöntemi

İstanbul’da kentsel, sosyal ve teknik alt yapı alanlarının eksikliklerinin giderilmesinde yeni bir uygulama aracı olarak İmar Hakkı Transferi modelinin fiziki mekâna uygulanabilirliğinin test edilmesinde ampirik bir yöntem kullanılarak öncelikle ulusal ve uluslararası yazın taraması yapılmıştır. Yazın taraması yapılırken İmar planı uygulamaları, Mülkiyet hakkı ve İmar hakkı transfer sistemi gibi anahtar kelimeler üzerinden konu irdelenmiştir. Daha sonra ilgili kurum ve kuruluşlardan (Türkiye İstatistik Kurumu, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Pendik Belediyesi) elde edilen veriler alan çalışması sırasında kullanılarak İHT uygulamasının olumlu ve olumsuz yönleri ile ekonomik, yasal ve yönetsel altyapısı irdelenmiştir.

2. LİTERATÜR ÖZETİ

Çalışmanın bu bölümünde imar, hak, imar hakkı, İmar Hakkı Transferi Uygulama Modelleri, İmar Hakkı Transferinin Yasal ve Yönetmelik Altyapısı, İmar Hakkı Transfer Yönteminin Diğer Yöntemlerle Karşılaştırılması, Dünya’ daki İmar Hakları Transferi Uygulamaları” ve “Bölüm Değerlendirmesi’ ne yer verilmiştir.

2.1. İmar Hakkı Kavramı

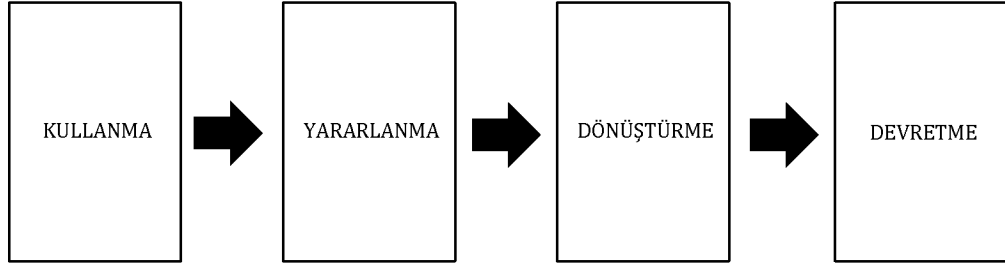
Çalışma “imar hakkı transferi” kavramı temeli üzerinde oluşturulmuştur. Bu kavramın daha iyi anlaşılabilmesi için öncelikli olarak “imar hakkı” kavramının ele alınması daha doğru olacaktır.

İmar hakkı kavramı, “imar” ve “hak” olmak üzere iki kavramdan oluşmaktadır. Burada imar Hukuk sözlüğünde; “belirli bir plana uygun olarak belediye sınırları içinde ve dışında yerleşim yerlerini belli bir düzen içinde tutma ve yerleşim yerlerini geliştirme “olarak ifade edilmektedir (Yarmalı ve Alp, 2011: 342). İmar sözlüğünde ise “bir yerin yapı düzeninin sağlanması, geliştirip güzelleştirilmesi, yaşama koşullarının uygunlaştırılması, iyileştirme ve bayındır duruma getirme işinin bütününe kapsayan, organize bir mimarlık sisteminin gerçekleştirilmesi” şeklinde tanımlanmaktadır (Ünal vd., 1998: 63).

Arazi parçası ile birlikte değerlendirildiğinde ise İmar; mekânın yapılaşma faaliyeti ve mekânın fiziksel anlamda düzenlenmesi anlamına gelmektedir. Bu anlamda imar kavramı, arazilerin nitelik bakımından değerlendirilmesi ve yerleşime uygunluğunun tespit edilmesi, bina ya da alanın iyileştirilmesi ve yapılandırılması faaliyetlerini de kapsamaktadır (Oğuzman vd., 2013: 43).

İmar hakkına gelindiğinde ise literatürde kavram üzerine çok sayıda tanım yapıldığı görülmektedir. Tanımların genellikle mülkiyet hakları demeti olarak da ifade edilen araziye kullanma, geliştirme ve aktarma, araziye satma, araziye parselleme ve miras bırakma gibi birçok hakkı ifade ettiği anlaşılmaktadır (Walls, McConnell, 2007).

Buna göre imar hakkı bir arazi, arsa veya bina üzerinde, kat mülkiyeti kanunu, imar kanunu, imar planı veya imar yönetmelikleriyle izin verilen yapılaşma ve fiziki geliştirme ile bu işlemlerin yasalarla belirlenmiş sonuçlarının oluşturduğu nihai hakların tümüne denilmektedir (Kocalar, 2009: 100). Bir başka ifade ile imar hakkı; “Aynı plan veya bölge içerisindeki tüm taşınmaz maliklerinin hissesi oranında eşit paylaşma hakkına sahip olduğu, bu hakkın alınıp satılabildiği, ipotek edilebildiği ve şehirleşme ile meydana gelen kaynağın hakça bölüşüldüğü yetkili idare tarafından bilimsel tespitlere dayalı paylaşım” şeklinde açıklanmıştır (ÇŞB, 2015: 47).



Şekil 2. 1. Mülkiyet hakkı

Görüldüğü üzere imar hakkı kavramı birçok kişi tarafından farklı şekillerde ifade edilmiş olmakla birlikte nihai bir tanım yapılamamış olsa da genel olarak imar hakkını hak sahibinin yasalar çerçevesinde öngörülen şekilde araziyi kullanma, geliştirme, değişiklik yapma ve devretme olarak tanımlamamız mümkündür (Şekil 2.1). Kısacası, “Parselin mevcut kullanımı ve mevcut yasalar izin verdiği ölçüde onun potansiyel kullanımı arasındaki fark” şeklinde tanımlanmaktadır (Pizor, 1986).

Sonuç olarak, “Mülkiyet hakkı” Anayasa’nın 35. maddesinde, “Başkasına zarar vermemek ve yasaların koyduğu sınırlamalara uymak koşuluyla, kişinin, bir şey üzerinde dilediği biçimde yararlanma, tasarruf etme, başkasına devretme, kullanma biçimini değiştirme ve mülkten üretilecek imar haklarını harcama hakkına sahiptir. Bu haklar ancak kamu yararı amacıyla, kanunla sınırlanabilir ve kullanılması toplum yararına aykırı olamaz” denilmektedir. Anayasanın

mülkiyeti düzenleyen bu maddesi ile maliklerin mülkiyet hakkı güvence altına alınarak yalnızca kamu yararı gerekçesiyle plan kararları doğrultusunda sınırlandırılabilceğı anlaşılmaktadır.

2.2. İmar Hakkı Transferi Kavramı

İngilizce kaynaklarda “Transfer of Development Right” olarak yer alan kavram dilimizde imar hakkı devri”, “imar hakkı aktarımı” ya da “imar hakkı transferi” şeklinde kullanılmaktadır. Bu çalışmada ise “imar hakkı transferi” olarak kullanılacaktır.

Literatüre bakıldığında İHT kavramına yönelik temelde dört ayrı bakış açısının olduğu görölmektedir. Buna göre;

- İlk görüş; İHT kavramını mülkiyet hakkı ve aynı hak kavramları ile tanımlamaktadır. Burada İHT, “mülkiyet sahiplerinin taşınmaz üzerindeki aynı haklarının bir kısmından veya tamamından sürekli olarak vazgeçmesi ve bunun karşılığında da denklik esasına dayanarak ve gereğinde kendisine bedel ödenerek önceden “gelişme alanı (alan bölge)” olarak belirlenmiş bölgelere aktarılması” olarak tanımlanmaktadır (Dündar, 2010: 57). Diğer bir ifade ile İHT, “gönderen bölge olarak planlanan parselden ayrılabilen ve yine planla daha büyük imar yoğunluğu elde etmek için gelişme alanı olarak planlanan diğer bölgeye transfer edilebilen mülkiyet kullanım hakları” olarak tanımlanmaktadır (Ç.Ş.B, 2015: 153).
- İkinci görüş; İHT kavramını kentlerdeki yoğunluğun imar hakları nedeniyle azaldığını ya da arttığını ileri sürerek açıklamaya çalışmaktadır. Burada İHT kavramı, “korunması gereken alanlarda imar haklarının azaltılması ya da elimine edilmesi buna karşılık gelişme potansiyeli olan ve büyütölmek istenen yerlerde artırılması” anlamına gelmektedir (Pruetz ve Standridge, 2009: 78). Bir başka ifade ile İHT, “toplumun daha az gelişmesini istediğı alanlardan, daha fazla

gelişmesini istediği alanlara büyümenin transfer edilmesini teşvik eden piyasa temelli bir teknik” şeklinde de ifade edilmektedir (Naramore ve Finnegan, 2015).

- Üçüncü görüş; İHT sistemini koruma kavramının odak noktasına olarak tanımlamaktadır. Burada İHT kavramı, “Muhafaza edilmesi gereken önemli alanların koruma amaçlarını bir araya getirmek için kullanılan bir araç” olarak görülmektedir (Mengilli, 32). İmar Hakkı Transfer yöntemi ile “Bir alandaki gelişme haklarının başka bir alana transfer edilerek ilk alanın korunmasına dair geliştirilmiş bir yöntem” olarak da tanımlanmaktadır (Ayten, 2003: 211).
- Dördüncü görüş ise İHT kavramını menkulleştirme işlemi ön planda tutarak ifade etmektedir. İHT kavramı burada “imar haklarının hisselerine bölünerek serbest piyasa mantığı içinde hisselerini satanlar ve alanlar arasında belli kurallar çerçevesinde el değiştirmesi” şeklinde ifade edilmektedir (Ç.Ş.B, 2015: 24).

Bununla birlikte “İmar hakkı transferi” kavramı üzerine yapılan diğer tanımlardan bazıları aşağıdaki gibidir;

İmar hakkı transferi, “tarımsal ve çevresel açıdan yüksek duyarlılık alanların korunması ve dağınıklığının önlenmesi, tarihi mekânların muhafazası, kompakt kentsel alanların gelişimi ve kent merkezlerindeki ticari gelişmeyi teşvik etmek üzere tasarlanan bir sistemdir” şeklinde tanımlanmaktadır (Ç.Ş.B, 2014). Göksu’ya göre imar hakkı transferi “dönüşümü ve korunması gerekli alanlarda, var olan imar hakkı veya imar baskısı altında oluşabilecek, potansiyel imar haklarının, bir başka projeye transferini veya bu hakkın menkul kıymet hakkına dönüşümünün sağlanmasıdır” (Göksu, 2003).

İmar hakkı transferi, geleneksel koruma metotlarının yetersiz olması sebebiyle yaşanan başarısızlıkların giderilebilmesi için ortaya çıkan bir kavramdır. Daniels, korunması gerekli alanların yeterli araçlar olmamasından ötürü, imar

hakkı transferi yöntemi ile daha düşük bir maliyetle korunabileceğini ifade etmektedir (Daniels, 1991).

Uluslararası deneyimlere bakıldığında İHT ile korunması istenen alanlarda, mevcut imar haklarının tamamen ya da bir kısmının herhangi bir menkulleştirme aracıyla başka bir alana transfer ederek bu alanların korunmasını sağlamaktır. Başarılı bir İHT programının temel bileşenleri aşağıda ki gibidir (Göksu, 2005);

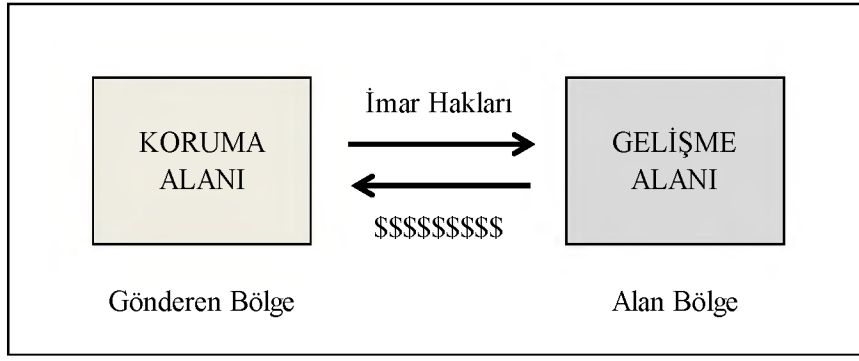
- Gönderen Bölge (Taşınmazın Korunacağı Bölge): Taşınmazın korunacağı yerler daha çok doğal alanlar, tarihi ve kültürel alanlar, ekolojik alanlar ve tarımsal topraklardır. Bu alanların tasarlanmasında kriter olarak sürdürülebilirlik çerçevesinde eşitlik, ekonomi ve ekoloji ilkeleri göz önünde tutulmaktadır. Burada gönderen bölgenin mülkiyet sahibi arsasını geliştirmek istemekte veya imar hakkını yatırımcıya satmaktadır. Böylece mülkiyet üzerindeki imar hakkı ya ihtiyaç sahibi arsa sahipleri ya da yatırımcılar tarafından satın alınmaktadır.
- Alan Bölge (Gelişecek Bölge): İmar haklarının transfer edildiği alanlardır. Bu bölgeler daha çok gelişimi yeni alanlar olup arazi kullanımı yerleşim ve ticari yönünde planlanan alanlar olarak belirlenmektedir. Söz konusu alanların yapılanma hakkı bölgenin ihtiyacı doğrultusunda arttırılarak yatırımcının bu oranda gönderen alandan satın almasına imkân tanınmaktadır (Şekil 2.2).



Şekil 2. 2. İmar hakkı aktarımı ve yoğunluklar

- İHT Sertifikası ve Bankası: Korunacak bölgedeki imar haklarını menkulleştirerek gelişecek bölgelerdeki yatırımcıların satın almasına imkân tanıyan bir sistem geliştirilmiştir. Bu şekilde işleyen bir sistemde serbest piyasa koşullarında alınıp satılan sertifikalar, gönderen bölgedeki mülk sahiplerine ve alan bölgedeki yatırımcılara kazanç sağlamaktadır.
- Planlama ve Yönetim: İHT yönteminin başarılı olabilmesi için hem gönderen bölgenin hem de alan bölgenin iyi planlanması ve mekanizmanın doğru yönetilmesi gereklidir. İHT modelinde arz talep ilişkisi ve kentin gelişme yönü dikkate alınarak planlanması gerekmektedir.

Sonuç olarak birçok yerel yönetimde kamulaştırma yetkileri siyasi, toplumsal baskı ve maddi yetersizlikler sonucu çoğu zaman yeterli olmadığından imar hakkı transfer yönteminin sıklıkla benimsendiği görülmektedir. İmar hakkı transferi bir yandan korunması öngörülen araziden yapılaşmasına izin verilen araziye imar hakkının transfer edilmesi, diğer yandan da imar hakkını kullanamayan hak sahibine transferi karşılığında denklik esasına dayanarak bir bedel ödenmesini ifade etmektedir (Şekil 2.3).



Şekil 2. 3. İmar hakkı transferi (Platt, 1996)

2.3. İmar Hakkı Transferi Tarihsel Gelişimi

İmar hakkı transfer modelinin tarihsel gelişimi konusunda çeşitli görüşler bulunmaktadır. ABD’de 1980’lerde yoğun olarak kullanılan bu model ilk kez New York şehrinde hayata geçirilmiştir. Uygulamanın ne kadar önemli bir model olduğunun anlaşılması üzerine de çeşitli kanun ve yönetmelikler ile desteklenmiş ve bu desteklerin iyi sonuçlar vermesi İHT’ nin tüm eyaletlerde yaygınlaşmasına neden olmuştur.

Jason Hanly-Forde, imar hakkı transferini “imar planı ve yapılaşma koşullarının belirlenmesi ABD’de özel mülkiyetin kamu yararına sınırlandırılması ve dengelenmesinde ilk araç olmuştur” sözleriyle ifade etmiştir (Hanly-Forde,1994). 1916 senesinde, New York ’da ilk geniş kapsamlı imar planlaması yapılmıştır. Bu planlamaya göre gökdelenlere, çevresinde yer alan mülklerin gökyüzünden faydalanmalarını önlediği gerekçesiyle yükseklik sınırı getirilmiş ve işyerlerinin yoğun olduğu alanlarda fabrika ve konut inşa edilmesi de yasaklanmıştır. Ayrıca bitişik parselde henüz yükseklik sınırına ulaşmamış mülkiyet sahiplerinin diğer parsellerde kullanılmak üzere bu hakları satmalarına müsaade edilmiş, böylece yapılanma haklarının transferi sağlanmıştır (Hanly-Forde, 2003 ve Kocalar, 2009). Böylece model ilk defa 1916’ da uygulama imkânına kavuşmuştur.

Diğer bir kısım yazarlar ise, uygulamanın son 30 yıldır kullanıldığını ve ortaya çıkışının yine New York'ta kabul edilen 1968 tarihli Kültürel Varlıkları Koruma Yasası ile başladığını kabul etmektedirler. Bu yasa ile 1916 tarihli imar planlamasından farklı olarak transfer izinlerini bitişik parselde ve ada bazında değil, yasa ile düzenlenmiş alanın tamamında mülkiyet sahiplerinin birbirlerine sınırlanmamış yükseklik haklarının transferine olanak tanımıştır (Yamak, 2006). 1980'li yıllara gelindiğinde ise, emredici merkezi düzenlemeler azalarak, yerini piyasa temelli yaklaşımlara bırakmaya başlamıştır. Böylece, imar hakkı transfer yöntemi kamu yararı amacı ile çalışan ve yerel yönetim bakımından plan uygulamada alternatif bir araç haline dönüşmüştür.

İHT' nin ilk nesil uygulamalarının tümü (1960), kesintisiz bir büyüme baskısına maruz kalan önemli bir kaynağı muhafaza etme gayretinin bir sonucuydu. Bu ilk uygulamalar İHT' yi imar haklarını gönderebileceği (gönderici alanlar) ve diğerlerinin haklarını alabileceği (alıcı alanlar) belirli bölgeler olarak tanımlayan bir yapı şeklinde oluşturmuşlardır. Örneğin tüm tarım koruma uygulamalarında, gönderici alanlardaki arazi sahipleri, arazilerini imara konu teşkil edecek biçimde geliştirme veya imar haklarını satma yetkisini elinde bulunduruyorlardı. Gönderici alanlar üzerinde yapılar inşa etmeye karşı katı şartlar öne süren uygulamalar içerisinde en çok transfer faaliyetleri yer almıştır (Pizor, 1986).

1970'lerde 11 eyalette 20'den fazla İHT uygulaması başlatılmıştır. Cupertino, Kaliforniya'da ulaşım sisteminin gelişmesi için gelişme alanında esneklik sağlayan İHA programı uygulanmıştır. 1980'lerde ise bu sayı 19 eyalette 60'ın üzerine çıkmıştır. Sadece Kaliforniya' da 21 İHT uygulaması yapılmıştır. 1980'li senelerde uygulanan İHT' ler daha kompleks bir yapıya sahipti. Bunun en önemli nedeni ise ilgili kişilerin, İHT' nin gereksinimlerini karşılayacak biçimde, yeni uygulamalar tasarlamış olmalarıdır. Bu kişiler ilk uygulamaların eksik yönlerine karşın İHT' nin ciddi yararlar sağlayacağına inanmışlar ve hep daha iyi uygulamalar çıkarmaya çalışmışlardır (Pizor, 1986).

2.4. İmar Hakkı Transferi Amaçları ve İlkeleri

İmar hakkı, özel mülkiyet kavramının içerdği birçok haktan birisidir. Burada esas olan özel mülkiyetin belirlendiği hakların korunması ve kamu yararı arasındaki bağlantının ilişkilendirilmesidir. Günümüzde, plan uygulama araçlarının kısıtlı olması sebebiyle mülkiyet hakkı kısıtlanmakta ve kamu yararı gerçekleştirilememektedir. Bu uygulama modelindeki temel amaç ise sağlıklı kent dokusu oluşturarak kentlerdeki yoğunluk ve donatı ilişkisini dengelemek ve mutlak korunması gereken alanları koruyarak muhafaza etmektir.

Bu bağlamda İHT uygulamalarının iki ana amacı bulunmaktadır. Bu amaçların ilki özel bir değeri bulunan arazilerin yapısının korunmasıdır. İkincisi ise çeşitli sebeplerle mülkiyet hakkı sınırlanan hak sahiplerinin kısıtlanan imar haklarının karşılanmasıdır. İlk amaç kamu menfaatini sağlamaya yönelik iken, ikincisi ise mülkiyet hakkını korumaya yöneliktir. Bununla birlikte, kamu yararı ile mülkiyet hakkı arasındaki dengenin oluşturulması da İHT uygulamalarının bir başka amacı sayılmaktadır.

İHT uygulamalarının amacı ilk ortaya konduğu dönemden itibaren günümüze gelinceye kadar gelişen ve değişen bir seyir izlemiştir. ABD’de İHT uygulamalarının ilk tasarlandığı zamanlardaki esas amacı tarım topraklarının, tarihi ve kültürel öneme sahip alanların ve tabii kaynakların korunması olmuştur (Ç.Ş.B, 2015: 17). Zamanla birlikte korumanın kapsamı genişletilmiş ve kıyı bölgeleri ile yaban yaşam alanları gibi arazilerin de koruma altına alınması İHT sisteminin amaçları arasına eklenmiştir. Diğer taraftan, İHT’ nin kamu yararı amacı sadece koruma ile sınırlı kalmamış, sisteme yeni amaçlar da ilave edilmiştir.

Bu amaçlar arasına ilk olarak, çarpık kentleşmenin engellenmesi amacıyla insanların yoğun bir şekilde yaşadığı bölgelerden gelişme potansiyeli yüksek olan bölgelere transfer edilmesi, İHT sisteminin amaçları arasına dâhil edilmiştir. Bir diğer ifadeyle, İHT sisteminin amaçlarına korumanın yanında yoğunluk transferi kavramı da ilave edilerek İHT’ nin kapsamı genişletilmiştir (Ayten, 2003: 212).

Bununla birlikte, kimi arazilerin yerleşime elverişli olmaması veya tabii afet tehlikesi altında olması nedeniyle buraların sonraki süreçlerde İHT uygulaması kapsamına dâhil edildiği görülmektedir (Ç.Ş.B, 2015: 131). Nitekim İHT uygulamaları kentlerde yer alan arazilerin sağlıklı bir şekilde dönüştürülmesi sürecinde önemli bir rol oynamıştır.

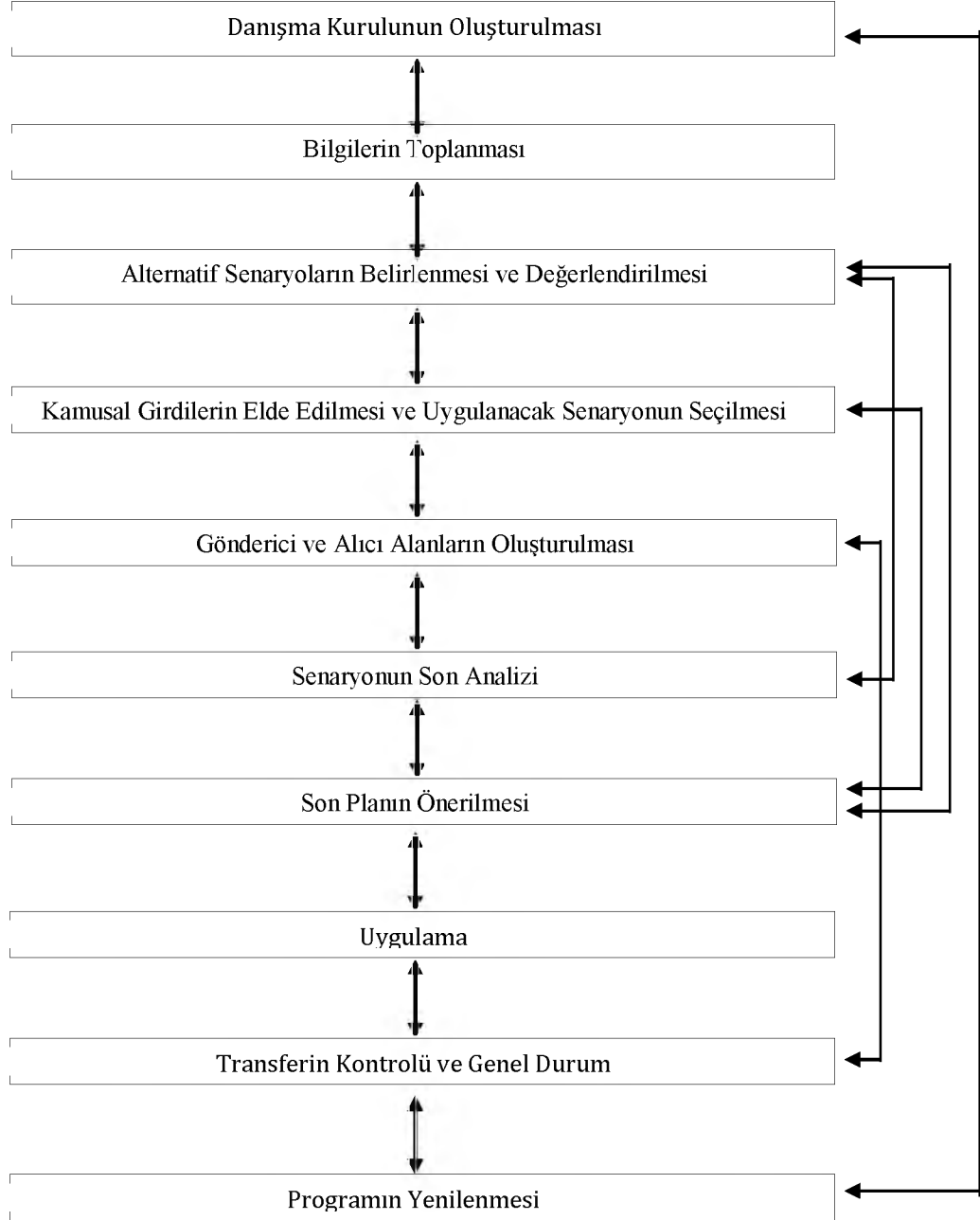
Günümüzde kentsel dönüşüm çalışmaları, tabii afet tehlikesi taşıyan bölgelerde yaşayan nüfusun başka bir yere taşınması işlemleri, sağlıklı kentleşmenin sağlanması amacıyla nüfus yoğunluğunun dengelenmesi ve kentlerde kentsel, sosyal ve teknik alt yapı alanlarının yetersiz olması da İHT sisteminin amaçları içerisine dâhil edilmiştir.

İHT sisteminin amaçları yukarıda ifade edilen amaçlar ile kısıtlı kalmamış, her devlet veya ABD'deki her eyalet kendi yasalarında İHT sisteminin amaçlarını hukuka uygun bir biçimde belirlemiştir. Nitekim eyaletlerin veya belediyelerin yaptığı İHT uygulamalarının çeşitli yerel amaçlarda içerdiği söylenmektedir (Marquitz, 2004: 2).

İHT amaçlarının genişletilmesi sırasında en fazla göz önünde bulundurulacak konu, İHT sürecinin bir bölümüne veya tümüne bir biçimde muhatap olan tarafların sürecin sonunda kesinlikle kendi alanlarında iktisadi açıdan kazançlı çıkabilecekleri bir sistemin kurgulanması sorunudur. Böylelikle, İHT süreci taraflar için çekici bir hale getirilerek, herkesin bu sürecin bir parçası olması ve bunu sürdürmesi amaçlanmaktadır.

2.5. İmar Hakkı Transfer Sistemi Uygulama Modeli

İmar Hakkı Transfer modeli yurtdışındaki örneklere bakıldığında sürecin 10 aşamadan oluştuğu görülmektedir Nelson vd. (2012)'a göre İHT uygulama aşamaları aşağıda (Şekil 2.4) görüldüğü gibi başlıklar altında açıklanmıştır.



Şekil 2. 4. İmar hakkı transfer sistemi uygulama modeli (Nelson vd. 2012)

1. Danışma Kurulunun Oluşturulması

Danışma Kurulu, gönderim alanındaki arazi sahiplerinden, alıcı alandaki arazi sahiplerinden, şehir plancılarından, arsa ve arazi yönetim uzmanlarından ve STK'lerden oluşur. Danışma kurulunun amacı, halkı İHT sistemi hakkında bilgilendirmek ve teşvik etmektir. Danışma Kurulu ayrıca uygulamayı teşvik eder ve destekler (Usta, 2014).

2. Bilgilerin Toplanması

Danışma Kurulu ilk toplantıda mevcut olan verileri sağlar. Kurul tarafından toplanması gereken veriler, bölgedeki doğal kaynakları gösteren bir haritadan, mevcut arazi kullanımı ve mülkiyet yapısını gösteren haritalardan ve diğer belgelerden, bölge için mevcut imar planından ve mevcut arazi kullanımından oluşmaktadır. Veri toplama süreci hiçbir zaman bitmez, çünkü uygulama başında tam olarak hangi verilere ihtiyaç duyulacağı belli değildir, ancak uygulama boyunca farklı veriler gerekir

3. Alternatif Senaryoların Belirlenmesi ve Değerlendirilmesi

Bu aşamada veriler alındıktan sonra, genel plana uygun alternatif senaryolar oluşturulmaktadır. Alternatif senaryoların seçimi genellikle, büyüme hızı, planlanan alanın büyüklüğü, peyzajın karmaşıklığı, nüfus farklılığı ve zaman dilimi gibi yerel faktörlere bağlıdır.

4. Kamusal Girdilerin Elde Edilmesi ve Uygulanacak Senaryonun Seçilmesi

Çalışmanın amacı belirlenirken kamu desteğinden faydalanabilmek programın başarılı olması için önemli bir esastır. Danışma kurulu bu noktada kamunun isteklerini iyi bir şekilde temsil etmesi planın kabul edilebilirliği ve uygulanabilirliği açısından önem arz etmektedir.

Bu noktada, danışma kurulu halka alternatif senaryolar sunar ve senaryoyu kamuoyunun geri bildirimlerine dayanarak değiştirir. Planlama süreci devam ederken, arazi sahipleri, şehir plancıları, iş insanları ve STK'ların etrafındaki insanlarla iletişim kurmaları gerekir. Uygulamadan etkilenen toprak sahiplerinin İHT sistemine katılımını sağlamak son derece önemlidir. Katılımın sağlanması,

uygulamanın sürdürülebilirliğini sağlayacak en önemli faktördür. Uygulanabilir senaryo bu şekilde seçilmelidir. Uygulanan senaryo, gönderen ve alıcı alanların kesin sınırlarını, gönderen alandaki İHT paylarını, alıcı alandaki bonus yoğunluğunu, gönderme alanındaki imar planının sınırlandırılmasını ve İmar Hakkı Transfer sistemine göre imar planının yoğunluğunun arttırılmasını içermektedir.

5. Gönderici ve Alıcı Alanların Oluşturulması

İmar hakkı transferinin bu aşamasında denklik esasına dayanarak gönderici ve alıcı alanların oluşturulmasında aşağıdaki maddeler gerçekleşmektedir;

- Gönderici alanın büyüklüğünün belirlenmesi
- Gönderici alanın yerinde gelişimi için yoğunluk limitinin belirlenmesi
- Gönderici alandaki arsa sahiplerinin İHT sistemine teşviki
- Alıcı alanın büyüklüğünün belirlenmesi
- Alıcı alanın İHT' den önceki ve sonraki yoğunluğunun belirlenmesi
- İHT arz ve talebinin dengelenmesi

6. Senaryonun Son Analizi

Bu noktada, uygulamadan etkilenen tüm arazi sahipleri, planın neden onları etkilediğini ve uygulamalarının onlara nasıl fayda sağladığını bilmelidir. Danışma kurulu, İHT planını resmen kuruluna sunar. Halkın tepkisi üzerine, yönetim kurulu, detayları belirlemek ve seçilen senaryoyu analiz etmek için talimatlarını danışma kuruluna gönderir.

7. Son Planın Önerilmesi

İHT uygulanmadan önce, konsey danışma kuruluna küçük veya büyük değişiklikler yapıp yapılmayacağını soracaktır. Değişim sonrası plan halkın katılımı, geliştirilen analiz ve alternatiflerin özeti ve önerilen İHT planının seçim kriterleri ve nasıl tasarlandığı gibi konuları içermelidir. Böylece, nihai plan oluşturulur ve kamuya açıklanır.

8. Uygulama

Bu aşamada tercih edilen senaryo uygulamaya alınmaktadır. Tercih edilen senaryoda her ayrıntı net bir şekilde dile getirilmeli ve alan bölge ile gönderen bölge arasında denklik esası uygulanarak yeni mülkiyetlerin sahipleri belirlenmelidir.

9. Transferin Kontrolü ve Genel durum

Bu aşamada yalnızca transfer sayısı değil transfer sonrası gelişen hareketler de takip edilmektedir. Ayrıca satın alınan İHT, satılan İHT ve bu transferlerin ilgili bölgelerdeki etkisi ortaya konulmaktadır.

10. Programın Yenilenmesi

Bu aşamada gerekli görülmesi halinde oluşturulan sistem ıslah edilmekte veya alternatif senaryolar yeniden değerlendirilerek yeni bir program geliştirilmektedir.

İmar hakkı Transfer sisteminin nasıl uygulanacağı konusunda yurtdışındaki örneklerden faydalanarak yukarıdaki maddelerle ele alınarak açıklamaları yapıldı. Türkiye’de ise bazı yerel yönetimlerin imar planı konusunda aldıkları kararlarla, imar hakkı transferine yönelik uygulamaları denedikleri ve İHT yönteminin imar planı kararlarına girdi oluşturduğu bilinmektedir. Bu uygulamalar ile İHT yöntemine benzer bir biçimde plan kararıyla “emsal transferi”, “emsal aktarımı”, “imar transferi”, “yapılanma hakkı aktarımı” ve “yoğunluk transferi” gibi literatüre öncülük edecek kavramlar geliştirilmiştir.

Örnek verilecek olursa, jeolojik bakımdan yerleşmeye müsait olmayan bölgeler, sit alanları, tarihi alanlar gibi imar planının kararlarına uygun olarak yeniden yapılandırma hakkı verilmeyen bazı kullanımlar için, mülk sahipleri, imar planlarına göre hak kazanmışlardır. Bu haklar, planın diğer alanlarında kullanılmasına olanak sağlamaktadır. Ancak, bazı uygulamalar planın bütünlüğünü bozmuştur; altyapı problemlerinin ortaya çıkması, ihtiyaçlara göre plan farklılıklarının onaylanması; en önemlisi, plan koordinasyonunun kademeli olarak uygulanamaması gibi sorunlar ortaya çıkmıştır.

Ulaşılan noktada; Türkiye'de bu yöntemin imar planları ile uygulanması, gerek yöntemlerin karışık hale gelmesi, çok boyutluluk ve henüz yukarıda belirtilen sorunların prensipleri için uygun uygulamaların geliştirilmemiş olması, büyük ölçüde yasal altyapı ile ilgili yöntem eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Her bir idarenin kendi yetkileriyle meydana getirdiği sistemin açmaz noktalarını aynı idarenin mevcut olan yetki ve sorumluluklarıyla yok etmesi mümkün görünmemektedir.

2.6. İmar Hakkı Transferinin Yasal ve Yönetmelik Altyapısı

İmar Hakkı Transferi' nin uygulandığı birçok ülkede uygulamanın hangi çerçevede planlanacağı konusunda birtakım belirsizliklerin ortaya çıktığı ve gelecek uygulamalarda İHT' nin kullanılabileceğine ilişkin hükümlerin yer aldığı görülmektedir. Bu anlamda İHT' nin uygulanmasına ilişkin mevzuatın bilhassa planlama konusundaki yasal düzenlemelerdeki belirsizliklerin giderilmesinde ve sorunların çözümünde önemli bir rol oynadığı ifade edilebilir (Nelson vd., 2012: 53).

Türkiye'de ise kentin coğrafi konumu, ekonomik ve sosyal hayatı, nüfus yapısı ve çevresi ile olan bağlantıları göz önünde bulundurularak imar planları hazırlanmakta ve mevzuatta öngörüldüğü şekilde kamu yararı gözetilerek değiştirilebilmektedir. Fakat bu noktada çok fazla plan değişikliği yapıldığında plan bütünlüğü ve ana kararlardan uzaklaşıldığı görülmektedir. (Tazegül, 2010: 180). Bu nedenle imar planında yapılan değişikliklerin onay sürecini olumsuz etkilemesi ve onay sürecine etki eden sorunların çözülmesinde yaşanan güçlükler, İHT sürecini olumsuz etkilemektedir. Burada söz konusu sorunların genellikle uygulamaya ilişkin yasal altyapısının olmayışından ve idarelerin mevcut yetki sorumlulukları ile bu problemleri çözemeyişinden kaynaklandığı görülmektedir. (Duygulu, 2014).

Türkiye'de İmar Hakkı Transferi (İHT) uygulaması 2863 sayılı "Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile mevzuata girmiştir. Buna göre kanunun ilgili (Değişik: 14/7/2004 - 5226/8 mad.) 17.maddesinin c fıkrasında;

Yapılanma hakları kısıtlanmış tescilli taşınmaz kültür varlıklarına veya bunların koruma alanlarında bulunan ya da koruma amaçlı imar plânlarıyla yapılanma hakları kısıtlanan taşınmazlara ait mülkiyet veya yapılanma haklarının kısıtlanmış bölümünü, imar plânlarıyla yapılanmaya açık aktarım alanı olarak ayrılmış, mülkiyetlerindeki veya üçüncü şahıslara ait alanlara, aktarımdan yararlanacak öncelikli hakları belirleyerek bir program dâhilinde aktarmaya, belediye sınırları ve mücavir alanlar içinde belediyeler, bunların dışında valilikler yetkilidir” ifadesi yer almaktadır (Kaman ve Aliefendioğlu, 2017: 728).

Yukarıdaki ifadede aktarım kavramının kullanıldığı ve aktarımın yapılanma (imar) hakkının kısıtlandığı veya imar yasağı getirilmiş olan koruma alanlarında uygulanabileceği anlaşılmaktadır. Ayrıca yine burada yapılanma haklarının transferi ile ilgili yetkinin mücavir alan içinde belediyelere, mücavir alan dışında ise valiliklere ait olduğu görülmektedir. 17. maddenin devamında ise;

“Aktarım işleminde Sermaye Piyasası Kurulunca onaylı gayrimenkul değerlendirme şirketlerince yapılacak rayiç değer denkleştirmesi esastır. Ancak aktarıma konu hak tescilli taşınmaz kültür varlığına ilişkin ise yapı değeri dikkate alınmaz. Bu taşınmazlar için, kısıtlanmış yapılanma haklarının, imar plânlarıyla aktarım alanı olarak ayrılmış yapılanmaya açık diğer alanlarda kullanılmasını sağlayacak ve bu hakkı hamiline yazılı menkul kıymete dönüştürecek belgeler düzenlemeye, bu belgeleri yapılanma hakları kısıtlanmış alan olarak gösterilen ve tapuda bu konuda şerh düşülen alanlardaki taşınmaz sahiplerinden hak sahibi olanlara vermeye, imar plânında aktarım alanı olarak ayrılmış ve tapuda bu konuda şerh düşülen alanlarda ise ruhsat vermek için toplamaya ilgili idareler yetkilidir. Menkul kıymetlerin basılması, saklanması, el değiştirme işlemlerinin onaylanması ve veri tabanının oluşturulması ve denetlenmesi İller Bankasıncı yapılır” ibaresine yer verilmektedir.

Kanunun 17. maddesinde yer alan bu ifadelere bakıldığında imar hakkı transferinde menkulleştirme işlemi sonrasında gerekli olan sertifikaların çıkartılması, saklanması ve devredilmesi konusunda belediye, valilik ve İller Bankasının yetkili olduğu anlaşılmaktadır.

Aynı şekilde 644 sayılı “Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname” nin 11. maddesinde de yenileme ve dönüşüm alanlarında İHT uygulamasının yürütüleceğine yönelik ifadeler yer almaktadır. Yine 6306 sayılı “Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun’ un 6. Maddesinde ise riskli alanlardaki imar haklarının başka bir alana aktarılması ifadesi yer almaktadır (Kaman, Aliefendioğlu, 2017: 728). Burada dünya çapında daha ziyade koruma alanlarında yürütülen uygulamanın, 3194 sayılı İmar Kanunu çerçevesinde yapılması gereken imar uygulaması yerine kullanılacağıın Bakanlık tarafından vurgulanmış olmasının dışında bu uygulamalar ile koruma alanlarına ilişkin ulaşılmak istenen hedefler ön plana çıkmaktadır (Anonim, 2014).

648 sayılı “Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname’de yenileme, kentsel dönüşüm ve transfer alanları geliştirme, arsa ve arazi düzenleme ve imar hakkı transferi’ ifadeleri kullanılmıştır. Bakanlık burada yetkilerini teşkilatın içindeki “Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğü” eli ile kullanmakta ve bu yetkiler diğer imar uygulamalarında kullanılmamaktadır. Ayrıca 6306 sayılı kanun ile değerlendirildiğinde transfere konu olan yerlerin riskli alanlar ve rezerv yapılar ile sınırlandırılmış olduğu görülmektedir.6306 sayılı “Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun” da rezerv, riskli yapı ve riskli alan kavramlarına açıklık getirilmiş ve bu alanlarla ilgili şu ifadelere yer verilmiştir:

“Bu alanlarda bulunan taşınmazları satın almaya, ön alım hakkını kullanmaya, bağımsız bölümler de dâhil olmak üzere taşınmazları trampaya, taşınmaz mülkiyetini veya imar haklarını başka bir alana aktarmaya....” Çevre ve Şehircilik Bakanlığının görev ve yetkilerine söz konusu alanlarla ilgili olarak “...imar haklarını başka bir alana aktarmaya....” hususu ilave edilmiştir (T.B.M.M., 2012).

Türkiye’de İmar Hakkı Transferi kavramı “2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu” ve “6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların

Dönüştürülmesi Hakkında Kanun” çerçevesinde ele alınmaktadır. İHT uygulamasının Dünya’da ki örneklerine bakıldığında, bilhassa ABD’de taşınmaz sahiplerinin inşaat haklarına karşılık aldığı sertifikaları paraya çevirebildiği veya bu hakkını insani bir hak olarak kendilerine sunulan başka bir yerde kullanabildiği görülmektedir. Türkiye’de buna benzer uygulamalar yapılmaya çalışılsa da imar mevzuatında gereken düzenlemelerin yapılmamış olması ve sürecin ilave düzenlemelerle sürdürülmeye çalışılmış olması nedeniyle başarılı olamamıştır (Özbilen ve Gülersoy, 2016).

Türkiye’de İHT programının “zorunlu” ve “ihtiyari katılım” olmak üzere iki şekilde uygulandığı ve katılımın zorunlu olduğu uygulama şeklinin daha başarılı olduğu söylenebilir. Ancak uygulama şekli ile alakalı olarak İmar Hakkı Transfer Sistemi ile ilgili önemli düzenlemeler getiren 2863 sayılı Kanun, 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ve de 648 sayılı KHK’da kesin bir açıklama bulunmamaktadır. Sonuç olarak İHT uygulaması Türkiye koşulları göz önünde bulundurulduğunda programın güven verecek bir şekilde planlanması ile birlikte ihtiyari katılım şeklinin de daha iyi sonuçların ortaya çıkacağı düşünülmektedir.

2.7. İmar Hakkı Transfer Yönteminin Diğer Uygulama Yöntemleriyle Karşılaştırılması

Çalışmanın bu bölümünde imar hakkı transferi uygulaması “Kamulaştırma”, “İmar Kanunu 18. Madde”, “Rızaen Terk” ve “Takas” yöntemleri ile karşılaştırılmaktadır.

2.7.1.Kamulaştırma

İmar planında gösterilen yol, park, çocuk bahçesi, okul, hastane, vb. gibi kamu yararına hizmet edecek sosyal donatı alanlarının mülkiyeti özel kişilerin elinde olabilir. Bu gibi alanlardan faydalanabilmek için bu alanların mülkiyetinin ilgili kamu kuruluşlarına geçmesi gerekmektedir. Mülkiyet sahibinin rızasını almaksızın, bedeli ödenmek koşuluyla, devlet ve ona bağlı bir kamu kuruluşuna

aktarıma işlemine kamulaştırma denir. Kamulaştırma işlemi mülkiyet hakkına sınırlama getiren veya onu ortadan kaldıran bir işlemdir (Türk, 2004).

Kamulaştırmanın temel yasal dayanağı 1982 anayasasının 46. Maddesinde (Değişik: 3/10/2001-4709/18 md.) “ Devlet ve kamu tüzelkişileri; kamu yararının gerektirdiği hallerde, gerçek karşılıklarını peşin ödemek şartıyla, özel mülkiyette bulunan taşınmaz malların tamamını veya bir kısmını, kanunla gösterilen esas ve usullere göre, kamulaştırmaya ve bunlar üzerinde idarî irtifaklar kurmaya yetkilidir”. şeklinde ifade etmiştir.

1982 Anayasasına göre kamulaştırma bedeli nakden ve peşin olarak ödenecektir. Kişiyne ödenecek tazminatın tutarını belirlemede iki farklı kriter kullanılmaktadır. Birinci kriter, nesnel ya da yasal bedel kriteridir. Bu kritere göre, ödenecek tazminatın tutarı, kanunlarla, kamu menfaati gözetilerek ve kamunun ödeme gücüne uygun bir seviyede hesaplanmaktadır. Bilhassa az gelişmiş ülkelerin mahalli idareleri nesnel bedel kriteri ile bu tutarları hesaplamaktadır. Kamulaştırmada ikinci kriter ise, öznel bedel kriteridir. Bu uygulama taşınmaz mal için piyasada geçerli olan fiyatın tam olarak sahibine ödenmesini gerektirmektedir. Rayiç bedel olarak adlandırılan bu kriter, kamunun yüksek tazminatlar ödemesine neden olmakta ve kent planlarının uygulanmasını zorlaştırmaktadır (Akçeşme, 2006).

Kamulaştırma bedelinin belirlenmesi ise şöyle işlemektedir; kurulacak bilirkişi heyeti ve mahkeme heyeti taşınmaz mal veya kaynağın yer aldığı yere beraber giderek, burada bulunan görevlilerin beyanları ile mal veya kaynağın bedelinin belirlenmesine esas olan alanın yüzölçümü, imar durumu, konumu ve benzeri unsurlar ile birlikte bedelin belirlenmesini etkileyecek diğer kriterleri de göz önünde bulundurarak düzenlenen bir rapor ile taşınmaz malın değerini belirlerler. Gerçekleştirilen bu değişiklik ile birlikte kamu idaresi ile taşınmaz sahibinin kamulaştırma bedeli üzerinde anlaşma yapma imkânı da sağlanmıştır. Kamulaştırma Türkiye’de en son başvurulanan bir uygulamadır. Bunun en başlıca nedeni ise kamuya maddi olarak ağır bedeller yüklemesidir (Akçeşme, 2006).

2.7.2. İmar Kanunu 18. Madde

Mülkiyet hakkına müdahale niteliği taşıyan bu düzenlemenin yasal dayanağı 3194 sayılı İmar Kanunun 18 maddesidir. Buna göre;

“Arazi ve arsa düzenlemesi: (1) Madde 18 – İmar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazi maliklerinin veya diğer hak sahiplerinin muvafakati aranmaksızın, birbirleri ile yol fazlaları ile kamu kurumlarına veya belediyelere ait bulunan yerlerle birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil, hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re ’sen tescil işlemlerini yaptırmaya belediyeler yetkilidir. Sözü edilen yerler belediye ve mücavir alan dışında ise yukarıda belirtilen yetkiler valilikçe kullanılır “ denilmektedir (İ.K., mad.18).

Bu maddenin amacı, imar planına uygun düzgün daha ekonomik ve kullanılabilir bir imar parseli oluşturulmasıdır. İmar Kanunu madde 18 düzenlemesi, uygulamada “parselasyon planı”, “DOP (düzenleme ortaklık payı kesintisi)” ve “hamur kuralı” şeklinde de adlandırılmaktadır. Hamur kuralının kanunlar kapsamında yapılmış bir tanımı bulunmamakla birlikte DOP (düzenleme ortaklık payı kesintisi) ile aynı anlamda kullanılmaktadır.

Hamur kuralı, kamulaştırma yapılmaksızın idare tarafından taşınmaz mal edinme ve kamu yararına kullanma amacıyla uygulanan bir yöntemdir. Doktrinde “hukuka uygun kamulaştırmasız el koyma” şeklinde ifade edilen bu yöntem, imar planlarının uygulanması ve imar planlarına uygun kentleşmenin oluşması için uygulanan hukuki bir araçtır (Günday, 2004: 247)

18. madde uygulaması yapılırken, uygulamayı gerçekleştiren idare tarafından arazi ve arsaların dağıtımı esnasında ortaya konulan idari işlemler ve saha düzenlemeden ötürü meydana gelen değer artışlarına karşılık olarak “Düzenleme Ortaklık Payı” alınır. Bu miktar;

“Arazi ve arsa düzenlemesine ilişkin yapılan son değişiklik olan 03.12.2003 tarih ve 5006 sayılı kanunun 1. maddesi ile 03.05.1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 18 inci maddesinin ikinci fıkrasında yer alan “otuz beşini” ibaresi “kırkını” olarak değiştirildiğinden, arazi ve arsanın düzenlemeden önceki yüzölçümünün %40’nı geçemeyeceğı belirtilmişken, 10/07.2019 tarihindeki son değişiklikle bu oran %45’e yükseltilmiştir” (Demirel, 2019: 9).

Yine 3194 Sayılı İmar Kanunu’nun 18 inci maddesinin üçüncü fıkrasında; “Düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tâbi tutulan yerlerin ihtiyacı olan Millî Eğitim Bakanlığına bağı 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.” şeklinde değiştirilmiş ve “Millî Eğitim Bakanlığına bağı ilk ve ortaöğretim kurumları” ibaresi dâhil edilmiştir (Demirel, 2019: 9).

Hamur kuralına göre mülkiyet sahiplerinin arsa ve arazilerine birleştirilerek hamur haline getirilmektedir. Ve sonrasında hisseleri oranında tekrar dağıtılmaktadır. Başka bir deyişle bu düzenleme ile imar planı kapsamındaki alanın mülkiyet tablosu yeniden düzenlenmektedir (Günday, 2004: 247).

2.7.3. Rızaen Terk

Şehir planlanması amacıyla yapılan düzenlemelerle İmar planlarında mülkiyet hakkına birtakım sınırlamalar getirmektedir. Buna örnek olarak 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 15 ve 16. madde uygulamaları gösterilebilir. 3194 sayılı İmar Kanunu’ nun 15. maddesinin birinci fıkrasında; “İmar planlarına göre yol, meydan, yeşil saha, park ve otopark gibi umumi hizmetlere rastlayan gayrimenkullerin bu kısımlarının ifrazına ve tevhidine izin verilmez” ifadesine yer verilmiştir. Yine 3194 sayılı İmar Kanunu’ nun 16. Maddesinde ise; “Belediye ve mücavir alan hudutları içindeki gayrimenkullerin re’sen veya müracaat üzerine tevhid veya ifrazı, bunlar üzerinde irtifak hakkı tesisi veya bu hakların terkinin, bu Kanun ve yönetmelik hükümlerine uygunluğu belediye encümenleri veya il idare kurullarınca onaylanır. Onaylama işlemi, müracaatın belediyelere

veya valiliklere intikalinden itibaren en geç 30 gün içinde sonuçlandırılır ve tescil veya terkin için 15 gün içinde tapuya bildirilir. Tapu dairesi, tescil veya terkin işlemini bir ay içinde sonuçlandırmak zorundadır. Bu Kanun hükümlerine göre şüyulandırılan gayrimenkullerin sahipleri ilgili idarenin tebliği tarihinden itibaren altı ay içinde aralarında anlaşamadıkları veya şüyuun izalesi için, mahkemeye müracaat edilmediği takdirde ilgili idare hissedarmış gibi, şüyuun izalesi davası açabilir. Tarafların rızası veya mahkeme kararı ile şüyuun izalesi ve arazi taksimi de yukarıdaki hükümlere tabidir” ifadesi yer almaktadır. (İ.K., mad. 16)

Yargı kararlarında bedelsiz terk kavramı ile ilgili bir tanım bulunmamaktadır. Bedelsiz terk uygulamasında özel mülkiyete konu olan taşınmaz mülkiyet sahiplerinin rızası söz konusudur. Başka bir ifade ile bedelsiz terk uygulamasında hak sahiplerinin rızası ve gönüllü terki mevzubahistir. Ayrıca bedelsiz terk tüm arsalarda aynı oranda uygulanmazken, her türlü kamu hizmetleri için kullanılabilir (Gülen, 2000: 35-36).

2.7.4.Takas / Trampa

Taşınır veya taşınmaz bir malın başka bir malla değiştirilmesi işlemidir. Diğer bir ifadeyle trampa sözleşmesinde, taraflardan birinin vermeyi yüklediği bir mala ya da hakka karşılık, karşı taraf da başka bir mal ya da hak vermeyi yüklenmektedir. Trampa sözleşmesinde değiş tokuş ilişkisi içinde bulunan karşılıklı edinimlerden her ikisi de nakitten başka bir şeydir. Dolayısıyla trampa sözleşmesinde taraflardan her ikisi de hem satıcı hem de alıcı konumundadır; sözleşmenin kendisini yükümlülük altına soktuğu şeyin teslimi ve mülkiyetini geçirmeyi borçlanma bakımından satıcı, kendisine teslim ve mülkiyetinin geçirilmesi gereken şey bakımından alıcı konumunda bulunmaktadır (Feyzioğlu, 1980: 311 ve C. Yavuz, 2011: 332).

Trampa sözleşmesinde kaide olarak, karşılıklı olarak değiş tokuş yapılan malların birbirleriyle aynı kıymette olması gerekmektedir. Ancak kimi zaman taraflardan birinin vermeyi yüklediği mal, karşı tarafın vereceği mala kıyasla daha düşük bir kıymette olabilmektedir. Çoğunlukla bu gibi durumlarda, daha düşük kıymette

mal veren taraf, aradaki kıymet farkını para ödeyerek kapatmaktadır. İşte bu durumda, ortada karma ya da bileşik bir sözleşme söz konusu olmaktadır. Burada mal değişim sözleşmesinin özelliği üstün gelmektedir. Ancak tarafların gerçek amacı, malla başka bir malın değiş tokuş edilmesi değil de mal karşılığı para ödenmesi ise ve para ile birlikte bir mal da veriliyorsa artık burada satış özelliği üstün gelmektedir (Zevkliler ve Havutçu, 2004: 151).

2.8. Dünya’ da İmar Hakkı Transferi Uygulamaları

İmar Hakkı Transfer yönteminin daha net ve eksiksiz olarak kavranmasını sağlamak için, bazı İHT örneklerinin açıklanması faydalı olacaktır. Bu bölümde, dünya çapında başarıyla uygulanmış birçok İHT uygulamasına yönelik örnekler yer almaktadır.

2.8.1. New York, Amerika

1961 senesinde New York şehri yoğunluk limitlerine esneklik getiren yeni bir uygulamayı yürürlüğe sokmuştur. Söz konusu bu uygulama ile birlikte bir yapı adası üzerindeki farklı bireylerin mülkiyetinde bulunan komşu parseller tek bir mülkiyet olarak kabul edilmiştir. Bu uygulamanın en önemli getirisi tarihi değeri bulunan yapıların korunması olmuştur. Dünyanın ilk imar hakkı aktarımı programı 1968 yılında New York’ta Kültürel Varlıkları Koruma Yasası ile yürürlüğe girmiştir. Bu kanun gereğince tarihi yapılarda kullanılmayan yoğunlukların aktarılacağı alan bölgeler; bitişik parseller, yolun karşısındaki parseller ya da aynı kişinin mülkiyetinde bulunan uzak ama birbirine bitişik parseller olacaktır. Kanunun kabul edilmesinden 1 sene sonra şehirdeki değerli tarihi yapılardan biri olan Büyük Merkez İstasyonu’nun üstüne yapılacak olan 59 katlık bir ofis kulesine izin verilmemiştir (Şekil 2.5). Böylece 1903 senesinde yapılmış bu tarihi tren garı İmar hakkı aktarımı ile korunmuş ve ofis kulesi için önerilen yoğunluk komşu parselde aktarılmıştır.



Şekil 2. 5. Büyük merkez istasyonu (Grand Central Terminal) – New York

New York şehrindeki İmar hakkı transferi uygulamaları çoğunlukla tarihi alanlar için yapılmamıştır. Fakat South Street bölgesi için bir ayrıcalık tanınmış ve özel bir tadilat planı oluşturulmuştur. Bu plana göre bir koruma alanı tasarlanmış ve bu bölgedeki imar hakları bitişik parselde tasarlanan alıcı bölgeye aktarılmıştır. Mali kuruluşlar imar hakkı karşılığında kredi almış ve takip durumundaki insanların borcunu ödemiştir. İmar hakkı transferi bankalarında tutulan bu haklar ise alan bölgede birçok iş yeri binasının yapımını teşvik etmek için kullanılmıştır. Böylelikle tarihi alandaki mal sahipleri kredilerle yapılarını yenilemiş ve bu durum ise o alanı turistler için bir cazibe merkezine dönüştürmüştür. Bu program ile aşağı yukarı 56.000 m² imar hakkı transferi gerçekleşmiştir (Preutz, 2003).

2.8.2. Miami-Dade County Programı, Amerika

Miami-Dade İlçesi, Amerika Birleşik Devletleri'nin Florida eyaletinin güneydoğusunda yer alan bir ilçedir. İlçenin nüfusu 2016 yılı itibarıyla 2,712,94 olup ABD'nin en yoğun nüfuslu 7. ilçesi olmaktadır. İlçenin merkezi Miami şehridir (Şekil 2.6). DadeCounty'nin, yarısı sulak alanlarla kaplıdır. Everglades tropik sulak alanı ise hafif eğimli özellikte olup geniş bir alana yayılmaktadır. Bu alanların, yeraltı sularını biriktirmesi, kıyıya yakın bölgelere tuzlu su girişini azaltması ve seli engellemesi gibi yararları mevcuttur. Fakat insanların doğaya

müdahaleleri sonucunda Everglades alanı yeraltı ve yerüstü sularını toplama-boşaltma yeteneğini büyük ölçüde kaybetmeye, bununla birlikte bazı çevresel fonksiyonları da bozulmaya başlamıştır. Bunun üzerine, 1980 senesinde Doğu Everglades alanı için bir Koruma planı devreye sokulmuştur. 1981 senesinde ise DadeCounty Komisyon Kurulu tarafından Doğu Everglades Yönetmeliği uygulanmaya başlanmıştır. Bu yönetmelik ile birlikte arazi kullanım düzenlemeleri ve İmar hakkı transfer uygulaması ile alakalı işlemler başlatılmıştır. Potansiyel “gönderen bölgeler Doğu Everglades’de uygun alanlarda belirlenmiş, “alan bölgeler ise “gönderen bölgelerle bağlantısı olmayan ancak DadeCounty gelişme planı ile belirlenen kentsel alan sınırları içinden seçilmişlerdir (Kaman ve Aliefendioğlu, 2017: 729).



Şekil 2. 6. Miami-DadeCounty – Amerika

Programın sonucu değerlendirildiğinde; DadeCounty’de ek gelişme ile ilgili olarak kuvvetli bir istegin sürdüğü görülmektedir. Bununla birlikte imar hakkı transferinin doğrudan İHT sahibinden alınması veya aracılardan alınması durumunda arazi sahibi bu satışlardan piyasa fiyatları oranında fayda sağlamıştır. Fakat idare “gönderen bölgeden ayrılan İHT sayısını izleyememiş, yine de 2001 senesi analizleri, aşağı yukarı 4500-4700 arasında olan İHT sayısından 829’unun yerleşim maksadıyla kullanıldığını ortaya koymuştur. Ayrıca 2010 itibarıyla hemen hemen 4500 İHT’nin yarısından çoğunun kullanılmadığı ve İHT’lerin ticari faaliyetler yerine daha ziyade konut

projelerinde kullanıldığı ve kullanılmaya da devam edildiği ifade edilmektedir (Kaman ve Aliefendioğlu, 2017: 730).

Söz konusu program; gelişme planı ile İHT kullanmayı özendirme, İHT sayısının çokluğu sebebiyle satın alma imkanlarının çok olması, çevre ile ilgili nedenlerle getirilen yoğunluk sınırlamalarının “gönderen bölgelerdeki gelişme hareketlerinde isteksizlik meydana getirmesi, kimi yönetim alanlarında transfer oranının 8 akre için 1 İHT gibi yüksek tutulmasının geliştiriciler açısından özendirici olması ve plan kararları ile “alan bölgelerin koruma altına alınmasının İHT kullanımını geliştiriciler için çekici duruma getirmesi gibi sebeplerden dolayı başarılı bulunmuştur (Nelson vd., 2012: 187-190).

2.8.3. Vancouver Programı, Kanada

Vancouver Kent Konseyi 1983 yılında bir alandan diğer bir alana yoğunluk transferini gösteren ve yeniden bölgeleme uygulamalarının yolunu açan bir bildirgeyi kabul etmiştir. Bu bildirge ile konut, sosyal, kültürel, eğitim ve rekreasyonel maksatlı kullanımlar için birtakım teşvikler verilerek tarihi yapıların ve sahaların muhafazası, açık saha ve park sahalarının yapılması ve modern bir kentsel tasarımın faaliyete geçirilmesi amaçlanmıştır. Vancouver şehri planlama birimi, yoğunluk aktarımı programına başvuracakların takip edeceği yolları izah eden bir belge düzenlemiştir. Sonra yöntem, planlama departmanının yöneticisi ile gerçekleştirilen gayri resmi görüşmelerle başlamış ve her bir adım yasada tanımlanmıştır. Bu yöntemde yoğunluk aktarımı süreci ile beraber planla kararlaştırılan gelişme izinlerinin verilmesine de devam edilmiş ve uygulamanın bu biçimde yürütülmesiyle “alan bölgenin ek yoğunluğa elverişli olup olmadığının denenmesi amaçlanmıştır. Yöntem uygulanmaya başlandıktan itibaren ilk üç sene içinde üç yeni bölgeleme uygulaması yoğunluk aktarımıyla ilişkilendirilmiş ve onaylanmıştır.



Şekil 2. 7. Vancouver– Kanada

Halka açık alanlar veya parkların dizaynı amacıyla belirli bir sahada yoğunluklar birleştirilmiş ve böylelikle parklar dizayn edilebilir bir duruma kavuşturulmuştur (Şekil 2.7). Bununla birlikte yoğunluk transferinden karma kullanımlı projeler ve tarihi yapıların muhafazası için de yararlanılmıştır. Vancouver programıyla alakalı olarak plancılarla gerçekleştirilen mülakatlarda, planlama departmanı ve kent konseyinin kuralları aynen uygulanacağı hususunda kararlı olmaları ve bunu açık bir şekilde belirtmeleri sonucunda, sektörde yer alan bütün aktörler kriterlerin önemini anlamış ve piyasada kesinlik egemen olmuştur. Sonuç olarak İHT programının ilk önce kamu menfaati amacıyla kullanılması gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca kuralların anlaşılabilir olması ve bankacılık düzeninin hem bürokratların hem de politikacıların takdirine bırakılmasının birçok olumsuzluklara yol açacağı ve spekülatif bir ortamın oluşabileceği gibi konulara dikkat çekilmiştir (McLaughlin, 1986).

2.8.4. Valencia Programı, İspanya

1980’li senelerden itibaren batıda yürürlüğe sokulan ve devlet-özel sektör işbirliği ile yapılan “kentsel dönüşüm projeleri”, kentlerin modern kentler sistemi içinde yerini alması maksadıyla ortaya çıkmıştır. Bilhassa bu projelerin zamanla eskiyen şehir merkezlerinde ve terk edilen sanayi sahalarında hayata geçirildiği görülmektedir. İmar Hakkı Transfer sistemi, İspanya’da 1980’li senelerde tarihi yapıların muhafazası için kullanılmıştır. Buna yönelik ilk uygulama ise

Valencia’da 1978 senesinde gerçekleştirilmiş ve daha sonra diğer kentlerde de uygulanmaya başlanmıştır (Şekil 2.8). İHT programının tatbik edileceği sahadaki arazi sahiplerine, planla öngörülen standart gelişme hakkının kullanılması ya da kamu faaliyetleri için mülkünü belediyeye bırakıp başka bir alanda İHT kullanılması ve sağlanacak yararın iki mülk sahibi arasında (arazi sahibi ve arsa sahibi) paylaşılması seçenekleri sunulmuştur. 1980’li senelerde şehir merkezi ile sahil bağlantısının sağlanması amacıyla var olan sanayi alanlarının yeni yerleşim ve ticari sahalarla değiştirilmesi kararlaştırılmıştır. Bu durum ise bazı kamusal altyapı ve bayındırlık işlerinin gerçekleştirilmesini zorunlu kılmıştır. İlk önce sahaya yönelik planlar düzenlenmiş ve bunlar kabul edilmiştir. Ardından işler durumda olan sanayi yerlerinin faaliyetleri durdurularak, binaları yıkılmış ve saha düzgün bir hale getirilmiştir.



Şekil 2. 8. Valencia– İspanya

Daha sonra merkezle bağlantı oluşturacak bir köprü inşa edilmiş, eski nehir yatağı park haline getirilmiş, peyzaj bahçeleri, yeni caddeler, sokaklar, meydanlar, kamu binaları için yeni arsalar ve sosyal konutlar inşa edilmiştir. Sahadaki büyük maliyetler, muhtemel yararların spekülatif olması ve koordinasyon eksikliği gibi sebeplerden dolayı kimse yeni bir düzenlemenin içinde olmak istememiştir. Belediye bunun üzerine mali kaynağı olmamasına karşın öncelikle tüm mülkleri zorunlu olarak satın alma yoluna gitmiştir. Daha sonra halka açık bir yarışma düzenleyerek bir geliştiricinin tüm mülkleri satın

alıp işlemleri yürütmesini sağlamıştır. Bu gelişmenin içinde olmak isteyen birtakım mülk sahipleri tek bir geliştirici ile projenin uygulanmasına karşı çıkmışlar, ancak sözleşmede geliştiricinin projeye dâhil olmak isteyen arazi sahipleriyle müşterek hareket etmesi gerektiği şartı yer aldığından bu hususla alakalı yeni bir düzenlemeye gidilmemiştir. Yarışma neticesinde, bir banka ve sahadan geniş mülkler satın almış büyük bir yüklenicinin dâhil olduğu bir ortak girişim seçilmiştir. Bir anda tüm mülk sahipleri bu oluşum ile ortak olmayı istemişler ve böylece taraflar arasında bir anlaşma sağlanmıştır. Yeni gelişme ve altyapı faaliyetleri 1991 ve 1996 seneleri arasında başarıyla gerçekleştirilmiştir. Uygulama sahası 2000’li senelerin bitimine doğru piyasanın odak noktası olmuştur. Sahanın % 80’i kamu kullanımına ve % 8,5’i özel sektöre ayrılmıştır. 2007 yılında ise, modelin başarılı olması nedeniyle ülke genelinde uygulanmasına yönelik bir yasa çıkarılmıştır (Janssen vd, 2009: 95-107).

2.8.5. Hong Kong, Çin

Kamu için tarihi bir miras olan SheungWan ve Wanchai gibi tarihi alanlarda bulunan binalar, eski ve işlevini yitirdiği için sahipleri tarafından önemli bir gelir kaynağı oluşturmamaktadır. Kamunun tarihi bir miras olarak gördüğü bu yapılar gereken bakım ve onarım yapılmadığı için fiziksel eskimleri gerçekleşmiştir. Bu durum ise ticari aktivitelerin geniş ve yeni alanlara yönelmesine neden olmuştur. Burada yenilikçi ve dönüşümcü bir yöntem olan İmar Hakkı Transferi (İHT), Hong Kong’un kültür mirasını korumak ve kentleşme için yatırımcıların ve arsa sahiplerinin teşviki açısından önemli bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır. İHT, Çin’ de mümkün olan en düşük maliyetle tehdit altında bulunan tarihi binaların korunmasını sağlayan önemli bir araç olarak kabul edilmektedir.

İHT uygulamasının esasen Çin’de 1960-1980 yılları arasında “Letters A-B” adı altında farklı bir şekilde uygulandığı söylenebilir. Bu uygulama ile kırsal alanlardaki bir arazi toplulaştırma sertifika yöntemiyle en düşük maliyetle konut gelişimi amacıyla takas imkânına kavuşmaktadır. Daha sonra 1980’li yılların başlarında uygulamada yaşanan duraksama nedeniyle uygulamaya esneklik getirilmiş ve arazinin paraya çevrilmesine izin verilmiştir. 1980’li yılların

sonlarına gelindiğinde ise “Letter A-B” lerin önemli bir bölümü büyük yatırımcılar tarafından alınmış, bu da kentsel alanların şekillenmesinde önemli bir rol oynamıştır. 2007 yılında ise Kalkınma Bürosu’nun kurulması ile iktisadi gelişme ve koruma arasında önemli bir denge oluşturulmuştur. Hong Kong gerek şehir planlama yasası gerek yasaya bağlı mükemmel bir planlama sistemi ve arazi yönetimi ile İHT uygulamaları için önemli bir altyapı oluşturmaktadır.

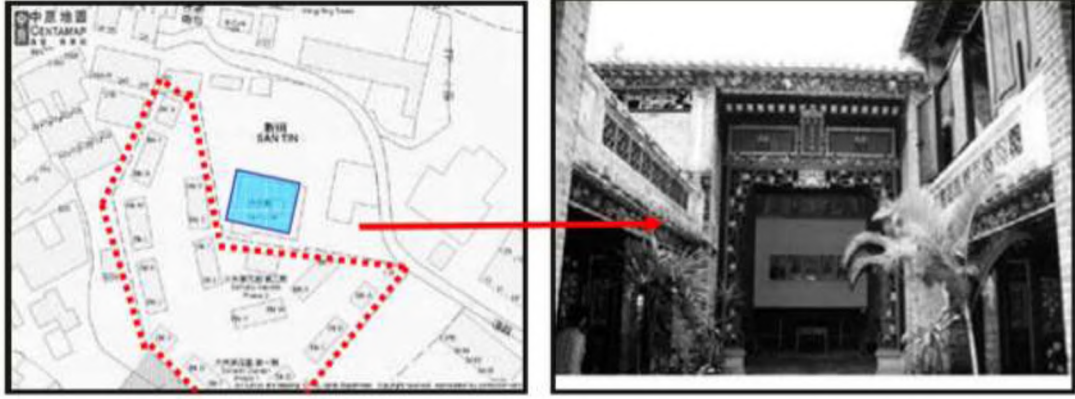
Lai(2002)’ a göre kentsel alanlarda açılan yeni gelişim alanları, şehir merkezi ve civarındaki alanlarda daha dengeli bir gelişme sağlayacak ve tarihi alanların yenilenmesine etkili olacaktır. Bu nedenle Letter A-B, İHT’nin bir başka şekli olarak değerlendirilmektedir. Fakat Hong Kong’ta İHT’nin uygulanması için birtakım düzenlemelerin de gerekli olduğu görülmüştür. Buna göre 1974’ de Costonis tarafından bazı ek düzenlemeler getirilmiştir:

- İHT için olası yasal araçların belirlenmesi,
- Aktarım alanlarının tasarlanması,
- Teşvik edici bölgeleme,
- Ekstra parsel oranı ve
- Miras vergi sertifikalarıdır.

Hong Kong’da bitişik parseller için İmar Hakkı Transferi yönteminin kullanıldığı ve tamamlanmış İHT uygulamalarına rastlandığı görülmektedir. Burada İHT parsellerin birbiri sıra gelmesi ve bitişik olması gerekmektedir. Ancak miras niteliğindeki bütün parseller bitişik değildir. Bu parsellerin önemli bir kısmı ya binaların ya da mülkiyetleri farklı kişilere ait olan parsellerin arasında bulunmaktadır. Yatırımcılar koşulların koruma için uygun olmaması durumunda sunacakları planda korumayı zorunluluk haline getirmekle yükümlü değildir. Birbiriyle uyumlu aktarım alanları zor bulunduğundan, bitişik parseller için kısıtlı sayıda İHT yapılmıştır.

Tai Fu Tai, 1865’ de Man Chung-luen tarafından yapılmış büyük resmi bir konak olup, bitişik parseller ile gerçekleştirilen bir İHT uygulamasıdır (Şekil 2.9). Projenin gerçekleştirilmesi için hükümet ve mülk sahipleri ile uzun görüşmeler

yapılmış ve bunun neticesinde yapının korunması için bitişik parsellerde transfer yapılmasına ve bu alanın konut alanı olarak kullanılmasına karar verilmiştir. 1986’ da restore edilen Tai Fu Tai, tarihi mirasın korunması açısından büyük bir başarı olmuştur (Dündar, 2010: 71).



Şekil 2. 9. Tai Fu Tai

Hong Kong’da bitişik olmayan parseller üzerinde de tamamlanmış İHT uygulamalarının olduğu görülmektedir. Hong Kong’da imar hakkı transferi aynı bölgede olmak koşulu ile başka bölgelere transfer edilebilmektedir. Ayrıca transferlerin belli bir parselle sınırlı kalması koşulu ile imar hakkına ilave olarak transferler belli bölgelere dağılabilmektedir. Buradaki amaç, yeni transfer alanlarının oluşmaması ve gelişmenin belirli bir bölgede sağlanmasıdır (Dündar, 2010: 71).

Bu yöntem 1970’li yıllardan itibaren tarihi miras özelliğindeki binaların ve önemli alanların korunması için ABD’de sıkça kullanılmıştır (Preutz, 2003). Bitişik olmayan parseller üzerinde yapılan İHT ile de aynı şekilde gelişmenin belli bir bölgede olması sağlanmaktadır. Yine Kanada ve Avustralya’ da da bitişik olmayan parseller, yenilenmesi ve korunması gereken yapılar için sahipleri tarafından imar hakları transfer edilmektedir. (Li, 2009).

2.9. Bölüm Değerlendirmesi

İmar hakkı transferi, tarımsal ve çevresel açıdan yüksek duyarlılık alanlarının korunması ve dağınıklığının önlenmesi, tarihi mekânların muhafazası, kompakt kentsel alanların gelişimi ve kent merkezlerindeki ticari gelişmeyi teşvik etmek üzere tasarlanan bir sistemdir. İmar hakkı transferi ile hak sahipleri kullanamadıkları imar haklarının bir kısmından veya tamamından vazgeçmesi durumunda denklik ilkesine uygun olmak koşulu ile önceden belirlenmiş bölgelere transfer edilmesi olarak tanımlanmaktadır. Bu yöntem ile transfer eden bölgelerde tarihi değerler korunmakta ve İHT satışından gelir sağlanmaktadır. Transfer alan bölgeler ise daha çok kazanç ve yapılaşma hakkı kazanmaktadır.

Mülkiyet hakkı, doğal değerlerin korunması maksadıyla yalnızca kamu yararının olduğu durumlarda yasalarla kısıtlanabilmektedir. Günümüzde uygulama araçlarının kısıtlı olması sebebiyle imar planlarında ayrılan donatı alanları kamuya kazandırılmadığı için hem mülkiyet hakkı kısıtlanmakta hem de kamu yararı gerçekleştirilememektedir. Bu bağlamda yapılaşmaya sınırlama getirilen veya yapılaşmanın tam anlamıyla yasaklandığı alanlarda hem imar haklarının satışından sağlanan gelirlerle bu alanların korunması hem de mülkiyet sahiplerinin mağduriyetinin giderilmesi amacıyla “imar hakkı transferi” (İHT) oldukça sık kullanılmaktadır.

İHT’ nin bir bileşeni olan gönderen bölgeler (taşınmazın korunacağı yer), daha çok tarihi alanlar, tarımsal topraklar ve ekolojik alanlardan oluşmaktadır. Alan bölgeler ise yeni gelişme alanları olarak belirlenmektedir. Yapılanma hakkı bu alanlarda ihtiyaç oranında arttırılarak yatırımcının bu hakkı satın alması sağlanmaktadır. İHT’ nin diğer bir bileşeni de İHT Sertifikası ve bankasıdır. İHT sertifikasının piyasada kullanılmaya başlanmasıyla birlikte İHT sisteminde yeni iktisadi amaçlar ortaya çıkmıştır. Bu sertifikalar serbest piyasaya dâhil edilerek ikincil bir piyasanın oluşturulması hedefiyle hareket edilmektedir. Benzer biçimde ülke ekonomisine katkı sağlamak maksadıyla İHT borsası ve İHT bankası da bu sistemde faaliyetlerini sürdürmektedir. İHT uygulamasının başarılı

olmasında korunacak ve gelişecek bölgelerin iyi tasarlanması ve sürecin doğru yönetilmesi önem arz etmektedir.

ABD’de 1980’lerde yoğun olarak kullanılan bu model New York şehrinde hayata geçirilmiştir. İmar hakkı transferi, ABD’de özel mülkiyetin kamu yararına sınırlandırılması ve dengelenmesinde ilk araç olmuştur. 1916 senesinde, New York’ da ilk geniş kapsamlı imar planlaması yapılmıştır. Bu planlamaya göre gökdelenlere, çevresinde yer alan mülklerin gökyüzünden faydalanmalarını önlediği gerekçesiyle yükseklik sınırı getirilmiş ve işyerlerinin yoğun olduğu alanlarda fabrika ve konut inşa edilmesi de yasaklanmıştır. Ayrıca bitişik parselde henüz yükseklik sınırına ulaşmamış mülkiyet sahiplerinin diğer parsellerde kullanılmak üzere bu hakları satmalarına müsaade edilmiş, böylece yapılanma haklarının transferi sağlanmıştır.

2003 yılı itibariyle Amerika’da 134 uygulama devam etmektedir. Son yıllarda yapılan uygulamalar, tarihi değerlerin korunması, kentsel gelişimin sağlanması ve kent merkezlerinin yenilenmesini amaçlamaktadır. İHT uygulaması Amerika’da uzun süredir kullanılan bir yöntem olmasına rağmen, Avrupa’da geç kalınmış bir araç olduğu görülmektedir. Asya’da ise yenilikçi ve dönüşümcü bir uygulama olan imar hakkı transferinin, kentleşme ve tarihi mirasın korunması için uygulanan bir araç olarak görüldüğü söylenebilir.

Sonuç olarak, tüm bu sebeplerden kaynaklanan sorunların çözünü için mevcut uygulama araçları yeterli olmamakta ve yeni yöntemlerin ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Kamulaştırma, İmar kanununda yer alan arsa ve arazi düzenlemesi ve takas başta olmak üzere bu araçlar dışında mülkiyet haklarını yeniden düzenleyecek ve kamu yararı ilkesini benimseyerek özel sektör ile paylaşacak yenilikçi uygulamalar geliştirilmelidir. Amerika’da ve Avrupa’da etkin bir şekilde kullanılan “İmar Hakkı Transferi” bu noktada etkin bir uygulama aracı olarak görülmektedir. Üçüncü bölümde İmar hakkı Transferi modeli kullanılarak uygulama örneği ele alınmış ve ihtiyaçları karşılayıp karşılamadığı sorgulanmıştır.

3. ALAN ARAŞTIRMASI: İMAR HAKKI TRANSFERİ MODELİNİN UYGULANABİLİRLİĞİ – PENDİK İLÇESİ UYGULAMA ÖRNEĞİ

3.1 Alan Tanımı

Onaylı planlarda bulunan “**Kentsel, Sosyal ve Teknik Alt Yapı**” (donatı alanları) alanlarının yönetmeliklerdeki standartlara uygun olarak planlanmasına rağmen uygulama araçlarının kısıtlı olması sebebiyle fiziki mekâna yansıtılamayışı plan uygulamalarındaki en önemli sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu bağlamda İstanbul’un en yoğun nüfusa sahip mahallelerinden biri olan Pendik Kaynarca mahallesinde İmar Hakkı Transfer modeli uygulanabilirliği ele alınmıştır.

3.1.1 Alanının konumu

Pendik ilçesi Marmara Denizi’nin Kuzey Doğusunda, İstanbul ilinin doğu yarısında yer almaktadır. Doğuda Tuzla, Kocaeli, Kuzeyde Sultanbeyli, Batıda Kartal, Güneyde Marmara Denizi ile çevrilmiştir. Yaklaşık 190 km² lik bir alana yayılmış olup, 7,5 km sahil şeridi bulunmaktadır (Şekil 3.1).

Kaynarca mahallesi 322.7 ha olup İstanbul Metropolitan Alanı’nın Anadolu Yakası’nda, Tuzla ile Kartal İlçesi arasında bulunan Pendik İlçesi içerisinde, E-5 Karayolu ile Pendik-sahil kesimi arasında kalan bölgede yer almaktadır. Proje alanının doğusu, Kaynarca kavşağı ve İstanbul Tersane Komutanlığı ile, batıda ise Pendik-Doğu Mahallesi ile sınırlanmaktadır. Bölgenin kuzeybatısında ise Kartal İlçesi yer almaktadır (Şekil 3.2).



Şekil 3. 1. Pendik ilçesinin İstanbul içindeki konumu (İBB, 2019)



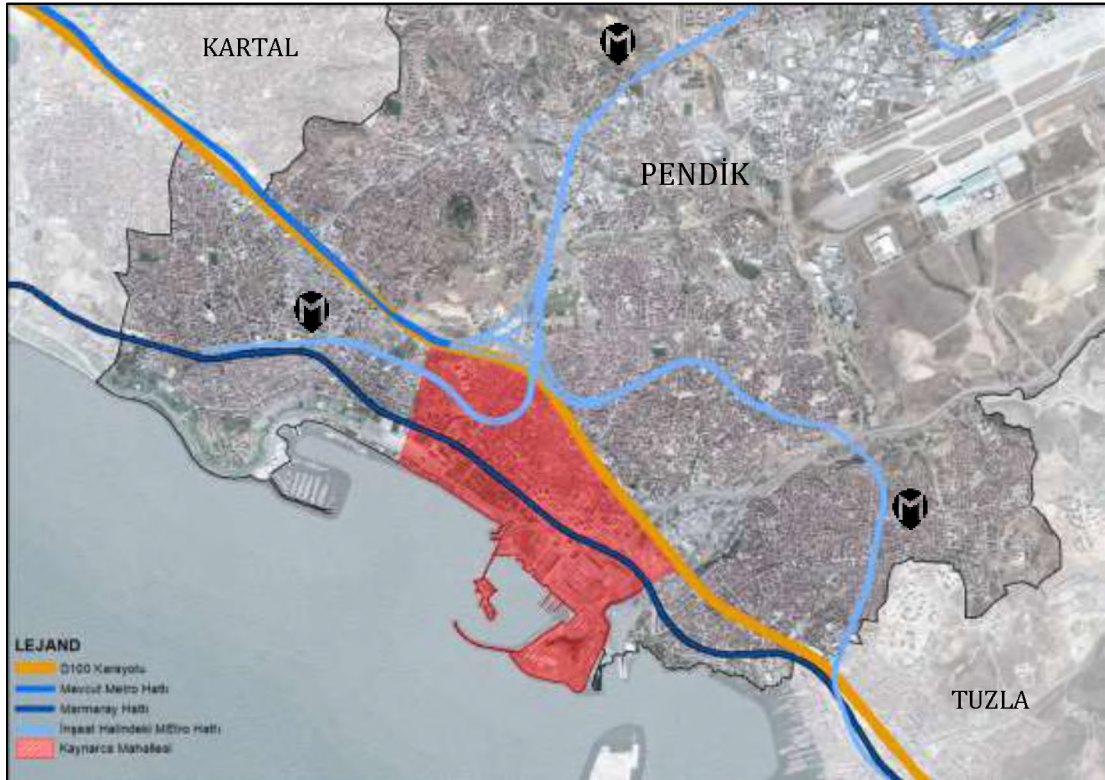
Şekil 3. 2. Kaynarca mahallesinin etrafındaki odak noktaları

3.1.2 Ulaşım ağı

Proje alanındaki mevcut ulaşım bakıldığında ise tüm ulaşım sistemlerine erişilebilir olduğu görülmektedir. Pendik ilçe sınırları dahilinde kalan Sabiha Gökçen Havaalanı İstanbul kentinin hava ulaşımını; Pendik merkez bölgesinde bulunan İDO (İstanbul Deniz Otobüsleri) deniz ulaşımını; alanın merkezinden geçen demiryolu hattı ise raylı sistem ulaşımını; aynı zamanda çalışma alanının sınırını da oluşturan E-5 karayolu önemli karayolu ulaşımını sağlamaktadır.

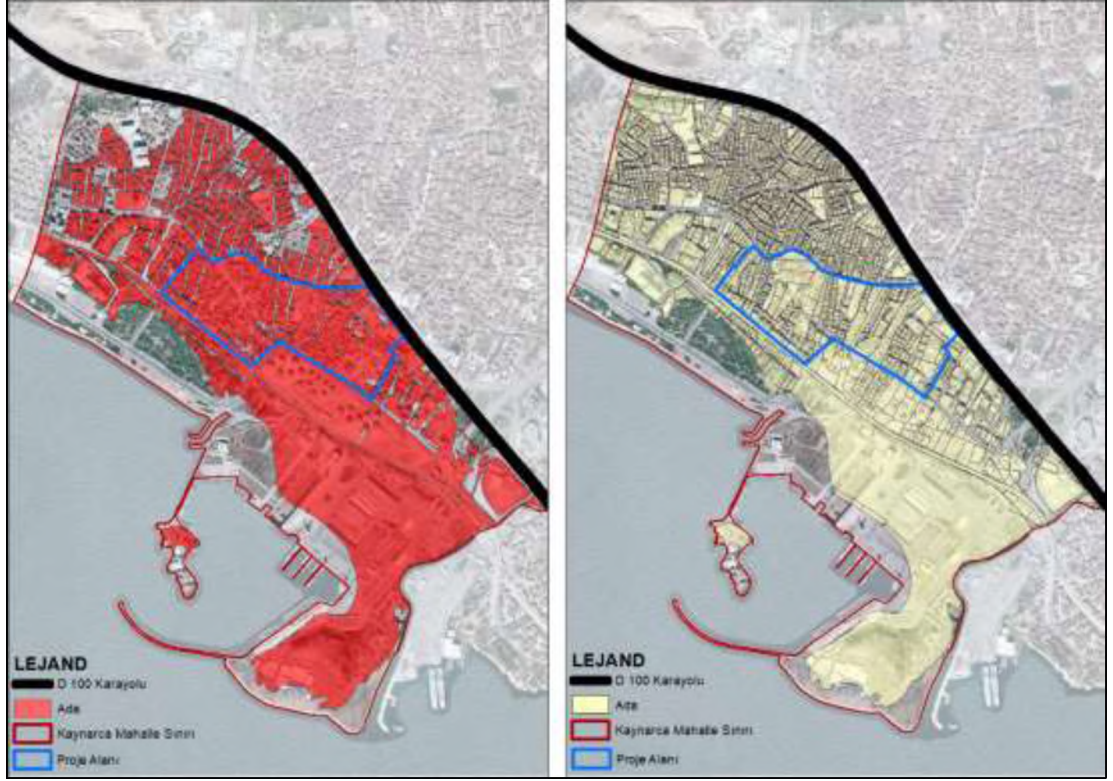
Karayolu Ulaşımı;

Proje alanının genel olarak ulaşımına bakıldığında en önemli karayolu aksı olarak, aynı zamanda alanın kuzey ve doğu sınırı da olan D-100 karayolu olduğu görülmektedir. D-100 karayolu, batı yönünde Kartal İlçesi'ne, doğu yönünde ise Tuzla'ya geçmekte ve Ankara'ya doğru devam etmektedir (Şekil 3.3).



Şekil 3. 3. Proje alanı ulaşım ağı analizi (İBB, 2019)

Bu kapsamda literatür araştırmalarından elde edilen referanslar ele alınarak İHT modeli için; proje alanındaki doğal eşikleri, mevcut arazi kullanımını, fiziksel yapı analizlerini ve mülkiyet yapısını içeren bir takım analizler yapılmıştır.



şekil 3. 5.Proje alanı sınırı (İBB, 2019)

3.2.1 Doğal yapı analizi

İstanbul'un Anadolu yakasında dağlar ile tepeler denize yakın ve diktir. Doğu'da Tuzla vadisinden sonra Marmara kıyıları yükselmeye başlar. Bu yapı içinde yer alan Pendik toprakları genellikle engebelidir. Kıyılarda geniş düzlükler az engebeli alanlar görölürken, düzlüklerin hemen arkasında engebeli arazi başlamaktadır.

Eş yükselti analizi;

Alanın eş yükselti analizi incelendiğinde %66,7 'lik bir alanın 8 ile 16 metre arasında olduğu, %33' lük kısmının ise 16,5 ile 25 m arasında yüksekliğe sahip olduğu görölmemektedir (şekil 3. 6).

Çizelge 3. 1. Eş yükselti değerleri tablosu (İBB, 2019)

Eş Yükselti Değerleri	Alan m ²	% Oran
0 - 8.3 Arası	0	0
8.3 - 16.5 Arası	448605	66.7
16.5 -25 m Arası	223946	33.3
Toplam	672551	100



Şekil 3. 6.Eş yükselti analizi (İBB, 2019)

Eğim Analizi;

Pendik'in doğal arazi yapısı batıdan güney ve doğuya doğru alçalan bir yapı arz etmektedir. Eğim kriteri göz önüne alındığında % 0-10 eğim arası bölgeler yerleşilebilirlik açısından gerek ulaşım ve teknik altyapı, gerekse maliyet açısından herhangi bir sınırlama gerektirmeyen yerlerdir. % 10-15 eğim arası ise ulaşım ve teknik altyapı açısından biraz daha maliyetli çözümler gerektirdiği için 2. derecede yerleşilecek alanlar olarak düşünülmektedir. % 15 üzeri eğimli bölgeler ise yerleşilebilirlik açısından uygun olmayan alanlardır (Şekil 3.7).

Çizelge 3. 2. Eğim değerleri tablosu (İBB, 2019)

Eğim Değerleri	Alan m ²	% Oran
0	3628.3	0.5
0 - 1.18 Arası	300334	44.7
1.18 - 2 Arası	326175	48.5
2 - 3.2 Arası	42414	6.3
Toplam	672551	100

Alanın eğim değerleri incelendiğinde %48 'lik bir kısmın 1,2 ile 2 metre arasında olduğu, %44' lük bir alanın 0 ile 1,2 metre arasında, %6' lık bir alanın ise 2 ile 3,2 metre arasında yüksekliğe sahip olduğu görülmektedir.



Şekil 3. 7. Eğim analizi (İBB, 2019)

Bakı (Yöneliş) Analizi;

Alanın yöneliş analizi incelendiğinde en yüksek oran olan % 57,4'le güneybatı yönünde, % 39 oranla ise güney yönünde yönelişin olduğu görülmektedir. Proje alanı Marmara Bölgesi için (iklim, rüzgâr vb. faktörler ışığında) en elverişli yönlerde bir yönelişe sahiptir (Şekil 3.8).

Çizelge 3. 3.Bakı değerleri tablosu (İBB, 2019)

Bakı (Güneşlenme)	Alan m ²	% Oran
Düz	15120	2.2
Güney	263285	39.1
Güney Batı	385826	57.4
Batı	8320	1.2
Toplam	672551	100.0



Şekil 3. 8. Bakı (yöneliş) analizi (İBB, 2019)

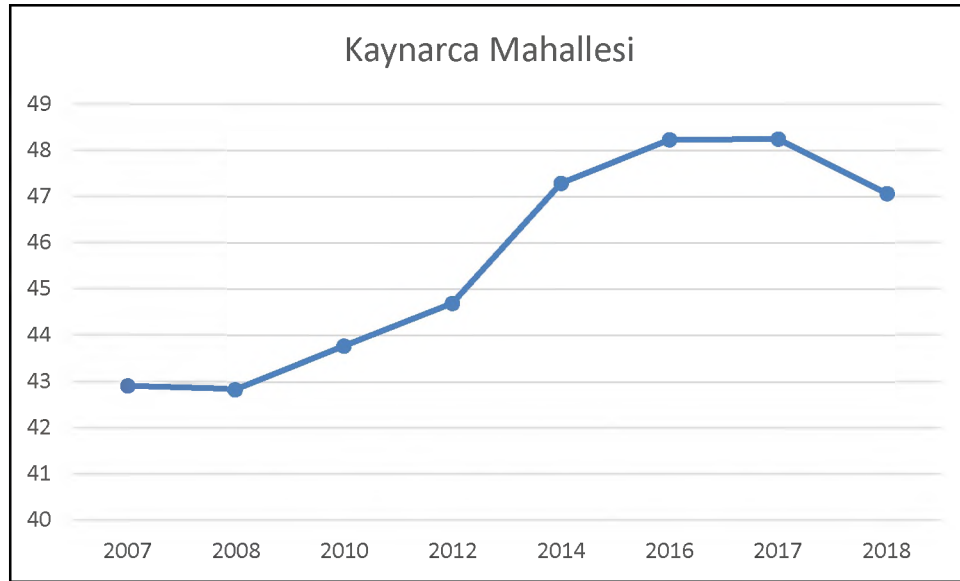
3.2.2 Demografik yapı analizi

İstanbul Büyükşehir Belediye sınırları içindeki nüfus 2018 yılı itibarıyla 15.067.724 kişi olup nüfus yoğunluğu 2863/km²' dir. Pendik ilçe nüfusu 693.599 kişi Kaynarca Mahallesi ise 47.067 kişidir (Çizelge 3.4).

Çizelge 3. 4. Yıllara göre il, ilçe ve mahalle nüfusları (TUİK, 2018)

	2008	2010	2012	2014	2016	2018
İstanbul	12.697.164	13.255.685	13.854.740	14.377.018	14.804.116	15.067.724
Pendik	541.619	585.196	625.797	663.569	691.681	693.599
Kaynarca Mahallesi	42.83	43.775	44.699	47.29	48.231	47.067

Kaynarca Mahallesi nüfusu 2008 – 2016 yılları arasında hızla artarken 2016 yılından itibaren doygunluğa ulaşarak azalmaya başlamıştır (Şekil 3.9).



Şekil 3. 9. Kaynarca mahallesi yıllara göre nüfus grafiği (TUİK, 2018)

Yapılan analizler sonucunda proje alanındaki toplam inşaat alanı ve kişi başına düşen m² hesaplanarak proje alanı nüfusu 29.816 hesaplanmıştır. Proje Alanı nüfusu Kaynarca Mahallesi nüfusunun %63' üne, Pendik nüfusunun ise yaklaşık olarak % 4,3'üne denk gelmektedir (Çizelge 3.5).

Çizelge 3. 5. Pendik ilçesi ve planlama alanının 2018 nüfus değerleri

Bölgeler	2018 Yılı Nüfusu	% Oran
Proje Alanı	29816	4.3
Kaynarca Mah.	47067	6.8
Pendik	693599	100

Nüfus yapısını incelediğimizde eskiden son derece sınırlı olan yerleşmelerin, yeni yolların yapımı ve İstanbul'un doğuya doğru genişlemesinin sonucunda proje alanının da hızla geliştiği ve nüfusunun arttığı görülmektedir (Şekil 3.10)



Şekil 3. 10. Proje alanın yıllara göre uydu görüntüsü

3.2.3 Mevcut arazi kullanımı analizi

Fonksiyon kullanımı dağılımına bakıldığında % 71 oranında büyük bir kısmı konut alanlarından oluşmaktadır. Konut + Ticaret ise % 16 oranla ikinci büyük fonksiyon kullanımı olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 3.10). Mevcutta var olan

donatı alanları ise kişi başına düşen m² oranını sağlayamamakta olup ayrıca alanda hiç yer edinemeyen donatı alanları da bulunmaktadır. (Çizelge 3.6).



Şekil 3. 11. Arazi kullanım haritası (İBB, 2019)

Çizelge 3. 6. Proje alanı mevcut arazi kullanım tablosu

Fonksiyon Türü	Adet	Alan (m ²)	M ² Oranı
Konut	683	92220	71.5
Konut + Ticaret	138	21441	16.6
İbadet Alanı	3	7801	6.0
Park Alanı	2	1226	1.0
İşyeri	5	549	0.4
Eğitim Alanı	1	5753	4.5
Toplam	832	128990	100

Çizelge 3. 7. Standartlara göre olması gereken kentsel, sosyal ve teknik alt yapı alanları (EK- 1 (Değişik: 2.9.1999/23804 R.G.))

	Kişi Başı m ²	Olmaması Gereken	Mevcuttaki	Mevcutta Olan
Nüfus 29816 Kişi	15.000-45.000	-		-
Kreş+ Anaokulu	1 m ² / kişi	29816	-	-
İlköğretim	4 m ² / kişi	119264	0.19 m² / kişi	5753
Ortaöğretim	3 m ² / kişi	89448	-	-
Aktif Yeşil Alan	10 m ² / kişi	298160	0.04 m² / kişi	1226
Sağlık Tesis Alanları	2 m ² / kişi	59632	-	-
Kültürel Tesis Alanları	1 m ² / kişi	29816	-	-
Sosyal Tesis Alanları	0.5 m ² / kişi	14908	-	-
Halk Eğitim Merkezi	0.4 m ² / kişi	11926.4	-	-
Dini Tesis Alanları	0.5 m ² / kişi	14908	0.26 m² / kişi	7801
İdari Tesis Alanları	3.5 m ² / kişi	104356	-	-
Teknik Alt Yapı	2 m ² / kişi	59632	-	-

Proje alanında olması gereken Kentsel, Sosyal ve Teknik Alt Yapı alanlarına baktığımızda birçoğunun alanda yer almadığını, var olanların ise kişi başına düşen m² oranı için yeterli gelmediğini görmekteyiz.

3.2.4 Fiziksel yapı analizleri

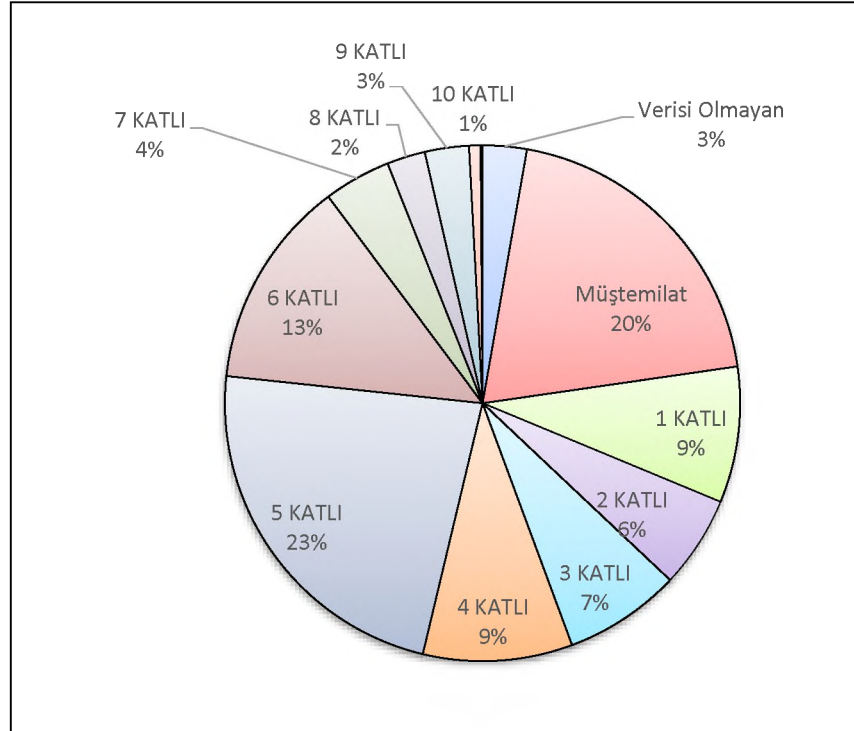
3.2.4.1 Kat adedi analizi

Proje alanındaki binaların kat adetleri incelendiğinde, alana %24 oranla 5 katlı binaların hâkim olduğu görülmektedir. Bu oranı %20 ile müstemilatların, %13 ile 6 katlı ve %10 ile 4 katlı binaların takip ettiği görülmektedir (Şekil 3. 12). Kat adetlerinin çalışma alanı üzerindeki dağılımlarına bakıldığında 9 ve 11 katlı binaların D 100 karayolu aksı ve sahil şeridinde toplandığı görülmektedir. 16.05.2008 t.t'li Pendik Merkez Revizyon Uygulama İmar Planı'nda max. kat adedi 5 kat emsal ise 1.25'tir.



Şekil 3. 12. Kat adedi analizi haritası (İBB, 2019)

Çizelge 3. 8. Proje alanında bulunan binaların kat adedi oranları



Çizelge 3. 9. Proje alanında bulunan binaların kat adedi tablosu

Kat Adedi	Zemin Üstü Kat Sayısı	Oran
Müştemilat	166	20.0
1 Katlı	71	8.5
2 Katlı	48	5.8
3 Katlı	61	7.3
4 Katlı	78	9.4
5 Katlı	191	23.0
6 Katlı	109	13.1
7 Katlı	35	4.2
8 Katlı	20	2.4
9 Katlı	23	2.8
10 Katlı	6	0.7
11 Katlı	1	0.1
Verisi Olmayan	23	2.8
Toplam	832	100

3.2.4.2 Parsel büyüklükleri ve ruhsat durumu analizi

Proje alanındaki Parsellerin ruhsat durumuna bakıldığında alandaki 402 parselin sadece 40'ında ruhsat olduğu ve toplam alanın yaklaşık %13'ünü oluşturduğunu görmekteyiz (Çizelge 3.10). Alanın büyük bir kısmı imar uygulaması görmemiş olmakla birlikte bu durum farklı büyüklükteki parsel alanlarının oluşmasına sebep olmaktadır. Parsel büyüklüklerine baktığımızda ise alanın %28 'inin 6000 ile yaklaşık 10000 m² arasında değiştiği görülmektedir. Toplam alana baktığımızda ise alanın % 63 'ü 600 m² 'nin üzerindedir. Bu durum bize münferit yapılaşmalarda sıkıntılar doğurmaktadır (Şekil 3.13).

Çizelge 3. 10. Ruhsat durumu tablosu (Pendik Belediyesi, 2019)

Parsel Durumu	Adet	Alan (m ²)	Oran
Ruhsatlı	40	43926	13.2
Ruhsatsız	362	288545	86.8
Toplam	402	332471	100

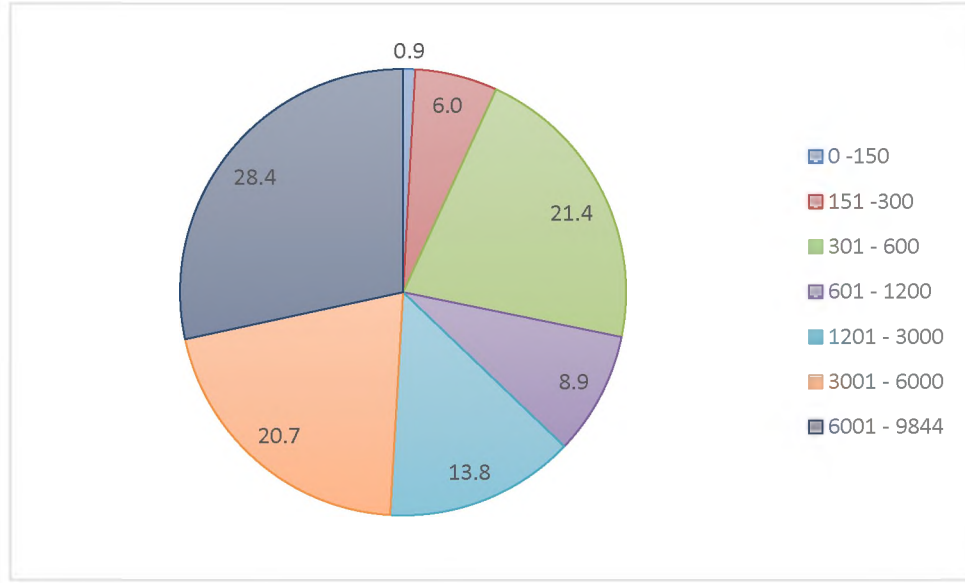


Şekil 3. 13. Parsel büyüklükleri ve ruhsat durumu haritası (Pendik Bel., 2019)

Çizelge 3. 11. Parsel büyüklükleri tablosu

Parsel Büyüklükleri	Adet	Alan (m ²)	Oran
0 -150	52	2893	0.9
151 -300	85	19864	6.0
301 - 600	176	71062	21.4
601 - 1200	38	29639	8.9
1201 - 3000	24	45869	13.8
3001 - 6000	15	68779	20.7
6001 - 9844	12	94362	28.4
Toplam	402	332471	100.0

Çizelge 3. 12. Parsel büyüklükleri oranı



3.2.4.3 Bina yapım türü analizi

Proje alanında yapılan tespitler ve İBB Kurumundan alınan bilgiler sonucunda alanda toplam 832 bina olduğu tespit edilmiştir. Binaların %92'si betonarme, %3'ü ahşap binalardan oluşmaktadır. Bina yapım türlerinin genel dağılımına bakıldığında alana betonarme binaların hâkim olduğu görülmektedir (Şekil 3.14).

Çizelge 3. 13. Bina yapım türü analizi (İBB, 2019)

Bina Yapım Türü	Sayı	% Oran
Ahşap	28	3.4
Betonarme	761	91.5
Yığma	18	2.2
Diğer	25	3.0
Toplam	832	100





Bu değerlere bakılarak alanın % 22'si plandaki emsal değerleri ile uyuşmaktadır (Çizelge 3.15).



Şekil 3. 16. Kat adedi katsayısı haritası (İBB, 2019)

Çizelge 3. 15. Kat adedi katsayısı değerleri tablosu

Parseldeki Kaks Değerleri	Adet	Alan (m ²)	% Oran
0 - 1.25	61	74509	22.4
1.25 - 3	139	177894	53.5
3 - 4.5	70	30054	9.0
4.5 - 6	26	10464	3.1
6 - 9.8	8	2855	1
Boş Parseller	98	36692	11
Toplam	402	332471	100

3.2.4.6 Mülkiyet analizi

Planlama alanının mülkiyet durumu incelendiğinde; alan büyüklüğü olarak %61'inin Şahıs, %13'ünün Hisseli İBB Parseli, %10'unu ise Diğer Hisseli Parsellerin oluşturduğu görülmektedir (Çizelge 3.17).

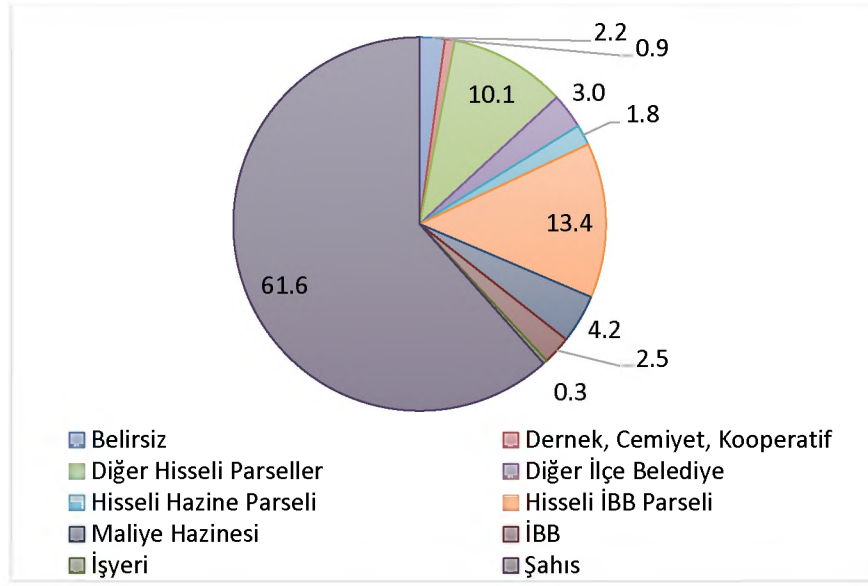


Şekil 3. 17. Mülkiyet analizi

Çizelge 3. 16. Proje alanındaki mülkiyet alanları dağılımı

Malik Tipi	Adet	Alan (m ²)	Alan Oranı
Belirsiz	9	7191	2.2
Dernek, Cemiyet, Kooperatif	4	2811	0.9
Diğer Hisseli Parseller	23	33468	10.1
Diğer İlçe Belediye	18	10056	3.0
Hisseli Hazine Parseli	22	5907	1.8
Hisseli İBB Parseli	16	44343	13.4
Maliye Hazinesi	18	13911	4.2
İBB	2	8115	2.5
İşyeri	2	1156	0.3
Şahıs	268	203581	61.6
Toplam	382	330538	100.0

Çizelge 3. 17. Proje alanındaki hissedar oranları

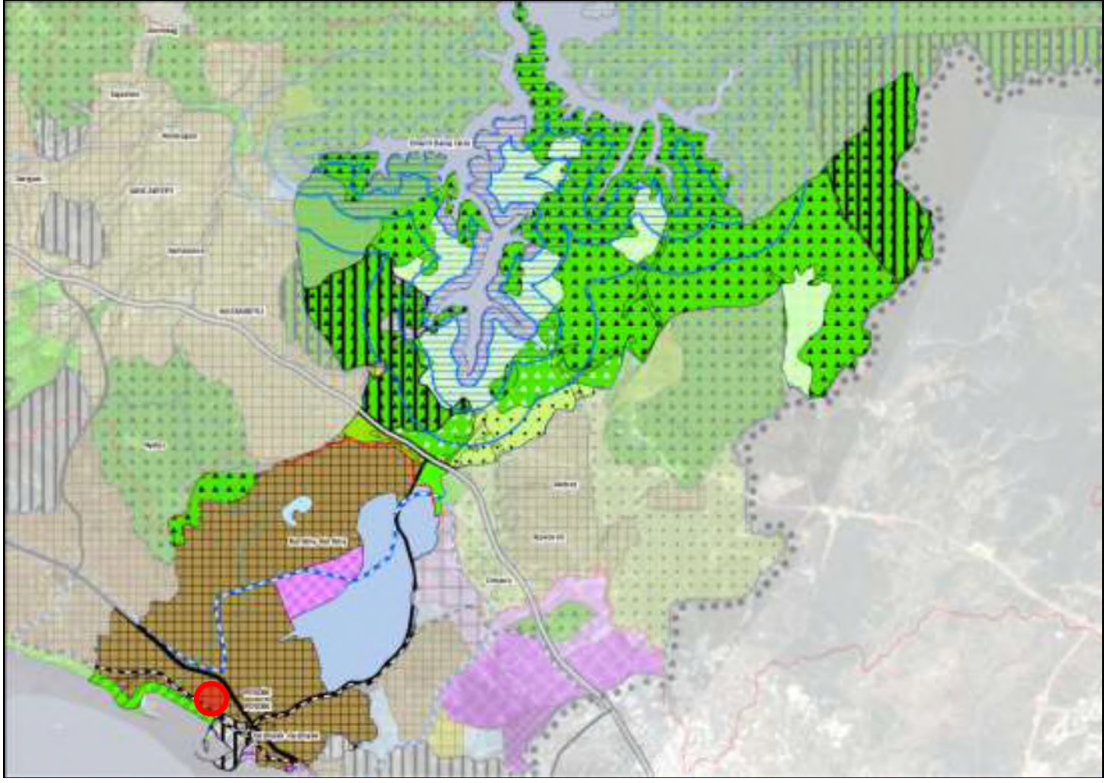


3.3 Üst Ölçekli Plan Kararları Ve İmar Durumu

15.06.2009 tt.'li 1/ 100000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı;

1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı ile İstanbul'un 2023 yılına kadar olan Gelişme politikaları ortaya konmuştur. Lineer olarak yayılan kentte merkezler tanımlanmış, nüfus büyümesi ile ilgili İstanbul için sınır belirlenmiştir. Korunması gerekli doğal rezervler ortaya konmuş, konut stokları ile ilgili kararlar alınmış, depremsellik durumu üzerine politikalar geliştirilmiş, fonksiyonların İstanbul içerisinde dağılımı hesaplanmıştır. Geleceğin İstanbul'u için önemli değerlendirmeler yapılmıştır.

Bu bağlamda İstanbul'da Kartal önemli ana merkez belirlenmiştir. Bu noktada Pendik'in Kartal ile olan komşuluğu ve merkezi potansiyeli nedeni ile üst ölçek plan kapsamında 2. Derece alt merkez olarak belirlenmiştir. Pendik sahil kesimi kısmen kentsel ve bölgesel yeşil ve spor alanı, tersane alanı ve askeri alan olarak tespit edilmiş olup, ilçenin kuzey batısında orman alanı, kuzeyinde ağaçlandırılacak alan ile orman alanları gibi doğal eşikler bulunmaktadır (Şekil 3.18).



Şekil 3. 18. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı

1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı;

Proje alanında 17.03.2017 t.t'li D-100 Karayolu ile Sahil Arasında Kalan Kısma Ait Nazım İmar Planı iptal edilmiştir (Şekil 3.19). Bu planda yeni bir yöntem olan İmar Hakkı Transferi modeli uygulanmaya çalışılarak, donatı alanları yetersizliğinin giderilmesi, barınma nüfusunun kademeli ve planlı bir şekilde dağılımı, konut alanlarının sıhhileştirilmesi ve bölgesel ölçekte yatırım kararlarının organizasyonu amaçlanmaktaydı.

Planda D rumuzu verilen alanlar içerisinde “Münferit uygulama yapılmamak şartı ile %20 oranında kesinti kamuya bila bedel terk edilerek bu alanlarda Blok ve Ayrık Nizam yapılanma koşullarına göre uygulama yapılacak olup E:2.20, Yençok:24.50 m’yi geçemez ” ibaresi yer almaktadır. Bu plan mülkiyet sahipleri tarafından yaklaşık 2000 tane itiraz alarak İBB Meclisi tarafından iptali gerçekleşmiştir



Şekil 3. 19. İptal Edilen 17.03.2017 t.t'li 1/5000 Ölçekli D-100 karayolu ile sahil arasında kalan kısma ait nazım imar planı

18.05.2018 t.t'li 1/5000 Ölçekli D-100 Karayolu ile Sahil Arasında Kalan Kısma İlişkin Nazım İmar Planı İtirazı bu alandaki meriyette olan nazım imar planıdır (Şekil 3.20). İtiraza ilişkin plan notlarında münferit uygulamanın önü tekrar açılarak "Bu alanlarda münferit uygulamalarda 16.05.2008 t.t.li 1/1000 ölçekli Pendik İlçesi Merkez Revizyon Uygulama İmar Planı yapılanma koşullarına göre uygulama yapılacaktır. Plan raporu eki olan Referans Paftasındaki sınırlar dâhilinde toplu uygulama yapılması durumunda ise; Blok ve Ayrık Nizam yapılanma koşullarına göre uygulama yapılacak olup E:2.20, Yençok:24.50 m'yi geçemez. İnşaat alanı hesabı D Rumuzlu konut alanlarındaki değeri, uygulama alan sınırı içinde kalan parsellerin brüt alanları üzerinden hesaplanacaktır. Bu alan içinde kalan parsel alanı içerisindeki tanımlanmış sosyal ve teknik donatı alanı kamuya bila bedel terk edilmeden uygulama yapılamaz. Yapı adası içerisinde kalan ve kapanan yollar emsale dâhil değildir." şeklinde düzenlemeler yapılmıştır.



Şekil 3. 20. Meri 18.05.2018 t.t'li 1/5000 Ölçekli D-100 karayolu ile sahil arasında kalan kısma ait nazım imar planı

Sonuç olarak 1/5000 ölçekli planlarda İHT modeli uygulanmaya çalışılmış fakat uygulamada yaşanılacak sıkıntıların çözülmesi hususunun mülkiyet sahibine yeterince aktarılamaması neticesinde plan iptaline gidilmiştir.

1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı;

16.05.2008 t.t'li 1/1000 Ölçekli Pendik Merkez Revizyon Uygulama İmar Planı bu alandaki meriyette olan uygulama imar planıdır (Şekil3.21). Bu plana ilişkin plan notlarında “Parsel bazında yapılaşmalarda 3/A/3, 0.15-0.30/1.25 olarak uygulama yapılacaktır. Ancak bu bölgede yapılacak toplu uygulamalarda; Toplam 10 adet parsel veya 5.000 m²'den az olmamak üzere 1 ile 9 parsel veya 3.000 m² den az olmamak şartıyla 1 adet yapı adası toplulaştırılarak, tek parsel olarak düzenlenmesi halinde 0.20-0.40/1.75 olarak uygulama yapılacaktır.” ifadesi yer almaktadır.



Şekil 3. 21. 16.05.2008 t.t'li 1/1000 Ölçekli Pendik merkez revizyon uygulama imar planı

3.4 İmar Hakkı Transfer Sistemi Uygulanabilirliği ve Değerlendirme

1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planına baktığımızda ada bazında ve ya belirli bir alan büyüklüğünü sağlamak koşulu ile parsel bazında ki yapılaşmalarda meri plan hükümlerine göre alanın %20 'si terk edilmek koşuluyla emsal artırımına gidilmektedir. Çalışma kapsamında 849 no'lu adanın içerisinde yer alan 402 adet parselde; alan ve gönderen bölge aynı parselde veya ada bazında kurgulanmak üzere yerinde İmar Hakkının Transfer edilmesi ön görülmektedir. Yapılan arazi kullanımı, mülkiyet, kat adedi, bina durumu, bina cinsi, TAKS ve KAKS analizleri değerlendirilerek İHT modelinin yerinde uygulanabilmesi için birtakım farklı yaklaşımlar üretilmiştir. Bu yaklaşımlar;

Yaklaşım 1: Proje alanındaki tüm parsellerin alansal büyüklüklerine bakılarak büyük parsellerde uygulamanın daha kolay gerçekleştirilebileceği...

Proje Alanındaki 402 adet parselde; Parsel Büyüklüklerine 1 ile 5 arasında rakamlar verilmiştir (Çizelge 3.18). Burada 1 değeri 0 ile 300 m² arasında olan parsellere 5 değeri ise 5000 ve üstü m² değerine sahip olan parsellere verilmiştir. M² değeri yüksek olan parselde 5 değerinin verilme sebebi ise büyük parselde uygulamanın daha kolay yapılabilir olmasıdır. Zira proje alanındaki küçük parsellerin %90' ın da yapılaşmanın gerçekleşmiş olması belirtilen alanda uygulama gücü yaratabilir (Şekil 3.22).

Çizelge 3. 18. Parsel büyüklüklerine göre matris değerleri

Parsel Büyüklükleri	Matris Değeri
0 -300	1
301 - 600	2
601 - 1200	3
1201 - 5000	4
5001 - 9844	5



Şekil 3. 22. Parsel büyüklüklerine göre matris değerleri

Yaklaşım 2: Proje alanındaki tüm parsellerin Taban oturumuna bakılarak parsel içinde yapılaşmanın en az olduğu alanlarda uygulamanın daha kolay gerçekleştirilebileceği varsayılmıştır.

Proje Alanındaki 402 adet parselde TAKS değerlerine 1 ile 5 arasında rakamlar verilmiştir (Çizelge 3.19). Burada 5 değeri 0 ile 0.15 arasında düşük yoğunluğa sahip olan parsellere 1 değeri ise 0.90 ile 1.5 arasında yüksek yoğunluğa sahip olan parsellere verilmiştir. Yoğunluğu düşük olan parselde 5 değerinin verilme sebebi ise bu alanlarda İmar Hakkı Transfer Modelinin daha uygulanabilir olmasıdır (Şekil 3.23).

Çizelge 3. 19. TAKS değerlerine göre matris değerleri

TAKS değerleri	Matris Değeri
0 - 0.15	5
0.15 - 0.25	4
0.25 - 0.50	3
0.50 - 0.90	2
0.90 - 1.5	1



Şekil 3. 23. TAKS değerlerine göre matris değerleri

Yaklaşım 3: Proje alanındaki tüm parsellerin kat alanı katsayısına bakılarak parsel içinde yoğunluğun en az olduğu alanlarda uygulamanın daha kolay gerçekleştirilebileceği varsayılmıştır.

Proje Alanındaki 402 adet parselde KAKS değerlerine 1 ile 5 arasında rakamlar verilmiştir (Çizelge 3.20). Burada 5 değeri 0 ile 1.25 arasında düşük yoğunluğa sahip olan parsellere 1 değeri ise 6 ile 9.8 arasında yüksek yoğunluğa sahip olan parsellere verilmiştir. Yoğunluğu düşük olan parselde 5 değerinin verilme sebebi ise bu alanlarda İmar Hakkı Transfer Modelinin daha uygulanabilir olmasıdır (Şekil 3.24).

Çizelge 3. 20. KAKS değerlerine göre matris değerleri

KAKS Değerleri	Matris Değeri
0 - 1.25	5
1.25 - 3	4
3 - 4.5	3
4.5 - 6	2
6 - 9.8	1



Şekil 3. 24. KAKS değerlerine göre matris değerleri

Yaklaşım 4: Proje alanındaki tüm parsellerin mülkiyet durumuna bakılarak Kamu mülkiyeti ile hisseli parsellerde uygulamanın daha kolay gerçekleştirilebileceği varsayılmıştır.

Proje alanında kentsel, sosyal ve teknik altı yapı alanları oluşturabilmek için belediye ve hazine mülkiyetindeki alanlar kamu yararı adına potansiyel olarak kullanılabilecek alanlardır. Bu sebeple mülkiyet durumu İBB, Maliye ve İlçe Belediyesi ile hissedar olan parsellerde İHT modelinin uygulanabilirliği kolaylaşmaktadır.

Yaklaşım 5: Proje alanındaki parsellerin ruhsat durumlarına bakılarak ruhsatı olmayan parsellerde uygulamanın daha kolay gerçekleştirilebileceği varsayılmıştır.

Proje alanındaki 402 adet parselin sadece 40 tanesinde ruhsat bulunmakta geriye kalan 362 parselde ruhsat bulunmamaktadır. Ruhsatı olan parseller plana uygun yapılaşma gerçekleştirdiklerinden dolayı ruhsatı olmayan parsellerde İmar Hakkı Transfer Modelinin uygulanabilirliği kolaylaşmaktadır. Ancak imar affı ile

Yaklaşım 6: Proje alanındaki binaların yapım tarihi ve niteliğine bakıldığında ise binaların köhnemiş ve deprem için endişe uyandırması sebebiyle uygulamanın daha kolay gerçekleştirilebileceği varsayılmıştır.

Proje alanında yapılan gözlemler ve yerel yönetimlerden alınan bilgiler neticesinde alanın güney doğusundaki binaların köhnemiş olduğu ve beklenen büyük İstanbul depremi için risk oluşturabileceği olduğu tespit edilmiştir (Şekil 3.25).



Şekil 3. 25. Çalışma Alanı Fotoğrafları

Bu yaklaşımların neticesinde İmar Hakkı Transfer modelinin ilk etapta uygulanmasını kolaylaştıracak optimum parseller oluşturulmuştur. Her bir parsel verilen puanlarla max. değeri alan parsel 15 puan min. değeri alan parsel ise 1 puan almıştır (Şekil 3.26). Daha sonra matris değerlerine göre kategorizasyon işlemi yapılarak modelin ilk etapta uygulanacağı optimum parseller belirlenmiştir.

Optimum parseller belirlenirken; matristeki 12-15 değer aralığındaki parseller arasından, ruhsat durumu olmayan, alansal büyüklüğü 3000 m² üzerinde olan ve mevcut kullanımı kentsel, sosyal ve teknik altyapı olmayan kamu mülkiyeti ile hissedar olan parseller seçilmiştir (Şekil 3.26).



Şekil 3. 26. Matris analizi



Şekil 3. 27. Optimum parseller

Yukarıda (Şekil 3.27) görüldüğü gibi bu parseller arasından yoğunluğu mevcut plana uyan 1 ve 2 numaralı uygulama alanları ile yoğunluğu mevcut planın altında olan 3 no'lu uygulama alanı İmar Hakkı Transferinin yapılaşma koşulları uygulanarak detaylı incelenmiştir.



Mevcut Durum	
Ada No	11363
Parsel No	7
Tapu Cinsi	Tarla
Bina Sayısı	27
Ort. Bina Kat Adedi	3.5
Hissedar Sayısı	113
Parsel Alanı (m ²)	8930
Bina Taban Alanı	4022
Mevcut İnşaat Alanı (m ²)	15375
Mevcut Taks	0.48
Mevcut Kaks	1.72
Mevcut Nüfus	615
Mevcut Birim Sayısı	154

Meri 1/1000 Ölçekli Plan Hakları		
Ada No	11363	
Parsel No	7	
Tapu Cinsi	-	
Bina Sayısı	27	
Ort. Bina Kat Adedi	6	5
Parsel Alanı (m ²)	8930	
Yeni Parsel Alanı (m²)	7144	
Bina Taban Alanı	2143	2858
Önerilen İnşaat Alanı (m²)	12502	
Mevcut Taks	0.30	0.40
Mevcut Kaks	1.75	1.75
Kesinti Oranı %20	20	
Oluşan Nüfus	500	
Oluşan Birim Sayısı	135	

İHT Model Önerisi	Brüt	Net
Ada No	11363	
Parsel No	7	
Tapu Cinsi	-	
Bina Sayısı	-	
Ort. Bina Kat Adedi	5	8.0
Parsel Alanı (m ²)	8930	
İHT Parsel Alanı (m²)	4911.5	
Bina Taban Alanı	1965	
Önerilen İnşaat Alanı (m²)	15628	
Mevcut Taks	0.40 +	
Mevcut Kaks	1.75	3.18
Kesinti Oranı %	45	
Oluşan Nüfus	625	
Oluşan Birim Sayısı	169	

Şekil 3. 28. Örnek alanda İHT modelinin uygulanması 1



Mevcut Durum	
Ada No	11363
Parsel No	25
Tapu Cinsi	Tarla
Bina Sayısı	12
Ort. Bina Kat Adedi	1.7
Hissedar Sayısı	88
Parsel Alanı (m²)	4930
Bina Taban Alanı	1380
Mevcut İnşaat Alanı (m²)	2366
Mevcut Taks	0.28
Mevcut Kaks	0.48
Mevcut Nüfus	95
Mevcut Birim Sayısı	24

Meri 1/1000 Ölçekli Plan Hakları		
Ada No	11363	
Parsel No	7	
Tapu Cinsi	-	
Bina Sayısı	-	
Ort. Bina Kat Adedi	6	5
Parsel Alanı (m ²)	4930	
Yeni Parsel Alanı (m²)	3697.5	
Bina Taban Alanı	1479	1109
Önerilen İnşaat Alanı (m²)	6471	
Mevcut Taks	0.30	0.40
Mevcut Kaks	1.75	1.75
Kesinti Oranı %	25	
Oluşan Nüfus	259	
Oluşan Birim Sayısı	70	

İHT Model Önerisi	Brüt	Net
Ada No	11363	
Parsel No	25	
Tapu Cinsi	-	
Bina Sayısı	-	
Ort. Bina Kat Adedi	5	8.0
Parsel Alanı (m ²)	4930	
İHT Parsel Alanı (m²)	2712	
Bina Taban Alanı	1085	
Önerilen İnşaat Alanı (m²)	8628	
Mevcut Taks	0.40 +	
Mevcut Kaks	1.75	3.18
Kesinti Oranı %	45	
Oluşan Nüfus	345	
Oluşan Birim Sayısı	93	

Şekil 3. 29. Örnek alanda İHT modelinin uygulanması 2



Mevcut Durum	
Ada No	11373
Parsel No	41
Tapu Cinsi	Tarla
Bina Sayısı	16
Ort. Bina Kat Adedi	3.3
Hissedar Sayısı	62
Parsel Alanı (m ²)	7361
Bina Taban Alanı	2429
Mevcut İnşaat Alanı (m ²)	8157
Top. Mevcut Taks	0.33
Top. Mevcut Kaks	1.10
Mevcut Nüfus	326
Mevcut Birim Sayısı	82

Meri 1/1000 Ölçekli Plan Hakları		
Ada No	11373	
Parsel No	41	
Tapu Cinsi	-	
Bina Sayısı	-	
Ort. Bina Kat Adedi	6	5
Parsel Alanı (m ²)	7361	
Yeni Parsel Alanı (m ²)	5153	
Bina Taban Alanı	1546	2061
Önerilen İnşaat Alanı (m ²)	9018	
Mevcut Taks	0.30	0.40
Mevcut Kaks	1.75	
Kesinti Oranı %	31	
Oluşan Nüfus	361	
Oluşan Birim Sayısı	97	

İHT Model Önerisi	Brüt	Net
Ada No	11373	
Parsel No	41	
Tapu Cinsi	-	
Bina Sayısı	-	
Ort. Bina Kat Adedi	5	8.0
Parsel Alanı (m ²)	7361	
İHT Parsel Alanı (m ²)	4049	
Bina Taban Alanı	1619	
Önerilen İnşaat Alanı (m ²)	12882	
Mevcut Taks	0.40 +	
Mevcut Kaks	1.75	3.18
Kesinti Oranı %	45	
Oluşan Nüfus	515	
Oluşan Birim Sayısı	139	

Şekil 3. 30. Örnek alanda İHT modelinin uygulanması 3

Yukarıda Şekil 3.28, Şekil 3.29 ve Şekil 3.30 'de imar hakkı transfer uygulamaları detaylı olarak incelenerek tüm yapılaşma hakları belirtilmiştir. Bu modelin tercih edilmesindeki asıl neden kamuya nitelikli alansal büyüklüğe sahip kullanılabilir donatı alanları kazandırmaktır. Şekil 3.31' de görüldüğü üzere 1 ve 2 numaralı uygulama alanları gibi birbirine bitişik iki parselde İHT modeli uygulandığında donatı alanlarında birleştirilmeye gidilerek kamuya daha fazla donatı alanı kazandırılabilir. Bu uygulamada donatı alanlarının birleştirilmesi ile kamuya 6060 m² donatı alanı kazandırılmıştır.

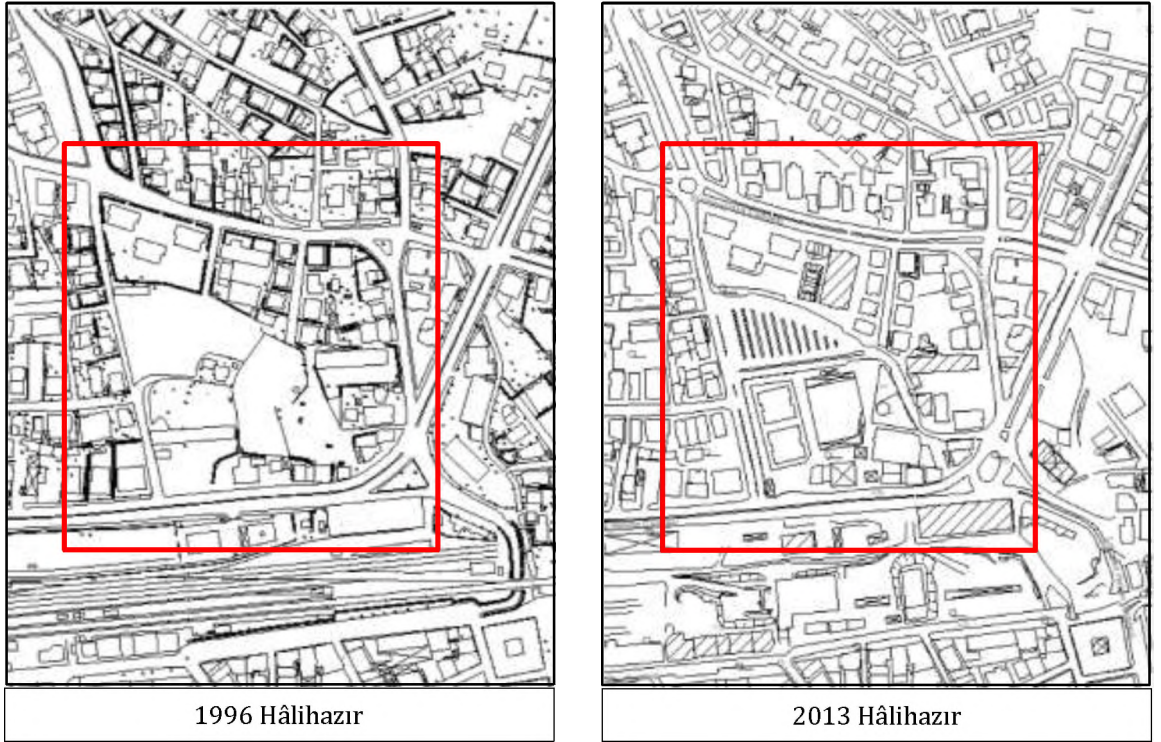


Şekil 3. 31 İHT modeli sonucunda oluşan uygulama

3 uygulama alanında da mevcut parselden %45 kesinti yapılarak meri plandaki emsal değeri kullanılarak brüt parsel üzerinden yeni inşaat alanı oluşturulmuştur. Bu alanlarda brüt emsal 1.75 iken net emsal değeri 3.18 olmuştur. Mevcutta bu alanların komşu parsellerindeki emsal değerleri ise 3 ile 4 emsal arasında değişmekte olup yapılan bu uygulama da çevre yapılaşma koşulları dikkate alınmıştır.

3.5 Uygulanmış Model Üzerinden İHT Sisteminin Değerlendirilmesi

Bu bölümde İmar hakkı transferi modelinin daha önceki yıllarda yapılmış ve günümüzde de örnek olarak alınabilecek Pendik durak uygulamasına yer verilmiştir. Pendik Belediyesi 1996 yılında 756 ada 5, 6, 7, 8, 20, 21 ve 22 parsellerde Pendik 'in durak alanı ihtiyacını karşılamak amacıyla toplu durak alanı planlanmıştır (Şekil 3.32). O zamanlarda daha henüz olgunlaşmamış bir kavram olan İmar Hakkı Transferi yöntemi ile alanın yaklaşık olarak %70 'i durak alanına ayrılarak geriye kalan kısımda ise brüt parsel üzerinden yapılaşma hakkı verilmiştir.



Şekil 3. 32. Pendik toplu durak alanı uygulaması

Bu uygulama sayesinde Pendik ilçesi, ulaşım ve erişim bağlantıları kurgulanarak hem merkeze hem de tren garına yakın bir konumda toplu durak alanına sahip olmuştur (Şekil 3.33). Uygulama sonrasında durak alanı kamuya terk edilerek yeni ada ve parsel düzeni oluşturulmuştur (Şekil 3.34).



Şekil 3. 33. Toplu durak alanının konumu (İBB, 2018)



Şekil 3. 34. Plan durumu ve uydu görüntüsü (İBB, 2017)

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Mülkiyet hakkı sahibine, yasalar çerçevesinde öngörülen şekilde araziye kullanma, yararlanma, dönüştürme ve devretme yetkileri sunan aynı bir haktır. Buna göre hak sahibi, mülkiyetini haksız yere elinde tutan kişi ve ya kurumlara istihkak davası açabileceği gibi, haksız el atmanın da kaldırılması için dava edebilmektedir. Devlet ise, kamu yararı adı altında taşınmazın mülkiyetinin bedelini ödemek koşulu ile kamulaştırmaya yetkili kılınmıştır. Mülkiyet hakkının uzun bir süre kısıtlanması ise kamu yararı ile bireysel menfaat arasındaki dengeyi bozmaktadır. Belediyelerin bütçe olanaklarının sınırlı olması sebebiyle de kamulaştırma işlemi zamanında yapılamamaktadır.

Zamanında kamu eline geçirilemeyen alanlarda mülkiyet hakkının kısıtlanması hak sahipleri açısından bir takım sıkıntılara sebep olmaktadır. Bu sıkıntıların ortadan kaldırılması için yeni bir uygulama aracı olarak İmar Hakkı Transferi modeli karşımıza çıkmaktadır. İmar Hakkı Transferi modeli ile mülkiyet hakkı ve imar hakları birbirinden ayrılarak, mülkiyet sahiplerinin taşınmaz üzerindeki aynı haklarının bir kısmından veya tamamından sürekli olarak vazgeçmesi ve bunun karşılığında da denklik esasına dayanarak gerektiğinde kendisine bedel ödenmek koşulu ile önceden belirlenmiş bölgelere transfer edilmesi mümkün olabilecektir.

Kentlerimizin hızlı bir şekilde gelişmesiyle ortaya çıkan imar uygulama sorunlarının çözümünde, klasik imar anlayışı dışında yeni modellere ve yöntemlere ihtiyaç duyulmaktadır. Plan kararlarıyla, kentsel mekânda oluşan bu sorunlar plan uygulama araçlarıyla eşitlenmeye çalışılsa da mevcut araçlar yetersiz kaldığından yeni kavramların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Uygulama araçlarından biri olan Kamulaştırma modeli, devlet için doğrudan ekonomik sermaye ile gerçekleştirilmesi gereken bir uygulama aracı iken İmar hakkı transferi, kısmen de olsa kamulaştırma yönteminin kaynak yetersizliği sorununa çözüm getiren, daha az maliyetli bir modeldir. Türkiye için henüz yeni olan imar hakkı transferi kavramı ise bu boşluğu dolduracak bir çözüm önerisi olarak görülebilir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında 2011 yılında çıkardığı KHK’de (644/648); İmar Hakkı Transferi kavramı ele alınırken, 2012 yılında ise yürürlüğe giren 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun’da da “imar haklarını başka bir alana aktarma” ifadesine yer verilmiştir. İmar Hakkı Transferine yönelik ülkemizde bazı yasal düzenleme çalışmaları yapılmış olsa da bu düzenlemeler parçacıl uygulamalarda kullanılmış olup bütünde ele alınamamıştır Günümüze kadar bütüncül olarak uygulama alanı bulamayan bu model ile ilgili gelineen noktada ayrıntılı bir şekilde irdelemenin gerekli olduğu görülmektedir. Bu çalışmada İHT modelinin genel olarak tanıtılması ve ülkemiz için yeni bir model önerisinde bulunulması amaçlanmaktadır.

Çalışma kapsamında seçilen Pendik ilçesi kaynarca mahallesinde bölge özelinde yapılan analizler ve değerlendirmeler sonucunda bir takım tespitlerde bulunulmuştur Bu kapsamda mevcut yasal düzenlemeler, bölgeye özel analiz çalışmaları ve dünya örnekleri incelenerek İHT modelinin uygulanabilirliği test edilerek alanın bir kısmında uygulanabilir olduğu sonucuna varılmıştır. Bu çalışmada alan ve gönderen bölge kurgusu kendi içinde yapılarak “Yerinde İmar Hakkı Transferi” modeli irdelenmiştir.

Kamuya donatı alanı kazandırmak için başvuruolan bu yöntemde emsal değeri düşük, nüfusun az ve niteliksiz yapıların olduğu alanlarda modelin işlerlik kazanabileceği test edilmiştir. İncelenen örneklerde imar kanununun 18. maddesine göre kesilen max. % 45 oranı bu modelde de baz alınmıştır. Proje alanının brüt yoğunluğunu arttırılmadan belirtilen oranda kesinti yapıldığında, bu modelin “yerinde dönüşüm” sağlayarak depreme dayanıklı yapı inşa edilebileceği hem de kamuya donatı kazandırılabilceği görülmüştür. Fakat bu noktada değer denkleştirilmesi yapılırken dikkate alınacak tüm etmenler; mevcut birim sayısı, mevcut nüfus ve yoğunluk ile planlanacak birim sayısı, nüfus ve yoğunluk vb. gibi tüm değerler net olarak tanımlanmaya ihtiyaç duymaktadır.

Modelin sistematiki, çıkış amacı, kamu yararı ilkesi ve hangi hallerde kullanılabileceğinin ihmal edilmemesi adına bütün açmaz noktalarının iyi bir şekilde planlanması gerekmektedir. Modelin, mevcut yoğunluğu çok fazla arttırmaması ve işlerlik kazanmasındaki en önemli adım ise mülk sahiplerine uzun vadeli ve düşük faizli kredi desteğinin sağlanmasıdır. Bu noktada kentlerde proje üretme ve uygulama yapma üzerine planlanmış ve yine Türkiye'de konut talebinin karşılanmasını sağlamak amacıyla kurulmuş günümüzdeki isimleri KİPTAŞ ve TOKİ gibi kurumların destek olması modelin uygulanmasını kolaylaştırmada etkili faktörlerden biridir.

Modelin uygulanmasındaki diğer önemli faktörler ise üst ölçek plan kararlarıyla modele girdi verilmesidir. Birbirinden bağımsız, parçacıl olarak geliştirilen plan, proje ve uygulamaları yerine, bütünleşik olarak planlanmış modelin kullanım alanları ve koşullarının belirli olduğu stratejik planlar olarak adlandırılan “Yönetim Plan”larına gereksinim olduğu belirlenmiştir.

Tüm bu sorunlara ilişkin çözüm önerileri ise;

- Planlama yetkisine sahip merkezi ve yerel yönetimin birlikte hareket ederek modelin uygulama amacının net olarak belirlenmesi gerekmektedir.
- İmar Hakkı Transferi modeli planlamanın önüne geçmemelidir. Başarılı bir İHT modeli için imar planlarında uygulama alanları net bir şekilde belirlenmeli ve bütüncül bir plan yapılmalıdır.
- İmar hakkı Transferi modeli tek başına uygulama aracı olarak düşünülmemeli diğer uygulama araçlarıyla birlikte ele alınmalıdır.
- Model uygulamaya geçildiği andan itibaren yasal ve yönetsel sorunların çözülmesi veya hiç yaşanmaması için uygulayıcıların açık ve net bir otoriteye sahip olması gerekmektedir.

- Modelin uygulama aşamasında üst ölçekli plan kararlarının da gözden geçirilmesi gerekmektedir. Oluşan yeni model ile bir takım plan değişiklikleri yapılacaktır. Bunlar;
 - Modelin uygulanacağı bölgelerin Nazım İmar Planına da işlenmesi,
 - Ada ve parsel düzenlemeleri,
 - Yoğunluk değerlerinin planlara işlenmesi gerekmektedir.
- Belirlenen alanların her türlü analizleri yapılarak; mevcut arazi kullanımları, fiziksel yapı özellikleri, yapı yoğunlukları ve mülkiyet deseni ortaya konmalı bu bölgelerde yaşayan nüfusun çevresel faktörleri ile sosyal ve ekonomik yapısı dikkate alınarak İHT modeli oluşturulmalıdır.
- Planlanan alanlarda yoğunluk, TAKS, KAKS, yükseklik, birim sayısı ve oluşacak nüfus gibi sayısal değerlerle ifade edilen imar hakları başka bir alana transfer edilirken kazanılan haklarının neler olduğu açıkça ifade edilmeli ve ortak standartlar kullanılmalıdır.
- İHT modelinin planlandığı şekilde uygulanabilmesi için mülkiyet sahiplerine kolay, anlaşılabilir şekilde ifade edilip halk bilinçlendirilmelidir.
- İncelenen proje alanındaki gibi hisseli mülkiyet sahiplerinin söz konusu olduğu alanlarda her bir hisse sahibi ile tüm süreç paylaşılmalı ve mülkiyet sahiplerinin sürece başından sonuna kadar katılımı sağlanmalıdır. Alınan tüm kararlarda oy birliği gözetilmeli böylece olası problemlerin önüne geçilerek modelin uygulanabilirliği arttırılmış olur.
- Her bölge özelinde yeni İHT modelleri tasarlanmalı ve nüfus ve yoğunluk değerleri çevresel faktörlerle uyusmalıdır.

- Model uygulama alanı buldukça geriye dönüp izlenilmeli ve yeni yaklaşımlar geliştikçe programa eklenmeli veya sadeleştirilmelidir.

Sonuç olarak, yasal ve yönetsel açıdan kesin temellere oturmamış, mevcut arazi kullanımı iyi okunamayarak sağlam bir analiz ve bölgeleme yapılmamış, uygulama sonrasında oluşturulan imar haklarında denklik ilkesi gözetilmemiş, karmaşık ve anlaşılması zor bir uygulamanın malik sahiplerine yeterince anlatılamayan İHT modelinin başarılı ve uygulanabilir olması beklenemezken ayrıca davalı ve itiraza konu olan plan ve parsellerin olması kaçınılmazdır.

KAYNAKLAR

- Akçemse, H., 2006: İmar Planlarının Uygulanmasında ve Kentsel Rantın Kamuya Aktarılmasında Kullanılan Araçlar - 18. Madde Uygulaması, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Anonim 2014, Erişim Tarihi: 11.12.2019 <http://www.cihatdemirbag.com.tr/-vatandasa-imar-transfer-hakki-geliyor/>.
- Ayten, M., 2003. İmar(Gelişme) Hakkı Transferi Kavramı ve Bu Kavramın Uygulanmasına Dair Örnekler “ABD Örneği”, 27.Dünya Şehircilik günü, Mersin, Türkiye, S. 211.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, İller Bankası, 2014. İmar Hakkı Transferi Sonuç Raporu, Ankara.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2015. İmar Hakkı Transferi Çalıştayı Sonuç Raporu, Ankara.
- Daniels, T., L. 1991. The Purchase of Development Rights: Preserving Agricultural Land and Open Space, Journal of the American Planning Association. 57(4) 421-431.
- Demirel, B. 2019. İmar Kanunun 18.maddesinin Değerleme Esaslı Uygulanabilirliğinin İncelenmesi ve Öneriler. Yüksek Lisans Tezi. Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü. Zonguldak.
- Duygulu, Feridun 2014, “İmar (Sürecinin Yeni) Araçları”, Mimarlık, Erişim Tarihi: 10.12.2019 (Ocak Şubat): <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=389&RecID=3295>.
- Dündar, S.,2010. İmar Hakkı Aktarımı İstanbul Üzerine Bir İnceleme, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Feyzioğlu, F.N. 1980. Borçlar Hukuku İkinci Kısım Akdin Muhtelif Nevileri: Özel Borç İlişkileri, İstanbul: Fakülteler Matbaası.
- Göksu, A.F.,2003. Kent Planlamada Yenilikçi Uygulama Araçları (İHT-İHTR.-Menkulleştirme), 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü, 27. Kolokiyumu, Mersin.
- Göksu, A. F.,2005. İmar Hakları Transferi Kavramı ve Yeni Yasada Taşınmaz Hak Aktarımı Uygulama Aracının Değerlendirilmesi, Prof. Dr. Gönül Tankut Anısına Koruma Sempozyumu, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Diyarbakır, 24- 26 Kasım, Ankara, 99-105.

- Gülan A.2000. Türk İmar Hukukunda Hamur Kuralı Uygulaması, , Basılmamış Doçentlik Çalışması İstanbul.
- Günday M. 2004, İdare Hukuku, Ankara.
- Hanly-Forde, J., 1994: Using the Market for Compensation and Preservation, Government Accounting Office Report, USA, RCED-94-215R ,2.
- Hanly-Forde, J.,Homsy, G., Lieberknecht, K., Stone, R., 2003. Transfer of Development Rights Programs, Using the Market for Compensation and Preservation, Government Accounting Office Report, USA.
- Janssen, Leonie, Marjolein Spaans ve Menno Van Der Veen 2009, New Instruments in Spatial Planning - An International Perspective on Non-Financial Compensation (Netherlands: IOS Press).
- Kaman, F.Z., Aliefendioğlu, Y. 2017. Doğa Koruma Alanlarında İmar Hakkı Aktarımı Uygulamaları Üzerine Bir Değerlendirme. Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 72 (3) 715 – 743.
- Kocalar, A., C., 2009. Koruma Amaçlı İmar Planı Uygulanan Taşınmazlarda Mülkiyet ve İmar Haklarının Aktarımı, Doktora Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul.
- Li, L.H., 2009. Innovative Planning Tools In Hong Kong, Public Policy Digest, Inaugural Issue, July
- Marquitz, P.,2004. "Transfer of Development Rights", The Agricultural Law Resource and Reference Center, Erişim Tarihi: 26.11.2019, https://pennstatelaw.psu.edu/_file/aglaw/Transfer_of_Development_Rights.pdf, s.2.
- McLaughlin, Stephen G. 1986, Density Transfers: Policy Review and Recommendations (Canada: Toronto (Ont.) Planning and Development Department).
- Mengilli, Funda, (2012).“Koruma Alanlarında İmar Hakları Transferi Ve ABD Modeli”, Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Erişim Tarihi: 26.11.2019 <http://aregem.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/31261,fundamengillipdf.pdf?0>.
- Naramore, J. ve Finnegan, S. 2015. Transfer of Development Rights, Erişim Tarihi: 26.11.2019 <http://www.slideserve.com/sanjiv/transfer-of-development-rights>.
- Nelson, A.,Pruetz, R., Woodruff, D., 2012. The TDR Handbook, Islandpress, London.

- Nelson, A., C., Pruetz, R., Woodruff, D., 2012, TDR Handbook: Designing And Implementing Transfer of Development Rights Programs, Island Press, USA.
- Oğuzman, M.K., Seliçi, Ö., Özdemir, S., 2013. Eşya Hukuku, 16. Baskı, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2013, s.233.
- Özbilen, N., Gülersoy, N. Z. 2016. Kentsel Gelişim ve Dönüşüm Planlanması Sürecinde Gayrimenkul Mülkiyet Haklarının Değerlendirilmesi:İmar Hakları Transferi Plan Uygulama Aracı. Planlama, 26(3), 172-180.
- Pizor, P. J.,1986. Making TDR Work: A Study of Program Implementation, Journal of American Planning Association, Spring, 1986 Issue2, p203, 9p.
- Platt, R. H.,1996. Land UseandSociety: Geography, Law, andPublicPolicy. Island Press: Washington, D.C.
- Pruetz, R., 2003: Beyond Takings and Givings, Arje Pres, California.
- Pruetz, R., ve Standridge, N., 2009. "What Makes Transfer of Development Rights Works: Success Factors From Reseach and Practise", Journal of TheAmerican Planning Association, 2009, 75 (1), s. 78, Erişim Tarihi: 25.11.2019http://www.ecy.wa.gov/climatechange/2010TAGdocs/japa_tdr_winter2009.pdf.
- Schönenberger, O.W., 1966. İsviçre Borçlar Kanunu Şerhi, (Çeviren: Kemal Fikret Arık), Ankara: Ankara Yarı Açık Cezaevi Matbaası.
- Tazegül, İsmail 2010, "İmar Mevzuatının Uygulanması ve Kent Planlaması Bakımından Kazanılmış Haklar Sorunu", Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, 1 (3), 163-194.
- The City of New York, 2006. "New York City PopulationProjectionsby Age/Sex&Borough, 2000-2030."
- The Yale LawReview, 1972. Development Rights Transfer in New York City, The Yale Law Journal . 82 (2), p338-372.
- Topçu, M., Kubat, A.S. 2009. Konut bölgelerinde mekânsal yapı - arazi değer ilişkisi. İtüdergisi/a mimarlık, planlama, tasarım 8 (2), 17-26.
- Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlük, Erişim Tarihi: 26.11.2019, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.558bca655fae62.87736006.
- Türk, Ş.Ş., 2004., The Applicabilty Of Urban Land Acquisition Methods For The Provision Of Served Residential Land In The Turkish Case, IDPR, 26 (2)

- Usta Z., 2014. Arazi Yönetimi Uygulamalarında İmar Haklarının Aktarımı Yöntemi: Trabzon Örneği, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Trabzon.
- Ünal, E., Duygulu, F., ve Bolat, Z.E., 1998. İmar Terimleri Sözlüğü, 1. Baskı, Ankara: TODAİE-Türkiye Ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü, s.63.
- Walls, M., McConnell, V., 2007. Transfer of Development Rights in U.S. Communities, Meadow Design Office Inc., Washington.
- Yamak, Y.,(2006). İmar (Yapılanma) Haklarının Devri: Model-Uygulama Alanları ve Sorunlar, TMMOB Şehir Plancıları Odası Planlama Dergisi, 35, 1 ISSN 1300- 7319, 63-75 s., Ankara.
- Yarmalı, E. S., ve Alp, S., 2011. Hukuk Terimleri Sözlüğü, Türkmen Kitabevi, s.342, İstanbul.
- Yavuz, C. (2011). Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler, İstanbul: Beta Yayınları.
- Zevkliler, A. ve Havutçu, A.(2004). Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun (2012), T.C Resmi Gazete, 28498, 15 Aralık 2012
- 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu (1983), T.C Resmi Gazete, 18113, 23 Temmuz 1983
- 644 Sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (2011), Resmi Gazete, 28028, 17 Ağustos 2011
- 648 Sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (2011), Resmi Gazete, 27984, 4 Temmuz 2011

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Tuğba YANIK
Doğum Yeri ve Yılı : Şişli, 18/07/1991
Medeni Hali : (Evli)
Yabancı Dili : İngilizce
E-posta : tugbayank@gmail.com



Eğitim Durumu

Lise : Eyüp Otakçılar, 2009
Lisans : Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
Yüksek Lisans : İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı

Mesleki Deneyim

Bimtaş - Boğaziçi Peyzaj İnşaat
Müşavirlik Teknik Hizmetler San. Tic. A.Ş. 2015- ...(Devam Ediyor)