



İstanbul Büyükşehir Belediye Ruhsat ve Denetim Müdürü Mustafa Kemal Karabayır, gazetemize çok önemli açıklamalarda bulundu. Kilometre tahdidinin uygulanmasında bazı sıkıntılarla karşılaştıklarını söyleyen Karabayır, “Bu konuda kilometre sınırlamasından farklı bir kriter uygulanırsa, uygulama kolaylaşır” dedi.

Çok tartışılan kilometre tahdidi uygulamasını, konunun sahadaki uygulayıcısı İBB Ruhsat ve Denetim Müdürü Karabayır’a sorduk:

### **Sorunlarla karşılaşıyoruz**

KURULACAK istasyon sayısı sınırlandırılacaksa bunun kilometre tahdidi yerine parsel alan tahdidiyle yapılmasının daha doğru olacağını söyleyen Karabayır, “Uygulamada bazı sorunlarla karşılaşıyoruz. İstasyonların güzergahları ve cephe aldıkları yolların durumu tartışma yaratıyor. Örneğin 5000 metrekareden daha az büyüklüğe sahip arsalarda istasyon kurulamaz şeklinde bir hüküm, uygulamanın daha sağlıklı ve etkin olmasını sağlayacaktır” dedi.

### **Yeni istasyonlara ihtiyaç duyulacak**

3. KÖPRÜ, yeni havalimanı ve otoyollar gibi projelerle, özellikle İstanbul’un kuzeyinde 200-300 istasyona daha ihtiyaç duyulacağını belirten Mustafa Kemal Karabayır, “Kilometre tahdidi orada da uygulansın, ne fark eder diyenler olacaktır. Ancak kolaylaştırıcı olmak lazım. Bazı sıkıntıların önüne geçmek için alan tahdidi daha uygun olur” diye konuştu.

### **Mağduriyet giderilmeli**

İMAR planına 1.1.2005’ten önce akaryakıt istasyonu olarak işlenmiş, ancak çeşitli nedenlerle işletmeye bu tarihten sonra geçmiş istasyonların şu anda kilometre tahdidi nedeniyle mağdur durumda olduklarını söyleyen Karabayır, “Bence bu insanların mağduriyeti giderilmelidir. Böylece kanunun özünde yatan ‘1.1.2005’ten sonra kurulacak tesisler için bu hüküm aranır’ ifadesi o zaman daha rahat anlaşılır olur” dedi.

## **RÖPORTAJIN TAMAMI**

### **Mustafa Kemal Karabayır**

Mustafa Kemal Karabayır 10.01.1970 tarihinde Trabzon’un Şalpazarı ilçesinde doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini Şalpazarı’nda tamamladı. 1992 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Mühendislik – Mimarlık Fakültesi Jeoloji Mühendisliği Bölümünden Jeoloji Mühendisi olarak mezun oldu.

Askerlik görevini yedek subay olarak 1994 yılında Hakkari'de tamamladı. 1995 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ruhsat ve Denetim Müdürlüğünde memuriyete başladı. Aynı Müdürlükte 1998 – 2005 yılları arasında Teknik Şef, 2005 – 2011 yılları arasında Teknik Müdür Yardımcısı olarak görev yaptı. Karabayır, Temmuz 2011 tarihinden itibaren Ruhsat ve Denetim Müdürlüğü görevini yürütüyor.

**Müdürlüğünüzün görev alanı hakkında bilgi verir misiniz? İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ruhsat ve Değerlendirme Müdürlüğü ne yapar ve hangi alanlarda faaliyet gösterir?**

Müdürlüğümüzün görev alanı İş Yeri Açma ve Çalışma Ruhsatı'nın verilmesine ilişkin işlemlerle bunlara yönelik denetimleri kapsıyor. Örnek vermek gerekirse, bir büfeden, bir fabrikadan tutun da, akaryakıt istasyonuna, otel, motel hatta eğlence yerlerine varana kadar, umumi tuvaletler, her türlü imalathaneler, atölyeler, dükkanlar, bakkallar, marketler gibi iş yerleri bu kapsamda değerlendirilir. Kanun biraz önce örneklendirdiğim bu iş yerlerinin ruhsatlandırma yetkisini bazı istisnalar hariç belediyelere vermiş, belediyeler için de bazı yetki düzenlemeleri yapmıştı. Bunların dışında İl Özel İdareleri'nin de ruhsatlandıracağı iş yerleri belirlenmiştir. Örneğin, taş ocaklarına ruhsat verme yetkisi İl Özel İdaresi'ne devredilmiştir. Önümüzdeki yıl mahalli seçimlerden sonra yürürlüğe girecek düzenlemeyle Büyükşehir Belediyelerinde İl Özel İdareleri kaldırılıyor ve bu yetki valiliklere verilecek. Orada İl Özel İdareleri'nin yetkisinde olan ruhsatlandırma işlemlerini valilikler yapacak. Valiliğin görevlendireceği ya da oluşturacağı birim tarafından bu işler yapılacaktır. Biz Büyükşehir Belediyesi olarak, İçişleri Bakanlığı'nın düzenlemiş olduğu yönetmelikte belirtilen birinci sınıf gayri sıhhi müesseselerin tamamı ile ikinci sınıf olmasına rağmen akaryakıt servis ve satış istasyonları, bunun dışında sınıflarına bakılmaksızın Büyükşehir belediyemizin mülkünde bulunan her türlü işyerlerine ruhsat vermek ve onları denetlemekle yükümlüyük. İşletmelerin ruhsatlı olup olmadığını kontrol etmek, ruhsatsızları belirlemek ve yasal gereğini yapmak, ayrıca ruhsatlıların ruhsat şartlarına uygun olup olmadığını kontrol etmekle yükümlüyük. Bunlarla ilgili her türlü yaptırım ve müeyyide uygulama yetkisine Büyükşehir Belediyesi sahiptir. Bunun dışındaki işyerleri için ilçe belediyeleri yetkilidir. Bizim İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ruhsat ve Denetim Müdürlüğü olarak 7 binin üzerinde kayıtlı iş yeri dosyamız var. Bunun yaklaşık yüzde 10'unu akaryakıt istasyonları oluşturuyor, yani 700'ün üzerinde istasyon ar. Akaryakıt istasyonları derken buna sıkıştırılmış doğal gaz, LNG ve otagaz dahildir.

Akaryakıt istasyonlarını diğer tesislerden ayıran bir özelliği var. Akaryakıt istasyonlarının işlemlerine, parsel daha hamken Ruhsat Denetim Müdürlüğü tarafından başlanır. Yani ham parselden alıyoruz, istasyon kurulup pompa çalışır hale gelene kadar bizim gözetimimizden geçmek zorunda, her aşamasında biz işlem yapmak durumundayız. Örneklendirerek anlatayım. Bir arsanız var, bu arsaya akaryakıt istasyonu kurmak istiyorsunuz. İlk önce buranın imar planlarında akaryakıt istasyonu alanına almanız gerekecektir. Öncelikle 1/5000 ölçekli nazım imar planı tadilatı için Büyükşehir Belediyesi'ne müracaat edeceksiniz. Bu aşamada belediyenin ilgili birimleri çeşitli kurumlardan görüş alır. Bu görüşü alacağı kurumlardan biri de Ruhsat Denetim Müdürlüğü'dür.

Müdürlüğümüz, görüşü önemli olan bir müdürlüktür. Dolayısıyla bizim uygun görüş vermediğimiz bir parselle ilgili plan tadilatı talebi reddedilebilmektedir. Biz burada hangi kriterlere bakıyoruz? Öncelikle kanunun bize vermiş olduğu sorumluluklar ve yetkiler doğrultusunda hareket ediyoruz. Bunlardan biri, kilometre tahdidi şartıdır. Ayrıca 40 metre cephe şartıdır. Parselde çevre oluşumuna bakıyoruz. Parselin etrafında nelerin olduğuna dikkat ediyoruz; Okul, hastane, ibadethane, altından ya da üstünden geçen elektrik nakil hattı, doğal gaz boru hatları v.b. ile topluma açık herhangi bir yer olup olmadığına bakıyoruz. Bu kriterleri sağlıyor ise işin büyük kısmı hallolmuş oluyor. Biz burada ruhsat alacak ve kurulum yapılacakmış gibi düşünerek görüşümüzü veriyoruz. Çünkü o planlar işlendiği zaman o istasyonun kurulması için ayrıca izin de vereceksiniz. Bugün "uygundur" daha sonra "hayır uygun değildir" dersiniz o zaman doğru bir iş yapmış olmazsınız. İzin aşamasında arayacağınız her türlü şartları en başından aramak zorundasınız ki vatandaş da yatırımını gönül rahatlığıyla yapmış olsun. Çünkü Devlet'e güvenerek yatırımını yapıyor. Kurumlar, daha plan aşamasında, "uygun" dediyse o uygunluk, mevzuatta herhangi bir değişiklik olmadığı sürece devam etmeli. Olmayacaksa da vatandaşın işini kolaylaştırıp, en baştan reddedilmeli.

Daha sonraki aşamada arsa 1/5000'lik N.İ.P'lere işlendikten sonra benzer işlemlerle 1/1000'lik planlara da

işleniyor. Yeni çıkan belediye kanununa göre 1/1000'lik planlar tekrar Büyükşehir Belediye Meclisi'ne gider. En sonunda planlar tastiklenir ve kesinleşir. Ondan sonra da vatandaş bize bu planlarla birlikte müracaat eder. "İşte arsam, işte planlarım, işte belgelerim, ben buraya akaryakıt istasyonu kurmak istiyorum, bunu da şu şekilde kuracağım. Eğer uygunsuz bana bu izni verin" der. Biz de eğer uygunsuz izni verip projeleri onaylarız. O proje ilçe belediyelerine gönderilir. İlçe belediyesinden inşaat ruhsatını alır, inşaatına başlar. Bitince, iskanını aynı şekilde ilçe belediyesinden alır. Ruhsat için gerekli diğer belgeler olan; itfaiye, TSE belgesi vs. gibi belgeleri tamamlar ve bizden çalışma ruhsatı talebinde bulunur. Bu arada tesis kurulmuş olur. Biz de yine mevzuatın vermiş olduğu şartları sağlayıp sağlamadığını kontrol ederiz. Eğer sağlıyorsa çalışma ruhsatını tanzim ederiz. Ondan sonra vatandaş bizden aldığı çalışma ruhsatıyla EPDK'ya lisans başvurusunda bulunur. Lisansını alır ve faaliyete geçer. Sonuçta biz, plan, izin, ruhsat ve denetim aşamalarının tamamında bulunuyoruz.

### **İstanbul'da 200-300 istasyona daha ihtiyaç var**

İstanbul'un en az 200-300 istasyona daha ihtiyacı var. Ama nerede? Bugün ikinci havalimanı yapılacak, üçüncü köprü yapılacak ve bunlara bağlı çevre yolları yapılacak, bağlantı yolları yapılacak. Bir Kanal İstanbul projesi var. Bunlar hayata geçirildiği vakit, bunların bağlantı yollarıyla birlikte düşünüldüğünde o bölge için ihtiyaç olacak. Şehirlerin kurulacağı, yatırımların yapılacağı kuzeye doğru Karadeniz'e doğru olan bölgeye baktığınız zaman, hem Avrupa hem Anadolu tarafında yeni istasyonlara ihtiyaç duyulacak. Şu andaki mevcut kuruluşları ve şehirleşmenin yoğun olduğu bölgeleri kastetmiyorum. Orada istesenez de m<sup>2</sup>'ye uygun, o şartlara uygun boş arsa bulamayacaksınız. Ama kuzeye doğru bu ihtiyaç var. 1 km sınırlaması orada uygulansın ne fark eder denilebilir, ancak kolaylaştırıcı olmak lazım, biz sıkıntı çekiyoruz. Hakikaten aynı yön mü, aynı güzergah mı bakış açısına göre değişiyor. Örneğin istasyonun yalnızca giriş çıkışının olduğu tarafı değil, giriş çıkış alsın veya almasın eğer bir yola cephesi varsa, asgari mesafe tahdidine uyup uymadığına bakmak için o yola da bakmak zorundayız. Ama vatandaş öyle demiyor. "Ben o yoldan giriş çıkış almayacağım, benim cephe alacağım yol bu. Bu yola göre bakın" diyor. Ben onu öngöremem, ben konuşlandırmaya bakarım. Bugün yol almıyorum dersin, yarın alırsın. O zaman da kilometre tahdidine takılırsın ve öteki istasyonla sıkıntı doğar, davalar açılır. Kanuna uymak zorundayız. Bu tür sıkıntılar önüne geçmek için böyle bir yöntem olsa daha doğru olur kanaatindeyim.

### **Bize biraz da denetimle ilgili faaliyetlerinizden bahseder miniz?**

Sürekli denetimlerdeyiz. Denetimlerin kapsamı; akaryakıt istasyonları örneğinde konuşacak olsak, ruhsat şartlarına uygun faaliyet gösterip göstermediğiyle ilgilidir. Özellikle ruhsat konusunda vatandaşta şöyle bir algı var: "Ruhsatı alalım ondan sonrası süt liman". Öyle bir şey yok. Asıl mesele ruhsat aldıktan sonra başlıyor. Ruhsat Denetim Müdürlüğü'nün görevi, iş yerinin, ruhsatı alan kişi tarafından o ruhsat şartlarına uygun olarak işletip işletilmediğini denetlemektir. Eğer ruhsat şartlarına aykırılık tespit ederse bununla ilgili bir uyarı yazısı yazar, 15 gün içerisinde "Bak bu aykırılığı yapmışsın. Bunu gider. Aksi takdirde hakkınızda yasal işlem yapılacaktır" der. Yine de gereği yapılmazsa o zaman o işletmenin faaliyetlerinin durdurulmasına hatta lisansının iptal edilmesine kadar gidebilir. Bunun örnekleri İstanbul'da vardır. O yüzden her zaman şunu söylerim: Eğer böyle bir değişikliğe ihtiyaç duyacaksınız, bunu lütfen Ruhsat Denetim Müdürlüğüne gidip, "Ben böyle bir değişiklik yapmak istiyorum" diye talep edin, onun iznini alarak işlemlerinizi yapın. Kimse size yapamazsın diyemez. Eğer mevzuat, yapacağınız değişikliğe cevap veriyorsa, yapabilirsiniz. Ruhsat üzerinde yer alan unsurlardan herhangi birisinde değişiklik oluyorsa mutlaka başvurulmalı ve bu değişiklik ruhsata işletilmeli.

### **Kilometre tahdidi uygulaması çok tartışılan bir konu. Siz bu konuda neler düşünüyorsunuz? Bu uygulamayı yapan birim olarak sıkıntılarınız var mı?**

Öncelikle kilometre tahdidi uygulamasının gerekçesinden başlamak lazım. Ben bu uygulamanın, ihtiyaçtan fazla istasyon kurulmasının önüne geçmek ve ülkenin bir istasyon çöplüğüne dönüşmesini engellemek amacıyla getirildiğini düşünüyorum. Ancak istasyon ihtiyacı konusunda, tüm şehirleri aynı kefiye koymamak lazım diye düşünüyorum. Olay gereğinden fazla akaryakıt istasyonu kurulmasını engellemekse, önce o bölgede ne kadar akaryakıt istasyonuna ihtiyaç var bunu tespit etmek lazım. Kural, bundan sonra yürürlüğe girmeli. Ayrıca bunun

için kilometre sınırlaması değil başka kriterler uygulanmalı diye düşünüyorum. Örneğin istasyon kurulacak parselin büyüklüğü belirlenerek de bu yapılabilir. Mesela "bir akaryakıt istasyonunun kurulması için arsa büyüklüğü 5000 metrekarenin altında olmamalı" denilebilir. Biz ayrıca 40 metre cephe şartı da arıyoruz. Kara yolları kenarında yapılacak istasyonlar için mevzuatta bu şart konulmuş. Hem 40 metre cephe şartını hem de 5000 metrekare minimum alan kriterini koyarsanız, bu şartları İstanbul'da sağlayacak çok fazla yer ortaya çıkmaz. Ayrıca bu kadar geniş alanda sağlık koruma bandını da oluşturmak daha kolay ve etkili olur. Bu kriterler uygulanırsa kilometre tahdidinden daha etkili olur kanaatini taşımaktayım.

Çünkü bizler kilometre tahdidi şartını uygularken sorun yaşıyoruz. Mevcut uygulamada işin içerisine yön giriyor, güzergah giriyor. İstanbul'da neredeyse her 100 metrede bir karşınıza kavşaklar çıkıyor. Oradan ne tarafa dönecek, sağa dönüştü ayrı yön, sola dönüştü ayrı yön deniliyor. Dolayısıyla uygulamada sorunlar yaşanıyor. Parselin üç tarafından yol geçtiği durumlarda yine mevcut uygulamada sıkıntılar yaşanıyor. Bu tartışmaların önünü kesmek için metrekare kriterinin daha mantıklı olacağını düşünüyorum.

### **Kilometre tahdidinde 1.1.2005 sıkıntısı**

Kilometre tahdidindeki bir başka sıkıntı da şu: 1 Ocak 2005'ten evvel imar planlarına akaryakıt istasyonu olarak işlenmiş, çeşitli sebeplerle istasyonu kuramayan 2005'ten sonraya sarkıp asgari mesafeye takıldığı için bizim izin veremediğimiz yerler var. Bu bence vatandaşımızı mağdur ediyor. Bununla ilgili olarak daha önce EPDK'nın bir istisnası vardı ancak EPDK'nın bu Kurul Kararı Danıştay tarafından iptal edildi.

Bu durumdaki istasyonlar bence kanuna ilave edilebilir. Bu tarz yerleri muaf tutacak bir madde, düzenleme yapılarak, bu insanların mağduriyeti giderilebilir diye düşünüyorum. Asıl kanunun özünde yatan "1 Ocak 2005'ten sonra kurulacak tesisler için bu hüküm aranır" maddesi o zaman daha rahat anlaşılır olur.

### **İstasyonlar içerisinde kurulan ekstra birimler var. Market, oto yıkama, restoran zinciri açılması durumlarında neler yapılıyor?**

Akaryakıt istasyonunun çeşitli kaynaklarda tarifi var. Hem Petrol Piyasası Kanunu'nda ve Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği'nde hem de Türk Standartları Enstitüsü'nün ilgili standardında tarif var. Bu tariflere göre akaryakıt istasyonlarında araçların yakıt, yağ v.b. ihtiyaçlarının yanı sıra, araç sahiplerinin de, yeme içme gibi ihtiyaçları karşılanır. Dolayısıyla bu ihtiyaçları karşılamaya yönelik birimler istasyon tanımı içindedir. Bizim de ruhsatımız hepsini kapsıyor. Çünkü bunun tanımı akaryakıt satışı ve servis istasyonudur ve tüm bunlar servis tanımı içerisindedir. Yalnız onda da şartımız şudur: istasyonun kurulduğu parsel içinde olması şartı var. İkinci olarak da; istasyon işletecek kişinin işletmesi şartı var. İstasyonu Ahmet işletiyor, marketi Mehmet işletemez. Eğer Mehmet işletecekse gidecek ruhsat alacak. Çünkü bizim vermiş olduğumuz ruhsat Ahmet'e aittir. Bazı istasyonlarda şunları da görüyoruz; özellikle gıda sektöründe marketin dışında bazı yerler çeşitli firmalara kiralanıyor. Onların hepsi başka işletmeciler tarafından işletildikleri için ilgili yerlerden yani bağlı bulunduğu mahalli belediyeden ruhsatlandırılmak zorunda. İstasyon sahibi işletirse ne olur? İstasyon sahibi, market ve araç yıkama dışındaki her türlü işletme için bağlı bulunduğu mahalli belediyeden ruhsat almak zorundadır.

### **"Yatırımcılar sağlam kaynaklardan bilgi almalı"**

Tüm istasyon yatırımcılarımız, atacakları adımlarda ileride sıkıntı yaşamamaları için, daha işin başında mutlaka yetkili kurum ve kuruluşlardan bilgi almalılar. Bunu illa ruhsat denetim müdürlüğüne gelmeleri anlamında söylemiyorum. Bir hukukçu olabilir, imar planlarıyla ilgili birimler olabilir, Ruhsat Denetim Müdürlüğü olabilir, mutlaka bu mercilere danışmalarında fayda var. Sokakta bu işi iyi bildiğini iddia eden insanlarla muhatap olup gelecekte üzülmelerini istemiyoruz. Biz her zaman açığız, düşüncelerini bizimle paylaşabilirler. Biz kendilerine mevzuat çerçevesinde neler yapabileceklerini ya da yapamayacaklarının bilgisini mümkün olduğu kadar verebiliriz. Yeter ki yatırımcımız yatırımını en baştan düzgün bir şekilde gerçekleştirsin ve ileride üzülmessin. Uygun değildir diyeceğimiz noktalar vardır, bu durumda da ısrarcı olmasınlar. Bunu mümkün olduğunca

gerekçeleriyle birlikte anlatmaya çalışıyoruz. Bazen “Biz bunu aşarız” mantığıyla yola çıkıyorlar. Bizim söylememize rağmen bazı sorunları “nasıl olsa çözeriz” zihniyetiyle hareket etmeleri sonucunda çözümün olmaması durumunda sorunlar ortaya çıkıyor. Yaşadığım örneklerle söylüyorum bunları. Basite alınacak bir konu değil.

### **Size göre ruhsatlandırma süreci uzun ve meşakkatli bir süreç midir?**

Bu sürecin uzun mu meşakkatli mi yorumunu benim yapmam doğru olamaz. Çünkü ben masanın diğer tarafındayım. Ama şunu söyleyebilirim prosedürü biraz yoğun olan bir sektör.

Normal işlem hacmimizin yüzde 10'luk bir kısmını akaryakıt istasyonları oluşturuyor. Ama bunun zamansal olarak ve yoğunluk olarak ne kadarını teşkil ediyor diye bakarsanız, iş ağırlığı bakımından belki yüzde 40 seviyelerine ulaşabiliyor. Çünkü tüm diğer işyerlerinde olduğu gibi üzerinde çok fazla düşünmek gerekiyor. İnsanlara yanlış bilgi vermemek ve doğru yönlendirmek adına uğraş sarf ediyorsunuz. Çünkü telafisi biraz zor. Hiçbir vatandaşın bizi yanlış yönlendirdi diye bir tepki gelmesin diye ekip olarak çok hassas çalışıyoruz. Ruhsatlandırma sürecinde işin en başından sonuna kadar bizimle ilgili kısımlarını en hızlı şekilde tamamlıyoruz. Belgeler ne kadar erken tamamlanırsa o kadar işlemler erken bitirilir.

### **Ruhsat devirlerinden biraz bahsedebilir misiniz? Bu konuda sıkıntı yaşıyor mu?**

Ruhsat devri konusunda mevzuatımızda çok kolaylaştırıcı bir bakış açısı var. İki türlü husus var. Birincisi ruhsat sahibinin tüzel kişilik anlamında değişmesi, ikinci olarak eğer ruhsat sahibi özel kişiyse onun vefatından dolayı ortaya çıkacak bir ruhsat değişikliğidir. Buna da ruhsatın intibakı diyoruz. Yani varislerine intibak ettirilmesi.

Son zamanlarda ruhsat devirleriyle ilgili talepler arttı. Mevzuatta şu yer alıyor; “devralan kişinin başvurusu üzerine dosyadaki bilgiler ve belgeler esas alınarak yeni işletici adına ruhsat düzenlenir” diyor. Mevzuat bu kadar net. Bu durum, “Devralan kişinin başvurusunu kabul et ve daha önce alınmış belgeleri tekrardan isteme” anlamına geliyor. Bu durumda bir takım belgeleri yeniden istemiyorsunuz. Devir sözleşmesi istiyoruz. Eğer işletici olarak malik değilsen kiracısındır, o halde de kira kontratı ibrazı gereklidir. Eğer malik ise tapu ibrazı gereklidir.

Son zamanlar şu gibi durumlar başladı. Üçüncü şahıslarla işletilmesi konusu var. Yani ben arsa sahibiyim size kiraliyorum siz de burayı başka bir şahısa işletmesi için kiraliyorsunuz. Bizim için esas olan işleticiyle, malik arasında bir ilinti ve bağ olması gerekiyor. Bunun adı da kira sözleşmesidir. Bu şu şekilde oluyor: Sizinle bir kira sözleşmesi yapıyorum, size yaptığım kira kontratına bir madde ekliyorum ve size “onu sen işletebilirsin ya da senin uygun gördüğün üçüncü şahıslara kiralayabilirsin” maddesini koyduruyorum. Böylece, işleticiye kiralama yetkisi verilmiş oluyor. Bu şekilde olursa, malikle işletici arasında bir bağ kurulmuş oluyor. Bazı firmalar her nedense bu alt kiracılık sözleşmesini yapmamaya ısrar ediyorlar. Biz bugüne kadar asla böyle bir duruma müsaade etmedik. Hepsiyle ilgili kira kontratını istedik.

### **Her türlü değişiklikte başvuru yapılmalı**

Maalesef vatandaşlarımızda genellikle “Bir şey olmaz” mantığı var. Bizim kapımız her zaman açık. Bir tadilat talebi mi var, bir değişiklik mi yapmak istiyorsunuz? Gelin bize sorun. Biz öncelikle o tadilatı mevzuat uyarınca yapabilir misiniz, ona bakarız. Örneğin tadilat yapılabilmesi için o imar durumunun hala yürürlükte olması lazım. Yani oranın hala akaryakıt istasyonu imarında olması lazım. Akaryakıt istasyonu imarında değişiklik olmuşsa tadilat da yapamazsınız. Bu yüzden imar durumuna bakıyoruz. Orada bir problem yoksa ne tür bir değişiklik yapacaksınız? Örneğin bir tank mı ekleyeceksiniz? O zaman TSE'nin standartlarındaki emniyet mesafelerine ilişkin kontrol yapıyoruz. Proje üzerinde oradaki minimum mesafelere bakarız, önce kontrol ederiz ve olabilecek yerleri gösteririz. İnsanlar, illa bir değişiklik yapmak istiyorlarsa, bilgi veririz. Bu şekilde projelerini nasıl çizeceklerini söyleriz, ona göre projelerini şekillendirirler. Biz de onunla ilgili işlemi başlatırız. Projeyi

onayladığımızda da tesisi kurarlar. Bunun dışında yapılacak her şey izinsiz yapılmış durumuna girer.