

# Karayolları Kamulaştırma Planlarının Güncelleştirilmesinde Karşılaşılan Kadastro Problemleri ve Çözüm Önerileri

Özlem Nur Demircan Kurt<sup>1,\*</sup>, Veli Akarsu<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Bülent Ecevit Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Geomatik Mühendisliği Anabilim Dalı, 67100, Zonguldak.

<sup>2</sup>Bülent Ecevit Üniversitesi, Zonguldak MYO, Mimarlık ve Şehir Planlama Bölümü, 67100, Zonguldak.

## Özet

Karayolları Genel Müdürlüğüne (KGM) yapılmış veya yaptırılmış karayolu güzergahlarına ait kamulaştırma planları zamanla teknik nedenlerden dolayı yetersiz kalması, kamulaştırma planlarının parçalı olması, sayısal ortamda olmaması ve güncelliğini yitirmesi gibi nedenlerden dolayı yapılacak işlerin süresinde artışlara sebep olması yanında, arşivdeki evrakların çoğalmasına ve basit bir veriyi bulmada bile saatlerce uğraşılması gibi sorunlara sebep olmaktadır. Zamanla kamulaştırma planlarının dinamik, hızlı, doğru ve anında erişilebilir olması açısından tek planda birleştirilmesi, sayısal hale getirilerek koordinatlandırılması ve karayolları arşivinin güncellenmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bunun için eski kamulaştırma planlarının, kadastro ve imar paftalarının sayısallaştırılması, güncel tapu kaydı ve takyitleri ile taşınmazların tapu tescilinin ve maliklerinin güncellenmesi, zemindeki değişimi irdelemek amacıyla güncel hâlihazır harita alımı yapılması ve kamulaştırma arşivinin de ayrıca araştırılması ve güncellenmesi gereklidir. Kamulaştırma planlarının güncellenmesi neticesinde hedeflenen; yol güzergâhında bulunan tüm kamulaştırma planlarının tek plan haline getirilmesi, güzergâhta yapılan ilk kamulaştırma çalışmaları ile bugünkü durumu arasındaki süreçte tüm değişimlerin güncel oluşturulan plana işlenmesi, tüm eksiklerin giderilmesi ve hataların düzeltilmesidir. Bunun için en öncelikli adım sağlam bir kadastro altlığı temin edebilmek veya oluşturabilmektir. Kadastro altlıklarının temininde de kadastral altlıklarda pek çok sıkıntı ile karşılaşmak mümkündür. Bu, bazen ilgili kurumlarda çalışan görevlilerin kurum işlerinin yürütülmesi ve takibi açısından kısa sayılabilecek süreler içerisinde değişmesinden (özellikle doğu illerine atanan görevlilerin asaletlerini alır almaz başka illere tayin istemeleri) bazen yeterli donanım ve bilgiye sahip olmayan kişilerin yetkili olmasından, bazen de dikkatsizlik ya da gerekli özenin gösterilmemesinden kaynaklanabilir. Her ne kadar ülkemiz genelinde sürekli devam eden kadastro çalışmaları olsa da veri temininde ve temin edilen verinin doğruluğunda da sorunlar yaşanabilmektedir. Bu sorunların tespit edilebilmesi ve sorunlara ait çözüm yollarının kurumlarla entegre bir şekilde üretilebilmesi, ancak birbir ortak çalışmalar ile mümkün olabilmektedir. Bu çalışmada, karayolları güzergahları boyunca kamulaştırma planlarının güncellenmesinde karşılaşılan kadastro sorunları; Ağrı-Eleşkirt, Erzurum-Oltu vb. karayolu güzergahları pratik uygulamalarında irdelenerek, çözüm önerileri sunulmuştur.

## Anahtar Sözcükler

KGM, Karayolu Güzergâhı, Kadastro, Karayolu Kamulaştırma Planlarının Güncellenmesi

## 1. Giriş

Bayındırlık, bir bölgenin gelişmesi ve güzelleşmesi için birtakım faaliyetleri uygulamaya koyan bir hizmettir. Zaten; "Bayındır" kelimesi sözcük anlamı ile "Yerleşme bölgelerinin gelişip güzelleşmesi, yaşam koşullarına uygun hale getirilmesi, bununla ilgili kurallar bütünü" anlamına gelir (TMMOB-HKMO, 2013). Bu tanımdaki yaşayış koşullarının uygun hale getirilmesi kavramlarından biride ulaşım hizmetidir. Ülkemizde ulaşım ağının en aktif kullanılabilecek ve en popüler olanı karayoludur. Ülkemizde karayolu ile ilgili tüm çalışmalar T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir (Gül, 2015). Karayolları Genel Müdürlüğüne yürütülen karayolu çalışmalarındaki en önemli problem taşınmazın elde edilmesidir (KGMİA, 2017; KGMTŞ, 2018) Burada en çok kullanılan yöntem ise kamulaştırmadır. Karayolları kamulaştırma planları zaman içerisinde; planların sayısal ortamda olmaması, parça parça olması, güncellemelerin plana aktarılamamış olması vb. teknik nedenlerden dolayı yetersiz kalmakta ve ihtiyaçlara nitelikli cevaplar verememektedir.

Planların sayısal olmaması, parça parça olması; kamulaştırma arşivlerinin her geçen gün kâğıt yığına dönüşmesine, bu da aranılan herhangi bir verinin bulunmasının zorlaşmasına dolayısıyla zaman ve emek israfına neden olmaktadır.

Kamulaştırma planlarının dinamik, hızlı, doğru ve anında erişilebilir olması için her bir güzergâhın kendi içerisinde tek bir plan olarak üretilmesi, sayısal hale getirilerek koordinatlandırılması gerekmektedir. Ayrıca kamulaştırma arşivinin de güncel bilgiler ile düzeltildikten sonra sayısal ortama aktarılarak güncellenmesi gerekmektedir. Bunun için kamulaştırma planları, kadastro ve imar paftalarının sayısallaştırılması, güncel tapu kaydı ve takyitlerinin temin edilerek taşınmazların tapu tescilinin ve maliklerinin güncellenmesi, zemindeki değişimi irdelemek açısından da güncel hâlihazır alımların yapılması gereklidir.

Kamulaştırma planlarının güncellenmesi neticesinde her bir güzergâhta bulunan yollar tek bir plan halinde üretilecek, bu planlarda ilgili güzergâhta en başından günümüze kadar yapılmış olan ve şimdi de yapılması planlanan her bir kamulaştırma anlaşılır biçimde plan ve cetveline işlenecektir. Böylece aktif parselin geçmişten bugüne olan tüm süreci bir plan üzerinden rahatlıkla takip edilebilecektir. Ayrıca bu planlar oluşturulurken geçmişte yapılan her bir plan ayrıca incelenip irdelendiği için eksiklikler ve hatalar tespit edilip düzeltilebilecektir.

\* Sorumlu Yazar: Tel: (0442)2320400 Faks: (0442)3166178

E-posta: ozlemnur.demircan@outlook.com (Demircan Kurt Ö. N.), veli.akarsu@gmail.com (Akarsu V.)

Bu çalışmada karayolları güncel kamulaştırma plan üretim süreci ve bu süreçte kadastro aşamasında karşılaşılabilen bazı problemler ve çözüm yolları irdelenmiştir.

## 2. Güncel Kamulaştırma Planlarının Üretiminde Karşılaşılan Problemler

### 2.1. Ulaşım

Ulaşım her ülkenin başlıca önem verdiği konulardan birisidir. Özellikle nüfusun artışı ile ulaşımdaki sorunlar paralellik gösterir; bu durum da ulaşım üzerine daha çok düşünülmesi ve çözüm üretilmesi gerekliliğini doğurur.

Ulaşım sorunlarına temel yaklaşım mühendislik disiplini ile mümkündür. İlgili mühendislik disiplinlerinin ortak çalışmaları ile kamu yararı gözetilerek ulaştırma projeleri oluşturulur. Bu projeler uzun süreli, yüksek bütçeli ve çokça emek gerektiren projeler olduğundan proje planlanması ilerisi düşünülerek aceleye getirilmeden yapılmalıdır.

Ülkemizde karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşım türlerinin hepsi belli oranlarda kullanılmaktadır. En çok tercih edilen ulaşım türü ise karayolu ulaşımıdır. Ülkemizde Karayolları Genel Müdürlüğüne 01.01.2019 tarihi itibarıyla yapımı tamamlanmış yol güzergâhlarının toplam uzunluğu 67333 km dir (URL-1).

### 2.2. Taşınmaz Edinimi

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bir yol projesini hayata geçirmeye karar vermesi durumunda belki de en önemli ve problemlerli aşamaların başında taşınmazın edinimi yani ilgili taşınmazın KGM adına tescil veya tahsisinin sağlanması gelir (KK, 2942S).

Karayolları Genel Müdürlüğü yolun yapımı ve güvenliği adına ihtiyaç duyulan her türlü donatının yapımı için taşınmazlara ihtiyaç duyar. Özel şahsa ait olmayan taşınmazların temininde kurumlar arası protokoller geçerlidir ve bu şekilde taşınmazın KGM adına tahsisi sağlanır. Fakat özel mülkiyete ait taşınmazların elde edinmesi, işin içine insan faktörünün girmesinden dolayı maddi ve manevi unsurların oluşmasına ve taşınmazın temininin zorlu bir hal almasına sebep olur. Bu sıkıntının en net çözümü de kamu yararı kararı esas olan kamulaştırma işlemidir.

### 2.3. Kamulaştırma

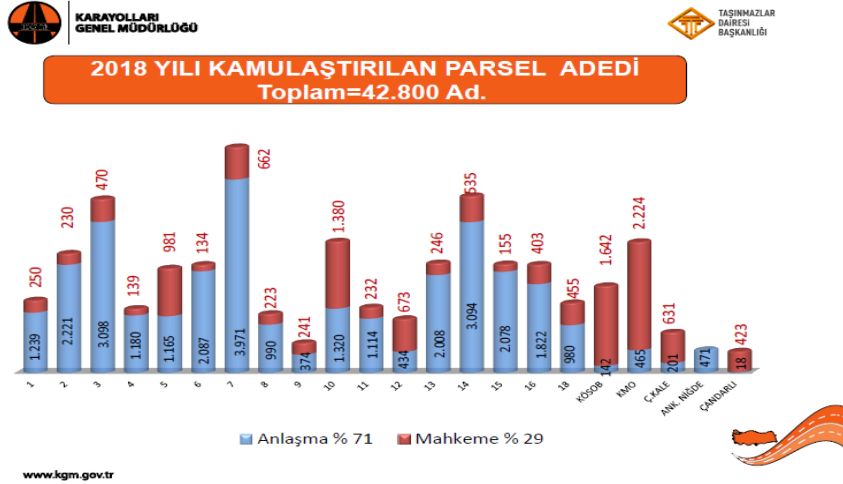
Kamulaştırma, kamu tüzel kişileri ile kurumları tarafından, kamu yararı nedeniyle, yasaya dayanılarak özel kişilere ait taşınmaz ve kaynakların değer karşılığını peşin ödeyerek mülkiyetinin zorla ve tümüyle ya da kısmen ilgili kamu tüzel kişisine geçirilmesidir ki, burada mülkiyet, tescile gerek kalmadan kamulaştırılan şeyin karşılığının ödenmesiyle geçer (Zevkliler,1977; Yıldız, 2000; Erkan, 2011; Gül, 2015).

Kamulaştırma Kanununun 3. Maddesi kamulaştırma şartlarını şu şekilde açıklar: İdareler, kanunlarla ve Cumhurbaşkanlığı kararnameleriyle yapmak yükümlülüğünde buldukları kamu hizmetlerinin veya teşebbüslerinin yürütülmesi için gerekli olan taşınmaz malları, kaynakları ve irtifak haklarını; bedellerini nakden ve peşin olarak veya aşağıda belirtilen hallerde eşit taksitlerle ödemek suretiyle kamulaştırma yapabilirler. Cumhurbaşkanınca kabul olunan, büyük enerji ve sulama projeleri ile iskân projelerinin gerçekleştirilmesi, yeni ormanların yetiştirilmesi, kıyıların korunması ve turizm amacıyla yapılacak kamulaştırmalarda, bir gerçek veya özel hukuk tüzelkişisine ödenecek kamulaştırma bedelinin o yıl Genel Bütçe Kanununda gösterilen miktarı, nakden ve peşin olarak ödenir. Bu miktar, kamulaştırma bedelinin altıda birinden az olamaz. Bu miktarın üstünde olan kamulaştırma bedelleri, peşin ödeme miktarından az olmamak ve en fazla beş yıl içinde faiziyle birlikte ödenmek üzere eşit taksitlere bağlanır. Taksitlere, peşin ödeme gününü takip eden günden itibaren, Devlet borçları için öngörülen en yüksek faiz haddi uygulanır. Kamulaştırılan topraktan, o toprağı doğrudan doğruya işleyen küçük çiftçiye ait olanların bedeli, her halde peşin ödenir. İdarelerce yeterli ödenek temin edilmeden kamulaştırma işlemlerine başlanılamaz (KK, 2942S).Bu maddeden açıkça anlaşılacağı üzere; kamulaştırma işlemi yetkili mercii tarafından kamu yararı amacıyla gerçek veya özel hukuk tüzel kişisine ait taşınmazlara, bedeli peşin ödenmek suretiyle kanunda öngörüldüğü üzere yapılabilir (Yıldız, 2000; Erkan, 2011; Köktürk, 2004; Akay ve Çiçek, 2012).

Ülkemizde otoyollar, il yolları, devlet yolları ve turistik yolların inşa edilmesi veya mevcut yolların iyileştirilmesi çalışmaları ile ilgili kamu yararı kararı KGM tarafından belirlenmekte (Koç, K ve Özler, V, 2008) ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Cumhurbaşkanlığı onayı ile uygulamaya konulmaktadır.

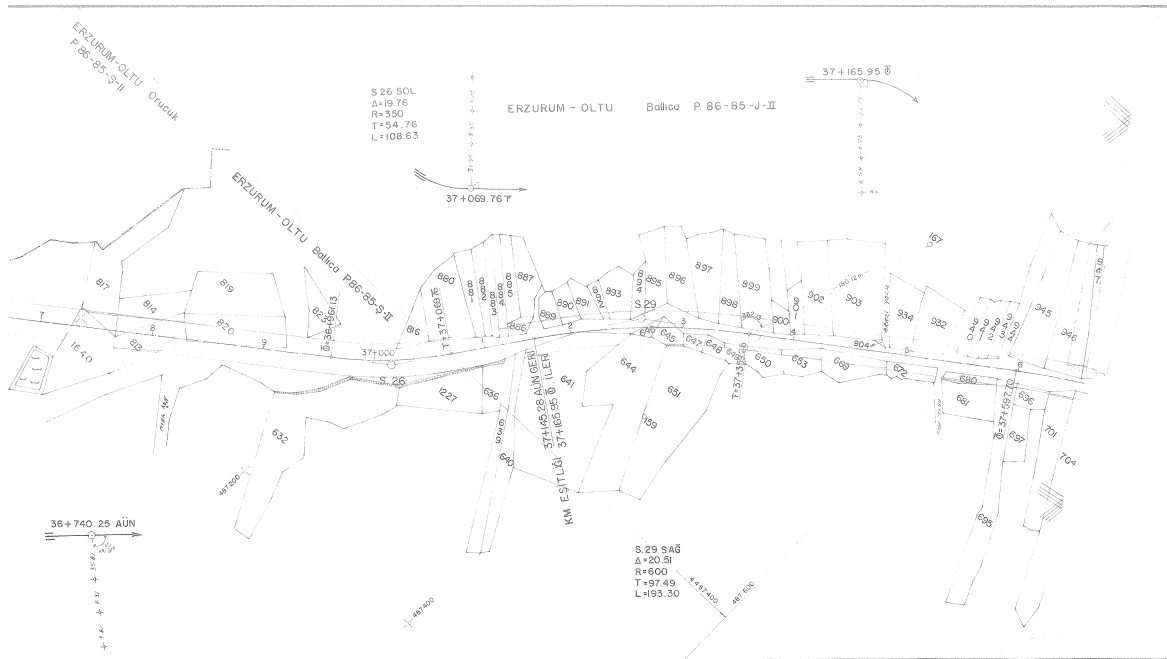
### 2.4. Kamulaştırma Plan ve Arşivinin Güncellenmesi

KGM, tarafından yapılan veya yaptırılan Otoyol, Devlet ve il Yolları ağına giren karayolları güzergâhlarının ve bu güzergâhta taşınmaza ihtiyaç duyulan tüm çalışmalar için yapılması gereken kamulaştırma planları; 2942 sayılı kamulaştırma kanunu başta olmak üzere ilgili mevzuatlar çerçevesinde Taşınmazlar Dairesi Başkanlığınca yapılır veya yaptırılır. KGM tarafından 2018 yılında toplamda 42800 adet parsel ile ilgili kısmi ve tamamen kamulaştırma yapılmıştır Şekil 1(URL-2).



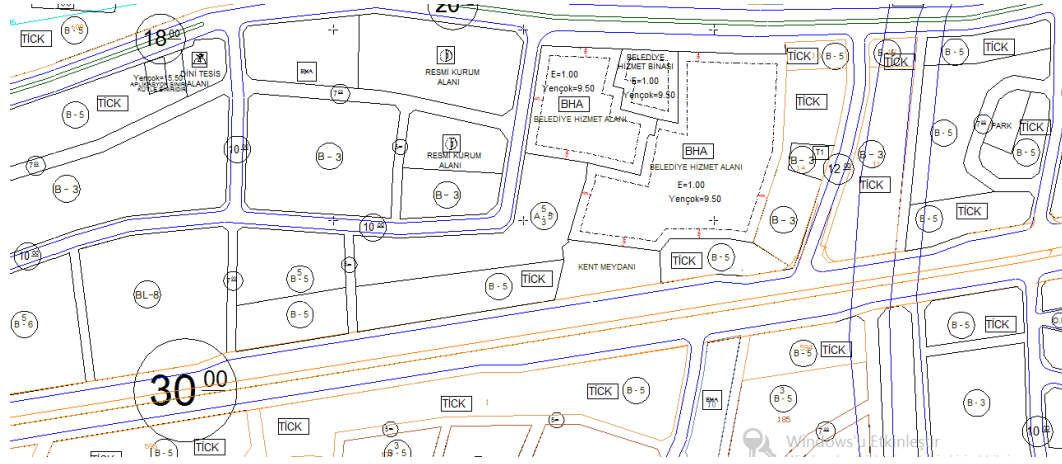
Şekil 1. KGM tarafından kamulaştırılan parsel sayısı (URL-2)

- **Ön Çalışma;** Güncel kamulaştırma işlemlerinin yürütülmesi ve tamamlanması işi kapsamında; mevcut yollarda kamulaştırması yapılmış fakat hala yol koridorunda yaşamakta olan ve parası ödenmemiş parselleri veya ifrazı yapıp parası ödendiği halde hala tapuda yaşayan parselleri tespit edip bu doğrultuda yol koridorunu boşaltmak, temizlemek hedeflenmektedir. Ayrıca kamulaştırma arşivinin de güncel bilgiler ile düzeltildikten sonra sayısal ortama aktarılarak güncellenmesi gerekmektedir. Bunun için kamulaştırma planları, kadastro ve imar paftalarının sayısallaştırılması, güncel tapu kaydı ve takyitlerinin temin edilerek taşınmazların tapu tescilinin ve maliklerinin güncellenmesi, zemindeki değişimi irdelemek açısından da güncel hâlihazır alımların yapılması gereklidir.
- **Güzergâhtaki Eski Çalışmaların Tespiti;** Kamulaştırma planlarının güncellenmesinde ilk aşama plan üretimine yönelik ön çalışma yapmaktır. Öncelikle güncellenmesine karar verilen güzergâha ait daha önceki her bir çalışma kamulaştırma planları, zilyetlik planlar, ek kamulaştırma planları, ref planları, kapsam daraltma planları, orman izin irtifak planları, KGM'ye ait tesisler ile ilgili hazırlanan ariyet ocağı, taş ocağı, bakımevi, şantiye, depo gibi yerleri gösterir planlar, irtifak planları- tespit edilir (Şekil 2). Bu planların kamu yararı kararı (KYK) veya kamulaştırma işlemine başlama kararı (KİBK) var ise bu planlar güncelleme kapsamında ciddiye alınıp kullanılmak zorundadır. Şayet KYK/KİBK yok ya da iptal edilmiş ise güncel plan üretimindeki çalışmalara faydası olabileceği düşünülür ise kullanılabilir bunun dışında bu planların kullanılma zorunluluğu yoktur.



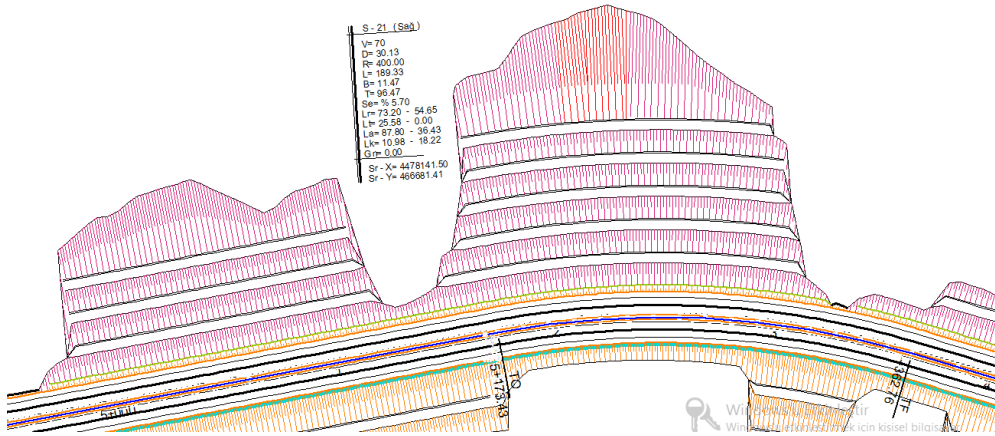
Şekil 2. Güzergahta ki eski planlara örnek, Erzurum ili Oltu ilçesi Ballica mahallesini gösterir kısım

- **Farklı Kurumlarca Yapılan Çalışmalar;** Farklı kurumlarca ilgili güzergâhta imar planı, toplulaştırma, yenileme, kamulaştırma gibi herhangi bir işlem yürütülüp yürütülmediği araştırılır (Şekil 3). Tespit edilen bir çalışma olur ise kurumlar arası iletişimsizlik ve yapılan işte sorun çıkmaması adına kurum ile koordineli olarak çalışılır.



Şekil 3. Aşkale yoluna denk gelen ve belediyeden temin edilen imar planından bir kesit

- **Etüt Proje Verilerinin Temini;** Bu çalışmalarda güzergâh boyunca mevcut olan veya yapılması planlanan yol, kavşak, durak yeri, yol genişletme projeleri gibi güzergâha etki edecek ve kesinlikle çalışmalarda dikkatle incelenmesi gereken hususlar vardır. Etüt proje verisi özellikle yol orta eksenini, kamulaştırma sınırının oluşturulmasında en önemli etkenlerden birisidir (Şekil 4). Bu yüzden eksenin en güncel halinin temin edilmesi gerekir. Ayrıca diğer kavşak, yol genişletme, durak yeri gibi projelere göre ek kamulaştırma sınırı çalışılacağı için projede herhangi bir değişiklik veya iptal söz konusu olursa anında bilgi verilmesi şarttır. Bunun için etüt proje yetkilileri ile sürekli irtibat halinde olmak gerekir.



Şekil 4. Erzurum ili Palandöken ilçesi Taşlıgüney mahallesinin etüt proje verisine ait bir örnek

- **Kamulaştırma Arşivinin Taranması;** Güncelleme mevzu bahis ise ortada eski bir şeyler var demektir, eski şeyleri de arşivlerde saklarız. Yani kamulaştırma güncellemesinin belkemiği arşivdir. Arşiv taraması veya araştırması titizlikle ve işinin ehli kişilerce yapılması gereken hassas bir aşamadır. Güzergâha ait geçmişte yapılan tüm çalışmalar ve dolayısıyla bu çalışmalarda yapılmış olan hata ve eksikliklerin tespiti arşiv taraması ile yapılacaktır. Kamulaştırma arşivleri daha öncede belirtildiği gibi bir nevi evrak yığını (eski planlar, krokiler, beyannameler, tebligatlar, kıymet takdir raporları, edeme makbuzları, KYK/KİBK, satın alma/anlaşmazlık tutanakları, tekin belgeleri, yapı ve müştemilat raporları vb.) olduğundan öncelikle bu evrakların sayısal ortama aktarılarak akıllandırılması gerekir. Bu çalışma veriye anında erişimin sağlanabilmesi ve arşiv kalabalığının azaltılması açısından önemlidir.
- **Eski Kamulaştırma Planlarının Sayısallaştırılması;** Güncellenmesine karar verilen güzergâha ait tespit edilen sayısal olmayan kamulaştırma planları, zilyetlik planları, ek kamulaştırma planları, ref planları, kapsam daraltma planları, orman izin irtifak planları, KGM'ye ait tesisler ile ilgili hazırlanan ariyet ocağı, taş ocağı, bakımevi, şantiye, depo gibi yerleri gösterir planlar, irtifak planları sayısallaştırılırken; üzerinde koordinat değeri bulunan planlar



- **Hâlihazır Ölçümlerin Yapılması;** Hâlihazır ölçüm işlemlerin başlanmadan önce Etüt, Proje ve Çevre Dairesi Başkanlığı'ndan güzergâhı ellerindeki en güncel hâlihazır haritası temin edilir. İşin gereğine göre şartnamede belirlenen ölçü yöntemleri, hassasiyeti, sıklığı ve ölçülecek detaylar dikkate alınarak zeminin hâlihazır alımı yapılır. Özellikle güncel kamulaştırma planı için yapılan hâlihazır ölçümlerde, eski kamulaştırma koridoru içerisindeki yapıların yıkılıp yıkılmadığı, yıkılmadı ise tam konumu hassasiyetle belirlenmelidir. Hâlihazır ölçümlerin genelde 100–120 metrelik koridor boyunca yapılması yeterli görülür, fakat kavşak kollarının, şevlerin, servis yollarının olduğu yerlerde bu mesafe ek kamulaştırma ihtiyacı doğabilmesi ihtimaline karşı daha geniş tutulur. Ayrıca zeminde henüz uygulanmamış ama etüt projesinde kesinleşmiş kavşak, durak yeri, yol genişletme projeleri gibi güzergâha etki edecek kısımlar içinde hâlihazır alımlar yapılmalıdır (KGMETS, 2018). Güncel hâlihazır alımın gerekli özen ve hassasiyet ile yapılması zemini tanımak, parseller, yapılar, kavşaklar, sanat yapıları, köprüler, menfezler gibi güzergâh boyunca yoldaki her türlü veri hakkında bilgi sahibi olmamızı sağlaması, kamulaştırma sınırının belirlenmesi aşamasında büyük fikir vermesi ve ayrıca eski planlar ile ortak nokta olabilmesi açısından çok önemli bir veridir.
- **Tapu Kayıtlarının Önemi;** Tapu kayıtları kamulaştırma planlarının güncellenmesi işinde önemli bir veridir. TAKPAS sistemi üzerinden güzergâh boyunca belirlenen kamulaştırma koridorundaki parseller ve onlara komşu olan parsellerin tapu kayıtları temin edilebilmektedir. Bazen özel kütüğe tabi parsellerin kayıtlarına erişim olamayabilir bu durumda ilgili parseller bir ekte sunularak tapu kayıt ve takyitleri Tapu Müdürlüklerinden resmi yazı ile istenir. Tapu kayıtlarındaki takyitler, edinme sebepleri, malik, cins, alan bilgileri sınır çalışmasında ve ayrıca eski ile yeni plan arasında iletişim kurulmasında yardımcı olan verilerdir. Şöyle ki eski plan hazırlanırken sehven 100 m2 yazılan alanın aslında 1000 m2 olduğu fakat yazım hatası yapıldığı tespit edilebilir. Bu yüzden tapu kayıtları plan üretimi aşamasında ciddiye alınmalıdır.
- **Güncel Kamulaştırma Planı;** Plan hazırlama aşamasına geçmeden önce;
  - Ön hazırlık aşamaları
  - Eski kamulaştırma planlarının tespiti ve dönüşümleri
  - Etüt proje çalışmalarının temini ve güncel eksenin(KTB dosyasının) oluşturulması
  - Farklı kurumlarca yapılan güzergâha etki edecek projelerin temini ve çalışmaları
  - Kamulaştırma arşiv araştırması
  - Kadastral altlığın netleştirilmesi
  - Hâlihazır ölçümlerin yapılması ve proje ile ilişkilendirilmesi
  - Varsa tecavüzlü parsel ve yapıların tespit edilmesi
  - Tapu kayıtlarının temini ve proje ile ilişkilendirilmesi
  - Eski kamulaştırma sınırlarının ve ihtiyaç varsa ek kamulaştırma sınırlarının çizimleri
  - Kamulaştırmaya giren parsellerin alanlarının çevrilmesi(A,C: kamulaştırmaya giren parselin arda kalan kısımları; B:kamulaştırmaya giren parselin kamulaştırma koridorunda kalan kısımları)
  - Eski kamulaştırma koridorunda kalan parsellerin eski parsel numaralarının tespit edilmesi
  - KAP (parsele ait bilgi dosyası) ve KML (parsele ait malik dosyası) dosyalarının hazırlanması
  - Projenin rulo plan haline getirilmeden önce yani ruloya kırılmadan önce yapılması gereken diğer işlemlerin (grid, pindex, kuzey oku, lejant gibi veriler oluşturulur) tamamlanması gerekir.

Güncel kamulaştırma planı da kamulaştırma planları gibi görsel kısım ve cetvel kısmından oluşur. Planın görsel kısmı parselleri, yapıları, ekseni, some noktaları ve değerlerini, gridleri, ek ve güncel kamulaştırma sınırlarını, kamulaştırma tarihlerine göre parsellerin farklı biçimlerde taramalarını, lejantları, mahalle/köy sınırlarını, varsa imar adalarını, varsa tecavüzlü parsel ya da yapıları ve ref/kapsam daraltma kısımlarını gösterir. Cetvel kısmında ise görselde gösterilen her şeyin ve fazlasının tablolaştırılmış hali vardır. Şartnameye göre cetvelde kamulaştırılan taşınmaz malların ayrıntılı envanter cetveli, dönüşüm parametreleri, some aplikasyon tablosu, özet tablolar, açıklamalar ve baş pafta kısmı vardır. Kamulaştırılan taşınmaz malların ayrıntılı envanter cetvelinde, il/ilçe, mahalle/köy, KGM sıra no, eski parsel no, kilometre, pafta-ada-parcel no, fiili ve tapu cinsi, tapu ve hesap yüzölçümü, parselin önceki yıllarda kamulaştırılan kısımları (m2), varsa ek veya ref kamulaştırılan kısımları (m2), toplam kamulaştırılan kısmı (m2), en son duruma göre kamulaştırmadan arta kalan sağ ve sol alanları, kamulaştırma amacı, malik bilgileri (baba adı, adı soyadı, hissesi), tüzel/özel mülkiyet yüzölçümleri toplamı, tescil/tahsis/yola terkin yapılan yüzölçümleri toplamı, orman sahası yüzölçümü, imar/mücvir/köy yerleşim alanı ve not kısımları yer alır.

Özet tablolar kısmında, kadastro ve imar paftalar özet tablosu, KYK ve KİBK bilgileri tablosu ve kamulaştırılan taşınmazların özet tablosu(parsel ve malik adetleri, bina adetleri ve kamulaştırılan yüzölçümleri) yer alır.

Önceki yıllarda kamulaştırılan kısımlar planda kaç tane eski KYK kullanılmış ise o kadar sütun açılarak ve her bir parselin kamulaştırmaya giren kısmı ilgili KYK sütununa yazılarak oluşturulur. Eski parsel numarasına ait sütun, kamulaştırmaya giren parsel hangi KYK ya göre kamulaştırmaya giriyor ise o KYK' ya ait planda hangi parsel numarası ile adlandırılmış ise o parsel numaraları yazılarak oluşturulur. Yani güncel durumda 816 numaralı parsel 1989 yılına ait plana göre kamulaştırılıyor ise planların çakıştırılması ile 816 numaralı parselin 1989 yılındaki planda hangi parselde denk geldiği tespit edilir.

Parselin malik türüne göre kamulaştırmaya giren alanları özel/tüzel, tescil/tahsis/yola terkin veya orman sahası yüzölçümleri sütununa yazılır. Eğer parsel hisseli ve hisseler farklı malik türünden ise alanlar hisselerince dağıtılarak ilgili sütunlara yazılır. Kamulaştırmaya giren parseller malik türlerine göre adet olarak ve kamulaştırmaya giren yüzölçümlerine göre de alan olarak kamulaştırılan taşınmazların özet tablosunda köy köy ya da mahalle mahalle belirtilir. Ayrıca bunların toplamları da tablo sonunda hesaplanır.

Cetvelin not kısmı tapu kayıtlarındaki beyan/şerh/ipotek gibi bilgileri yazmak veya parsel ile ilgili farklı bir sıkıntı var ise bunu belirtmek için kullanılır. Misal kadastrada yenileme sırasında parselde hata yapılmıştır, bunun düzeltilmesi uzun zaman alacağından planın üretimini bekletmek gerekir. Fakat tek parsel için bütün planı beklemeye almak mantıklı olmaz. Bu yüzden bu parselin not kısmına parseldeki sorun ile ilgili açıklayıcı bir not düşülür ve plan üretimine devam edilir.

## 2.5. Kadaströ Güncellemede Karşılaşılan Problemlere Örnekler

**Örnek 1.** Kamulaştırma projelerinde ilk aşama kadaströ altlığının güncel halini temin etmek veya oluşturmaktır. Normalde mevcut güzergâha denk gelen köy ya da mahallelerin kadastral altlığını temin için ilgili kadaströ müdürlüğü ya da birimine başvurulur. İlgili kadaströ müdürlüğü ya da birimi de ilgili kısmın ellerindeki son halini size verir. Alınan altlık üzerine eski kamulaştırma sınırı atılıp kamulaştırma koridoru içerisinde kalan parseller belirlenir ve bu parsellerin bir listesi oluşturulur. Bu listedeki parseller tek tek TAKPAS üzerinden sorgulanıp aktif mi pasif mi oldukları belirlenir. Şayet pasif ise taşınmaz hareketleri kısmından parselin geldisi gittisine yani daha önce hangi parselmiş, şimdi ne tür bir işlem görmüş, yeni parsel numarası ne olmuş, gördüğü işlem sonucunda birden fazla parçaya bölünmüş yani ifraz olmuş ise yeni parsellerin aktif pasif durumları nedir diye araştırılıp tespiti yapılır. Yani fen klasörlerinden yapılacak olan takibin aynısını ön çalışma olarak TAKPAS üzerinden yaparız. Bu çalışmalar sonucunda değişiklik görmüş parseller belirlenip ilgili kadaströ müdürlüğü ya da biriminden değişiklik evrakları, fen klasörleri, paftaları, varsa ve gerekli ise takeometrik verileri temin edilir. Fakat her zaman veriye ulaşmak bu kadar kolay olmayabilir. Şekil 7'de, Oltu-Çamlıbel yolunun kamulaştırma projesinde karşılaşılan durum veriye erişimin anlatılan şekilde gerçekleşemediği bir örnektir.



Şekil 7. Erzurum ili Oltu ilçesi Büyükorucuk mahallesi 1851 ve 1852 numaralı parsellerin paftaya yanlış işlenmesi

Şöyle ki; Oltu-Çamlıbel yolunda 2012 yılında bir kamulaştırma işlemi gerçekleştirilmiştir. Bu kamulaştırma projesi kapsamında o dönemde ilgili kadaströdan kadastral altlık temin edilmiş ve bu altlığa göre kamulaştırma sınır çalışması yapılmıştır.

Yapılan çalışmalar sonucu oluşturulan kamulaştırma planları ve beyannameleri hem KGM tarafından hem ilgili kadaströ tarafından onaylanıp tapuya tescil ve terkin işlemleri için gönderilmiştir. Tapuda da onaylanmış olan beyannamelere istinaden ifraz işlemleri gerçekleştirilmiş ve oluşan parsellere yeni parsel numaraları verilmiştir.

Kamulaştırma planlarının güncellenmesi kapsamında Oltu-Çamlıbel güzergâhında çalışmalara başlandığında ilk iş olarak güzergâh boyunca ilgili yola isabet eden köy veya mahallelerin tespiti yapıldı. Tespit edilen bu köy ve mahallelerin hangi kadaströ müdürlüklerine ya da birimlerine bağlı olduğu belirlendi. Sonrasında kadaströ altlıklarını temin etmek amacıyla Üst yazı ile ilgili Kadaströ Birimine (Oltu Kadaströ Birimi) gidildi.

Kadaströdaki yetkili, ellerinde bu yola denk gelen kısımlara ait güncel kadastral veri olmadığını son verinin 2012 yılında Karayolları 12. Bölge Müdürlüğü tarafından yapılan/yaptırılan kamulaştırma plan ve projesinin olduğunu ve bunun da zaten bizim tarafımızdan onlara verildiğini belirtti. Yani bize verebilecekleri bir altlık olmadığı söylendi. Fakat 2012 yılında hazırlanan plan kurumlarca onaylanmış, KYK (Kamu Yararı Kararı) alınmış, parsellerin kamulaştırma sınırına göre ifrazları yapılmış ve yeni parsel numaraları alarak tapuya tescili gerçekleştirilmiştir. Bunu TAKPAS üzerinden sorgulama yaparak görebilmek mümkün. Bunun sonucunda Kontrol mühendisi ile görüşülüp nasıl bir yol izlenileceğine karar verildi. Arşivlerinin dağılık olduklarını belirttikleri için fen klasörlerinden parsellerin tek tek ifrazlarının tespit etmenin hatalı veya eksik sonuç doğurabileceğine kanaat getirildi. Bu yüzden 2012 yılında kullanılan altlık temel alınarak her bir parsel için TAKPAS üzerinden tek tek sorgulama yapılarak parsellerin gördüğü işlem sonucunda ne durumda olduklarının tespit edilmesine karar verildi.

Güzergâh boyunca 2012 yılındaki kadastral altlığa göre kamulaştırma koridoru içinde kalan yaklaşık 2000 adet parsel listelendi. Bu parsellerin ifraz sonucu hangi parsel numaraları aldıklarını, şu an aktif mi yoksa pasif mi olduklarını tespit için TAKPAS üzerinden tek tek sorgulama yapıldı. Pasif olan parseller ayrıca listelenip dosyaları tamamen kapanmış mı yoksa tekrar ifraz işlemi gördükleri için mi pasif durumda oldukları irdelendi. Bir ekranda 2012 yılı altlığı bir ekranda TAKPAS üzerinden mevcut altlık görüntülenerek, tek tek eşleştirme yapıldı. Örneğin; 2012 yılında parsel numarası 1 olan taşınmazın kamulaştırmaya girmesi sonucu ifrazdan A (arda kalan kısım) ve B (kamulaştırmaya giren kısım) olacak şekilde ifraz beyannamesi hazırlanmış. Daha sonrasında A numaralı taşınmaz 2 ve B numaralı taşınmaz 3 parsel numarası olarak tapuda tescil edilmiş. Bazı parsellerde yolda kalan kısımların terkinin gerçekleşmiş bazı parsellerde ise ifrazı gerçekleşmiş olmasına rağmen parselin terkinin gerçekleşmemiş. Örnekteki gibi bütün parsellerin ifraz sonucunda hangi parseller olduğu ve yaşayıp yaşamadığı tespit edilerek mevcut altlık projeye işlenerek oluşturulup kadastroya kontrol ettirildi. Son durumda mevcut güzergâh boyunca kamulaştırmaya giren toplam parsel sayısının 670, şahıs malikinin 3272 olduğu tespit edildi. Son kadastral altlığa göre kamulaştırma planı ve cetveli hazırlanıp kontrol için kadastroya sunuldu ve onaylandı.

Bu projede sağlam veri temini sağlanamadığı için plan onaylandıktan sonra bile tekrardan TAKBAS üzerinden sırasıyla parsellerin proje ile uyumu tekrar kontrol edildi. Bu kontrol sonucunda yaklaşık 3000 kadar parselden 9 tanesinde uyumsuzluk tespit edildi. Bunların her birisi not edilip tekrar kadastroya görüşülmeye gidildi. Uyumsuzlukların her biri ifraz olan parselin yeri ile ilgiliydi. Bu da şu anlama geliyordu; aslında 1989 kamulaştırma koridoru içerisinde olması gereken parsel 2012 kamulaştırma koridorunda gösterilmişti dolayısıyla 2012 kamulaştırma koridorunda olması gereken parsel de 1989 kamulaştırma koridorunda kalıyordu ya da 2012 kamulaştırma koridorunda olması gereken parsel kamulaştırma dışında gösterilmişken kamulaştırma dışı olması gereken 2012 kamulaştırma koridorunda gösterilmişti. Bu durum ödeme yapılmaması gereken parsel için ödeme yapılmasına dolayısıyla tam tersi bir duruma ya da daha önce ödemesi yapılmış parsel için tekrardan yani mükerrer ödeme yapılmasına sebebiyet verecekti. Bu durumlar hazırlanan raporlar eşliğinde ayrıntılı olarak konuşuldu ve sonucunda kadastrodan projenin en başında temin edilmesi gereken değişiklik evrakları, fen klasörleri, paftaları ve gerekli yerler için takeometrik verilerin hepsi temin edildi. Öncelikle paftalar taranıp dönüştürüldü ve proje üzerinde açıldı. Takeometrik veriler girilip paftasıyla uyumu kontrol edildi. Kamulaştırmaya giren her bir parselin fen klasörlerine bakılıp uğradığı işlem tespit edildi ve bunun neticesinde değişiklik evraklarından proje kontrol edildi. Bütün bu işlemler tamamlandıktan sonra 13 parselde hata tespit edildi. Bunun 4 tanesinin kadastro paftasına yanlış işlenmiş parseller olduğu ortaya çıktı. Diğer 9 tanesi ise TAKPAS'a yanlış işleme sonucu, bizimde projemize yanlış işlememizden kaynaklı olan hatalar.

Her biri için değişiklik evrakı ve fen klasörü ekinde sunularak rapor tutuldu ve kadastroya kontrol üst yazısı ile sunuldu. Paftasına yanlış işlenen parseller kazınarak doğrusu işlendi. Plana yanlış işlenenler projesinde, plan görselinde ve cetvelinde düzeltilerek 150 metreden fazla planın tekrardan çıktısı alındı.

Sonuç olarak kadastronun kendi arşivine güvenmeyerek verilerini en başından bize vermemeleri hem emek israfına hem de maddi israfa neden oldu. Meslek etiğine sahip olmayan, duyarsız bir ekip olsa idik zaten onaylanmış olan plan üzerindeki hataları kimseye söylemez örtbas ederdik.

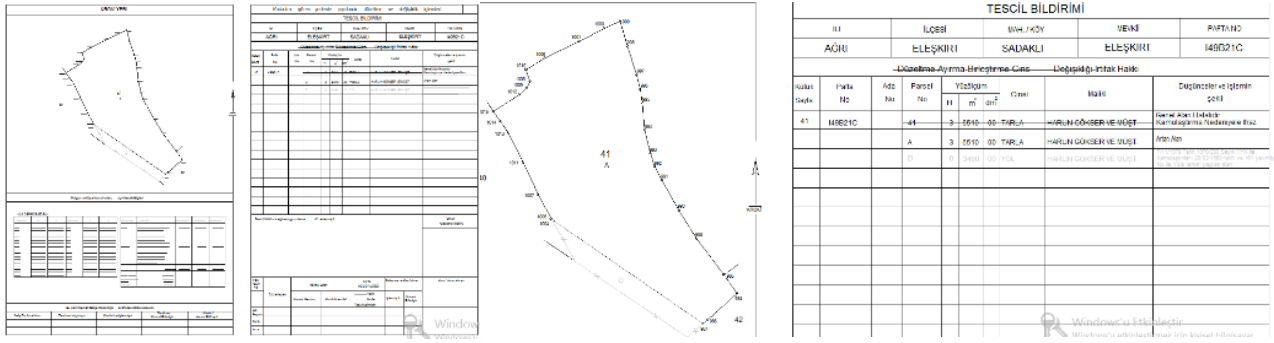
Belki bizler doğru olanı tercih edip hatayı düzelttik ve düzelttirdik fakat bu tarz sıkıntılarla karşılaşan pek çok meslektaş artık bıkkınlık yaşayıp 'bu ülkeyi ben mi kurtaracağım, en baştan verileri verse idi; planı imzalamasaydı; sorumluluk onların' diyerek yollarına devam etmeyi tercih edebiliyor. Bu da sürekli olarak biriken hatalara, çalışan ve vatandaş mağduriyetlerine sebep oluyor. Temennimiz odur ki kurumlar arasındaki bu iletişimsizlik bir an önce son bulur ve herkes işini dört elle sarılarak yapar.

**Örnek 2.** Kadastral altlıkların temininde de kadastral altlıklarda pek çok sıkıntı/problem ile karşılaşmak mümkündür. Bu, bazen ilgili kurumlarda çalışan görevlilerin kurum işlerinin yürütülmesi ve takibi açısından kısa sayılabilecek süreler içerisinde değişmesinden (özellikle doğu illerine atanan görevlilerin asaletlerini alırmaz başka illere tayin istemeleri) bazen yeterli donanım ve bilgiye sahip olmayan kişilerin yetkili olmasından bazen de dikkatsizlik ya da fazla önemsememekten kaynaklanabilir. Ayrıca Tapu ve Kadastro birimlerinde yoğunluk her zaman fazladır çünkü vatandaşın işi birebir vatandaş ile münasebet içerisinde yürütülür. Bundan ötürü bu kurumlarda diğer teknik kurumlara oranla hata veya eksiklik olma olasılığı daha yüksektir. Ağrı Eleşkirt'te yaşanan durum bu sayılanlardan herhangi birisinin kapsamında örnek olarak gösterilebilir.

Trabzon-Erzurum-Ağrı Devlet Yolu yol inşaatı ve emniyet sahası temini nedeniyle kamulaştırma işlemine tabi tutularak 03.09.1981 tarih ve 1981/109 sayılı Kamu Yarı Kararına istinaden kamulaştırılan ve işlemleri tamamlanan Ağrı İli, Eleşkirt İlçesi, Çürük,

Ergözü, Güvence, Sadaklı, Uzunyazı Köyleri ve Ağrı İli, Merkez İlçesi, Merkez İlçesi, Aslangazi Köyü dâhilinde bulunan muhtelif taşınmazların kamulaştırılan kısımlarının Tapu Alanından düşüldüğü ancak kadastro paftalarında kamulaştırılan alanların hala yaşadığı tespit edilmiştir (Şekil 8). Bu durumun düzeltilmesi için değişiklik beyannameleri (yola terk için) hazırlanmış, 03.09.1981 tarih ve 1981/109 sayılı Kamu Yarı Kararına istinaden yapılan kamulaştırma işlemlerine ilişkin terkin belgeleri Karayolları 12. Bölge Müdürlüğü arşivinden araştırılıp taranarak kadastroya gönderilmek üzere dosyalanmıştır. Kadastro gerekli kontrolleri yaptıktan sonra hazırlanan beyannamede terkin edilmesi gereken kısım olarak gösterilen alanın tapudan düşüldüğünü fakat paftasından düşülmediğini onaylamış ve paftasından mürekkep kalem ile çizilmesine yani terk edilmesine karar vermiştir.





Şekil 8. Tapudan düşmüş paftadan düşmemiş kısım için düzenlenen beyanname

### 3. Sonuç ve Öneriler

Karayolları Genel Müdürlüğüne yapılan veya yaptırılan kamulaştırma planlarının çoğu zaman içerisinde teknik anlamda yetersiz kalmaktadır. Kamulaştırma planlarının sayısal ortamda olmaması, parça parça olması, güncellemelerin plana aktarılamamış olması vb. teknik nedenlerden dolayı yetersiz kalmakta ve ihtiyaçlara nitelikli cevaplar verememektedir. Bu planların doğru, hızlı, dinamik ve anında erişilebilir olarak kullanılabilmesi için planların güncelleştirilmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Güncelleme işi çok ayrıntılı ve aşamalı bir iş olduğu için, karayolları personelinin hem sayıca yetersiz hem de kendi iş yoğunluklarının fazla olması dolayısıyla, güncelleme çalışmaları ihale yolu ile işin ehli kişiler tarafından yürütülmeli ve karayolları personeli de işin kontrol kısmını üstlenmelidir.

Planların güncellenmesi sürecinde; idare ve yüklenici firmalar birlikte çalışmalı, kurumlar ile veri temini ve sonrasındaki plan üretimi süreci boyunca iletişim halinde olunmalıdır. Plan güncellemesi sırasında karşılaşılan her türlü problem kalem kelem not edilmeli, ilgili kurumlar ile de paylaşılmalı ve anında çözüm üretilmeye çalışılmalıdır.

Plan güncellemesi aşamasında en önemli kısım tabii ki kadastro ayağıdır. Sağlam bir altlık olmadan yapılan çalışma boşa yapılan bir çalışma olmaktadır. Bu yüzden en büyük özenin bu kısımda gösterilmesi gerekir. Fakat sadece plan üreten kişilerin değil, kadastro görevlilerinin de aynı özen ve hassasiyeti göstermeleri, plan üreten kişilere yardımcı olmaları ve koordineli çalışmaları gerekmektedir. Sonuç olarak karayolu projelerinin araziye uygulanmasında ki başarı, ihtiyaç duyulan özelmülkiyete ait taşınmazların kamulaştırılması için nitelikli bir kadastro haritasının olması yanında, ilgili kurum ve kuruluşlar arasında yapılacak eşgüdüm ve koordinasyonunda etkili olacağı yaşanan deneyimlerde anlaşılmaktadır.

### Kaynaklar

- Akay, Y., Çiçek, Y., (2012), Uygulamalı Kamulaştırma Tekniği, Ankara, s.325.
- Erkan H., (2011), Kadastro Bilgisi, TMMOB, HKMO, Ankara, s.240.
- Gül Ş. , (2015), KGM Kamulaştırma Plan ve Arşivinin Güncellenmesi Kalite El Kitabı.
- Koç, K., Özler, V., (2014), Kamulaştırmada Taşınmaz Değerlemesi ve Karayolları Genel Müdürlüğü Uygulamaları, TMMOB, HKMO, 2. Kadastro Kongresi, Ankara, s.229-237.
- Köktürk, E., (2004), Taşınmaz Mülkiyetinin Evinde Yaşam, İstanbul, s.678.
- Yıldız, N., (2000), Kamulaştırma Tekniği, HKMO yayını, İstanbul, s.199.
- Zevkliler, A., (1977), "Kamulaştırma Satım Sözleşmesinin Özel Bir Çeşidi Midir?", Prof. Dr. Osman Fazıl BERKİ 'ye Armağan, Ankara 1977, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları No.411, s. 958.
- KAK, 3402S, 3402 Sayılı Kadastro Kanunu.
- TMMOB, HKMO, (2013), Arazi Yönetimi Terimleri Sözlüğü, Ankara, s.92.
- KGMTŞ, (2018), Karayolları Genel Müdürlüğü Kamulaştırma Plan ve Arşivinin Güncellenmesi Teknik Şartnamesi, Ankara.
- KGMİA, (Eylül 2017), Karayolları Genel Müdürlüğü Tarafından Yapılan Kamulaştırma Çalışmalarında İşlem Adımları(İA).
- KK, 2942S, 2942 Sayılı Kamulaştırma Kanunu (KK).
- URL-1., (2019), <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx>
- URL-2., (2019), <http://www.kgm.gov.tr/>,
- SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/MerkezBirimler/TaşınmazlarDairesi Başkanlığı/ Çalışmalar/tasinmazlar.pdf