

Kentsel Dönüşümde Mevcut Otopark Hakkı Korunur mu? Müteahhit Daha Az Otopark Yapabilir mi?

Mevcut binada otopark bulunması, yeni projede aynı sayıda otoparkın kendiliğinden korunacağı anlamına gelmez. Yeni projenin Otopark Yönetmeliği, imar planı, mevcut hukuki kullanım düzeni ve dönüşüm sözleşmesindeki taahhütler birlikte incelenmelidir.

Kentsel dönüşüm görüşmelerinde maliklerin en sık karşılaştığı cümlelerden biri şudur: **“Mevcut binada otoparkınız var ama yeni projede aynı sayıda otopark yapmak zorunda değiliz.”**

Bu cümle bazı durumlarda doğru, bazı durumlarda ise eksiktir.

Çünkü yeni binada kaç otopark yapılması gerektiği tek bir kurala bağlı değildir. Dört ayrı soru birlikte cevaplanmalıdır:

1. Yeni proje için yürürlükteki **Otopark Yönetmeliği** kaç araçlık yer öngörüyor?
2. Parselin **imar planı ve plan notları** ayrıca ne istiyor?
3. Mevcut otopark maliklerin tapusal veya sözleşmesel hakkı mı, ortak alan kullanımı mı?
4. Müteahhit dönüşüm sözleşmesinde maliklere kaç otopark ve hangi nitelikte otopark taahhüt ediyor?

Bu nedenle “eski binada 20 otopark vardı, yenide de 20 olmak zorunda” demek de; “yönetmelik daha azını istiyor, müteahhit istediği kadar yapar” demek de tek başına doğru değildir.

Kısa cevap: Mevcut otopark sayısı yeni projeye otomatik taşınmaz

Kural olarak yeni yapı, ruhsat aldığı tarihte uygulanacak imar ve otopark mevzuatına göre projelendirilir. Mevcut binada fiilen kaç araçlık otopark bulunduğu, yeni yapının **mevzuattan doğan asgari otopark sayısını** tek başına belirlemez.

Örneğin eski binada her daire için bir araçlık yer bulunabilir. Yeni projede bağımsız bölümlerin brüt alanları Otopark Yönetmeliği bakımından daha düşük bir asgari sayı çıkarıyorsa, kamu hukuku bakımından eski sayının aynen yapılması her durumda zorunlu olmayabilir.

Fakat buradan şu sonuç çıkamaz: **Müteahhit maliklerin mevcut ekonomik değerini ve sözleşmede üstlendiği otopark taahhüdünü yok sayabilir.**

Mevzuattaki asgari sayı ile maliklere sözleşmeyle vaat edilen sayı iki farklı konudur.

1. Otopark Yönetmeliğine göre konutlarda kaç otopark gerekir?

Yürürlükteki Otopark Yönetmeliği sisteminde konutlar için asgari otopark sayısı bağımsız bölümün brüt alanına göre kademeli olarak hesaplanır.

Genel tablo şöyledir:

- **80 m²'nin altındaki** her 3 daire için en az 1 otopark,
- **80 m² ile 120 m² arasındaki** her 2 daire için en az 1 otopark,
- **120 m² ile 180 m² arasındaki** her daire için en az 1 otopark,
- **180 m² ve üzerindeki** her daire için en az 2 otopark.

Hesap sonunda kesir çıkarsa bir st sayıya tamamlanır.

Bu sayılar **asgari** miktarlardır. Otopark Yönetmeliği, yöresel ihtiyaçlara göre ilgili idarelerin bu miktarları artırabilmesine de imkn tanır. Ayrıca imar planı veya plan notu daha özel bir düzenleme getirebilir.

Dolayısıyla bir müteahhidin “yönetmelik bu kadarını istiyor” demesi kontrol edilmeden kabul edilmemelidir. nce yeni bağımsız bölümlerin brüt alanları üzerinden gerçek hesap yapılmalıdır.

2. Eski binada her dairenin otoparkı varsa yeni binada da birer otopark verilmek zorunda mı?

Mevzuat bakımından otomatik olarak değil. Sözleşme bakımından ise olabilir.

Bu ayrım çok önemlidir.

Eski binada 24 daire ve 24 araçlık otopark bulunduğunu düşünelim. Yeni projede 24 bağımsız bölümün tamamı 80-120 m² aralığında kalıyorsa, yalnız Otopark Yönetmeliğinin genel asgari hesabı üzerinden 24 araçlık yer çıkmayabilir.

Ancak maliklerle müteahhit arasında yapılacak sözleşmede;

“Her malik bağımsız bölümüne tahsisli en az bir araçlık otopark yeri teslim edilecektir.”

şeklinde bir yükümlülük kurulmuşsa, artık yalnız yönetmeliğin asgari sayısına bakılmaz. Müteahhidin sözleşmesel borcu ayrıca değerlendirilir.

Bu yüzden dönüşüm pazarlığında “mevzuatın istediği minimum otopark” ile “maliklere vaat edilen otopark” aynı şey değildir.

3. Müteahhit hiç otopark yapmayabilir mi?

“Müteahhit isterse hiç otopark yapmaz” şeklinde genel bir kural yoktur.

Otopark Yönetmeliğinde temel yaklaşım, yapının otopark ihtiyacının bina veya parsel içinde karşılanmasıdır. Ancak parselin fiziki, teknik veya mevzuattan kaynaklanan özellikleri nedeniyle ihtiyacın bir kısmının ya da tamamının parsel içinde karşılanamadığı bazı durumlar için başka çözümler öngörülmüştür.

Bunlar somut olayın koşullarına göre;

- komşu parsellerle ortak otopark veya ada içi otopark,
- belirli şartlarla başka bir parsel veya binadaki otoparktan yararlanma,
- düzenlemedeki koşullar oluşursa bölge otoparkından tahsis ve otopark bedeli

gibi yöntemler olabilir.

Dolayısıyla yeni projede bina içinde hiç otopark gösterilmemesi ancak **mevzuatın izin verdiği başka bir çözümün gerçekten kurulmuş olması halinde** mümkün olabilir. Yüklenicinin yalnız maliyet düşürmek istemesi yeterli değildir.

4. Bostancı'da durum neden parsel parsel kontrol edilmeli?

Bostancı için “bütün mahallede şu kadar otopark zorunludur” şeklinde tek cümlelik cevap vermek doğru değildir.

Otopark Yönetmeliğinin yanında ilgili parselin yürürlükteki 1/1000 ölçekli uygulama imar planı, plan notları ve gerekiyorsa özel plan değişiklikleri incelenmelidir.

Nitekim Kadıköy Belediyesinin Bostancı'daki bazı parsellere ilişkin güncel plan değişikliği belgelerinde, konut alanının otopark ihtiyacının **Otopark Yönetmeliği doğrultusunda kendi parseli içinde karşılanacağı** açıkça yazılmıştır.

Bu örnek bütün Bostancı için otomatik bir mahalle kuralı kurmaz; fakat şu noktayı gösterir: **müteahhidin sözlü beyanı yerine parselin plan notuna bakmak gerekir.**

Bir Bostancı dosyasında ilk istenecek belgelerden biri bu nedenle güncel imar durumu ve plan notlarıdır.

5. Mevcut otopark hukuken kime ait olabilir?

“Benim şu anda bir otoparkım var” cümlesi hukuken farklı durumları ifade edebilir.

A. Otopark ortak yer olabilir

Kat Mülkiyeti Kanununda ortaklaşa kullanıma yarayan garaj ve benzeri alanlar ortak yer rejimine girebilir. Kat malikleri ortak yerler üzerinde arsa payları oranında ortak mülkiyet hakkına sahiptir.

Bu durumda bir malikin yıllardır aynı yere araç bırakması, tek başına o park yerinin bağımsız bir taşınmaz hakkı olduğu anlamına gelmez.

B. Belirli kullanım bir bağımsız bölüme bağlanmış olabilir

Onaylı proje, yönetim planı, sözleşme veya başka hukuki belgelerde belirli park yerlerinin kullanımının belirli bağımsız bölümlere bağlandığı durumlar ayrıca incelenmelidir.

C. Yalnız fiilî kullanım olabilir

Binada yıllardır “1 numara buraya, 2 numara şuraya park eder” şeklinde fiilî bir düzen bulunabilir. Bunun hukuki niteliği, tapu ve proje belgeleri görülmeden kesinleştirilemez.

Bu üç durum dönüşüm pazarlığında aynı ağırlıkta değildir. Bu nedenle yalnız mevcut araç sayısını değil, **mevcut otopark hakkının hukuki kaynağını** da tespit etmek gerekir.

6. Otopark aynı zamanda bir şerefiye unsurudur

Yeni projede maliklere verilen bağımsız bölümler yalnız metrekare üzerinden karşılaştırılmamalıdır.

Örneğin aynı büyüklükte iki daireden;

- birine bağımsız kullanımlı kapalı otopark verilirken diğerine verilmemesi,
- birinin otoparkının kolay erişilebilir, diğerinin mekanik sistemde veya farklı katta olması,
- birine iki araçlık, diğerine tek araçlık yer verilmesi

taşınmazların ekonomik değerini etkileyebilir.

Bu nedenle otopark, kentsel dönüşümde şerefiye hesabında ayrıca değerlendirilmesi gereken unsurlardan biridir.

7. Müteahhit teklifleri otopark bakımından nasıl karşılaştırılmalı?

Bir müteahhit “24 otopark yaparım”, diğeri “12 yaparım”, üçüncüsü “parselde otopark yapmam” diyorsa yalnız toplam teklif bedeline bakılmamalıdır.

Her teklif için aynı tablo hazırlanmalıdır:

Kontrol	Teklifte yazılması gereken
Yönetmeliğe göre asgari sayı	Yeni proje hesabına göre kaç araç?
Projede yapılacak gerçek sayı	Kaç araçlık yer fiilen üretilecek?
Otoparkın türü	Açık, kapalı, mekanik?
Tahsis	Her daireye belirli bir yer verilecek mi?
Yer ve numara	Vaziyet/bodrum planında gösteriliyor mu?
Erişim	Rampa, lift veya mekanik sistem nasıl çalışacak?
Proje değişikliği	Müteahhit sayıyı tek taraflı azaltabilecek mi?
Parsel dışı çözüm	Varsa hangi hukuki mekanizmaya dayanıyor?

Bu tablo kurulmadan “otopark var” ifadesinin ekonomik ve hukuki karşılığı belirsiz kalır.

8. Sözleşmeye yalnız “otopark yapılacaktır” yazmak yeterli mi?

Hayır. Bu ifade gereğinden fazla açıktır.

Mümkünse sözleşme, teknik şartname ve proje eklerinde şu unsurlar ayrı ayrı belirlenmelidir:

- toplam otopark kapasitesi,
- maliklere tahsis edilecek otopark sayısı,
- her bağımsız bölüme düşen araç sayısı,
- açık/kapalı/mechanik sistem ayrımı,
- yaklaşık konum ve plan üzerindeki gösterim,
- müteahhit bağımsız bölümlerine ayrılan otoparkların durumu,
- zorunlu proje değişikliğinde malik otoparklarının hangi ölçüde korunacağı,
- otopark sayısının azalması halinde denkleştirme veya yaptırım mekanizması.

Özellikle yüksek değerli projelerde “iskan alınabilecek kadar otopark yapılacaktır” biçimindeki bir hüküm, malikin beklediği ekonomik hakkı korumaya yetmeyebilir. Çünkü iskan için gerekli mevzuat minimumu ile tarafların pazarlıkta üzerinde anlaştığı otopark standardı aynı değildir.

9. Mevcut 20 otoparkın 12'ye düşmesi maliklere karşı nasıl değerlendirilir?

Bu durumda üç ayrı kontrol yapılmalıdır:

Birinci kontrol: İmar hukuku. Yeni projenin en az 12 otoparkla ruhsat alabilmesi gerçekten mümkün mü?

İkinci kontrol: Kat mülkiyeti ve mevcut hak. Eski otoparkların ortak alan mı, belirli bağımsız bölümlere bağlı kullanım mı, yoksa yalnız fiilî kullanım mı olduğu belirlenmelidir.

Üçüncü kontrol: Sözleşme ve şerefiye. Yeni projede bazı maliklerin otopark hakkını kaybetmesi, bağımsız bölümler arasında ekonomik değer farkı yaratıyorsa bunun paylaşım tablosunda ve sözleşmede nasıl denkleştirileceği açıklanmalıdır.

Bu üçü ayrılmadan “yasal olarak 12 yeterli” denilmesi malik açısından eksik bir değerlendirmedir.

10. Dönüşüm sözleşmesi imzalanmadan önce hangi belgeler istenmeli?

Otopark konusunda tartışma varsa en az şu belgeler birlikte görülmelidir:

1. mevcut tapular,
2. mevcut binanın onaylı mimari projesi,
3. mevcut yönetim planı,
4. mevcut otoparkın fiilî kullanım krokisi,
5. güncel imar durumu ve plan notları,
6. müteahhidin avan projesi,
7. yeni bağımsız bölümlerin brüt alan listesi,
8. yeni otopark hesabı,
9. bodrum/vaziyet planında park yerlerinin konumu,
10. sözleşme ve teknik şartnamedeki otopark hükümleri.

Böylece “kaç otopark olmalı?” sorusu tahminle değil, hem mevzuat hem mevcut hak hem de sözleşme üzerinden cevaplanabilir.

Sonuç

Kentsel dönüşümde mevcut binada otopark bulunması, **aynı otopark sayısının yeni projede kendiliğinden korunacağı anlamına gelmez.** Yeni yapının mevzuattan doğan asgari otopark ihtiyacı yeni proje üzerinden hesaplanır.

Ancak mevzuattaki asgari sayı, müteahhidin maliklere karşı üstlenebileceği sözleşmesel standardın tavanı değildir. Malikler mevcut otopark değerini korumak istiyorsa sayı, nitelik, tahsis ve proje konumu sözleşmede açıkça güvence altına alınmalıdır.

Özellikle Bostancı ve Bağdat Caddesi çevresindeki yüksek değerli dönüşüm projelerinde otopark yalnız teknik bir ruhsat kalemi değil; **bağımsız bölüm değerinin ve şerefiyenin doğrudan parçasıdır.**

Not: Bu yazı genel hukuki bilgi amacıyla hazırlanmıştır. Somut parselin imar planı, plan notları, mevcut proje, yönetim planı ve dönüşüm sözleşmesi sonucu değıştirebilir.

Kaynaklar ve hukuki dayanak

- Otopark Yönetmeliği.
- 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu.
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değışikliği Bakanlığı, daire büyüklüğüne göre otopark zorunluluğu açıklaması.
- Kadıköy Belediyesi, Bostancı Mahallesi 69 pafta 364 ada 19 parsel ile ilişkin 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değışikliği raporu.