

T.C.

SAMSUN

1.İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO:2018/707

KARAR NO:2019/55

DAVACI : TMMOB ZİRAAT MÜHENDİSLERİ ODASI

VEKİLİ : Av. ZÜHAL SİRKECİOĞLU DÖNMEZ

Bestekar Sok. No: 49/5 Kavaklıdere - ANKARA

DAVALI : TARIM VE ORMAN BAKANLIĞI- ANKARA

VEKİLİ : HUKUK MÜŞAVİRİ-ÖZGE ARSLAN- (Aynı Adreste)

MÜDAHİLLER

(Davacı yanında) : 1- MEHMET GÜNAYDIN

2- NACİYE VURAL

3- HALİL TÜRLÜ

4- MÜMİN PALA

5- HATİCE ÖZEL

6- HASAN ONARAN

7- ÖMER ONARAN

8- İSMAİL ONARAN

9- MUSTAFA NERGİZ

10- HALİL KIR

11- KEMAL CEP

12- MEHMET ARI

13- HÜSEYİN ARI

14- HASAN KAHYA

16- HADİCE GÜNAYDIN

17- EKREM DÜRLÜ

- 18- FATMA DANGUŞ
- 19- RAZİYE CEP
- 20- AYŞE ARSLAN
- 21- AHMET TOKBAŞ
- 22- HASAN VURAL
- 23- ÖMER DAVUL
- 24- LÜTFİYE KIR
- 25- MÜMİN PALA
- 26- ENDER ONARAN
- 27- YAHYA ALTUNTAŞ
- 28- MURAT GÜRSES
- 29- AYTEN VURAL
- 30- RECEP DÜRLÜ
- 31- MEHMET TÜRLÜ
- 32- MUHAMMET ÜZÜMCÜ
- 33- HALİL DÜRLÜ
- 34- ŞABAN ULUTAŞ
- 35- MÜMİNE KAHYA
- 36- İRFAN ÇAKMAK
- 37- AHMET GÜNGÖR
- 38- KENAN ULUTAŞ
- 39- AHMET ERDAL
- 40- ŞABAN ÜZÜMER
- 41- HAVA LAY
- 42- MUSTAFA LAY
- 43- SERKAN LAY
- 44- SELAHATTİN ARI
- 45- ALİ CAN
- 46- OSMAN YILMAZ

- 47- MUHİTTİN CEP
48- KEMAL GÜNAYDIN
49- ŞABAN CEP
50- İBRAHİM SOYAL
51- RECEP KONAN
52- EROL GÜNAYDIN
53- MUSTAFA GÜNAYDIN
54- MEHMET YAVUZ
55- HASAN KAYA
56- MÜMÜN ONARAN
57- MÜMİN YAVUZ
58- REMZİ ÜZÜMCÜ
59- HASAN KARABURUN
60- HÜSEYİN DANGUŞ
61- SAMİ GÜRSES
62- İSMAİL DÜRLÜ
63- MUSA KIR
64- MÜMİN ALTUNTAŞ
65- MÜMİN GÜRSES

VEKİLİ : Av. ALP TEKİN OCAK,

İstiklal Caddesi, Postacılar Sokak No:1/3 Beyoğlu/İSTANBUL

DAVANIN ÖZETİ : Samsun ili, Tekkeköy ilçesi, Aşağıçinik mahallesi sınırları içerisinde yapılması planlanan Lojistik Köy Projesi için ilave imar planı yapılabilmesi amacıyla 127,8549 hektar yüzölçümlü arazinin tarım dışı amaçla kullanılmasının uygun bulunmasına ilişkin 14/05/2013 tarih ve 40037 sayılı davalı idare işleminin; Anayasa ve 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanım Kanununa aykırı olduğu, tarım dışı kullanım talebinin öncelikle verimi en düşük tarım alanlarında değerlendirmesi gerektiği, Çevre Hukukunun en temel prensibi olan katılım unsuru gözetilmeden projenin yapıldığı, Tarım Master Planında ortaya koyulan hedeflere ulaşılmasının güçleşeceği iddia edilerek iptali istenilmektedir.

SAVUNMANIN ÖZETİ: Usul yönünden; davanın süresinde açılmadığı, esas yönünden ise; İl Toprak Koruma Kurulunun yaptığı araştırma sonucu en uygun alanın Tekkeköy ilçesi, Aşağıçinik Mahallesinde bulunan alan olarak belirlendiği, etüt raporundan da anlaşılacağı üzere söz konusu alanın tarım dışı kullanımı durumunda tarımsal bütünlüğün bozulmayacağı, tesis edilen işlemin hukuka uygun olduğu belirtilerek davanın reddi gerektiği savunulmaktadır.

MÜDAHİLLERİN (Davacı Yanında)

İDDİALARININ ÖZETİ: Dava konusu tarım dışı kullanım izninin Anayasa ve uluslararası sözleşmelere, Samsun-Çorum-Tokat Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planına aykırı olduğu, master planda bölgenin 1. sınıf tarım arazisi olduğu, çevre düzeni planında da nitelikli tarım arazisi olarak kaldığı, projenin Çevre Hukukunun en temel prensibi olan katılım unsuru gözetilmeden yapıldığı, bölgede hayvancılık ve tarımla ilgilenen çiftçilerin olumsuz etkileneceği, dava konusu işlemin hukuka aykırı olduğu öne sürülerek iptaline karar verilmesi gerektiği belirtilmiştir.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren Samsun 1. İdare Mahkemesince, Mahkememizin 05/03/2015 tarih ve E:2014/280, K:2015/256 sayılı kararının, Danıştay Onuncu Dairesi'nin 07/12/2015 tarih ve E:2015/2203, K:2015/5600 sayılı kararı ile bozulması üzerine, bozma kararına uyularak ve 09/07/2018 tarih, 30473 sayılı Resmi Gazete'de (3. Mükerrer) yayımlanarak yürürlüğe giren 703 sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin Geçici 1. maddesinin 19. bendi uyarınca, davanın Tarım ve Orman Bakanlığı husumetiyle görülmesine karar verilerek, dava dosyası incelendikten sonra, davalı idarenin süre aşımı itirazı yerinde görülmeyerek işin esasına geçilip gereği görüldü:

5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu'nun, "Tarım Arazilerinin Amaç Dışı Kullanımı" başlıklı 13. maddesinde, "Mutlak tarım arazileri, özel ürün arazileri, dikili tarım arazileri ile sulu tarım arazileri tarımsal üretim amacı dışında kullanılamaz. Ancak, alternatif alan bulunmaması ve Kurulun uygun görmesi şartıyla; (...) d)Bakanlıklarca kamu yararı kararı alınmış plân ve yatırımlar, e) Kamu yararı gözetilerek yol altyapı ve üstyapısı faaliyetlerinde bulunacak yatırımlar, (...) İçin bu arazilerin amaç dışı kullanım taleplerine, toprak koruma projelerine uyulması kaydı ile Bakanlık tarafından izin verilebilir. Bakanlık bu yetkisini valiliklere devredebilir.

Mutlak tarım arazileri, özel ürün arazileri, dikili tarım arazileri ile sulu tarım arazileri dışında kalan tarım arazileri; toprak koruma projelerine uyulması kaydı ile valilikler tarafından tarım dışı kullanımlara tahsis edilebilir. (.....)

Tarım arazilerinin korunması ve amaç dışı kullanımına dair uygulamaların usûl ve esasları tüzükle düzenlenir. " hükümleri yer almaktadır.

Öte yandan, Anılan Kanun'a dayanılarak çıkartılan, "Tarım Arazilerinin Korunması, Kullanılması ve Arazi Toplulaştırılmasına İlişkin Tüzük" 'ün 8. maddesinde, "Her ölçekteki imar ve çevre düzeni planlarının yapılması ve değiştirilmesinde tarım arazilerinin tarım dışı amaçlı faaliyetlere ayrılmasına

kurulun uygun görüşü alınarak Bakanlık veya valiliklerce izin verilebilir.", hükmü yer almış; "Tarım Arazilerinin Amaç Dışı Kullanımı" başlıklı 9. maddesinde de, "(1) Mutlak tarım arazileri, özel ürün arazileri, dikili tarım arazileri, sulu tarım arazileri alternatif alan bulunmaması ve kurulun uygun görmesi şartıyla; (...) d) Bakanlıklarca kamu yararı kararı alınmış plan ve yatırımlar, e) Kamu yararı gözetilerek yol, altyapı ve üstyapı faaliyetlerinde bulunacak yatırımlar, (...) için bu arazilerin amaç dışı kullanım taleplerine, toprak koruma projesine uyulması kaydıyla Bakanlık tarafından izin verilebilir. Bakanlık bu yetkisini valiliklere devredebilir.(...) (3) Etüt raporunda belirtilen alternatif alanların; etüt raporu, teknik, ekolojik ve ekonomik kriterler ile tarım dışı amaçla arazi kullanım talebini yapanın yazılı görüşü dikkate alınarak kurul tarafından alternatif olup olamayacağı değerlendirilerek karara bağlanır." hükümleri yer almaktadır.

Yukarıda belirtilen Kanun ve Tüzük hükümlerinin birlikte incelenmesinden; tarım arazilerinin tarım dışı amaçlı faaliyetlere ayrılmasına izin verilmesinde, kurulun uygun görüşünün bulunmasının zorunlu olduğu, diğer bir ifadeyle bu ön koşulun gerçekleşmediği durumlarda valilikçe veya bakanlıkça tarım arazilerinin tarım dışı amaçlı faaliyetlere ayrılmasına izin verilemeyeceği anlaşılmaktadır.

Dava dosyasının incelenmesinden; Samsun ili, Tekkeköy ilçesi, Aşağıçinik mahallesi sınırları içerisinde bulunan F36 c2 paftada kayıtlı 127,8549 hektar alanın Lojistik Köy Projesi amaçlı ilave imar planı yapabilmesi için Samsun Büyükşehir Belediyesince tarım dışı kullanıma izin verilmesi talebinde bulunulması üzerine hazırlanan 10.01.2013 tarihli Tarımsal Etüd Raporunda, dava konusu alanın 'özel ürün arazisi' olduğunun tespit edildiği, kuzey, güney ve batısında imarlı alanlara sınır olması nedeniyle tarımsal bütünlüğün bozulmayacağı belirtilerek, alternatif alan değerlendirmesinin Toprak Koruma Kuruluna bırakıldığı, 14.01.2013 tarihli Toprak Koruma Kurulu kararında; söz konusu yatırım için talep edilen araziye başka bir alternatif alanın bulunup bulunmadığına dair Samsun Büyükşehir Belediyesinden rapor istenilmesine ve kamu yararı kararı alınmasına karar verildiği, 27/02/2013 tarihli İçişleri Bakanlığı Bakanlık Makamı Oluru ile kamu yararı kararı verildiği, 08/04/2013 tarihli Toprak Koruma Kurulu kararı ile de, TR 83 Bölgesi Lojistik Master Planı içerisinde bulunan 5 adet alternatif alanın değerlendirmesi sonucunda, uyuşmazlık konusu alanın 'lojistik köy projesi' için en uygun alan olarak belirlenerek tarım dışı amaçla kullanılmasına izin verildiği, anılan kararın dava konusu Bakanlık işlemi ile uygun görülmesi üzerine, görülmekte olan iş bu davanın açıldığı anlaşılmaktadır.

Uyuşmazlıkta, dava konusu işlemin dayanağını oluşturan 5403 sayılı Kanun'un temel amacının toprağın korunması olduğu ve bu Kanun'un 13. maddesi kapsamında verilen tarım dışı kullanım izinlerinin de öncelikle, arazilerin tarımsal niteliği ve bu araziye kıyasla tarımsal niteliği daha düşük olan başka alternatif alanların bulunup bulunmaması açısından değerlendirilmesi gerektiği dikkate alındığında, dava konusu yapılması planlanan "Lojistik Köy Projesi" için beş farklı alan belirlendiği, belirlenen arazilerin tarımsal niteliği, konumu(karayolu, havayolu, liman ve demir yoluna ulaşım mesafeleri), mülkiyet durumu, değeri, kamuya olan maliyeti, coğrafi özellikleri(tarımsal niteliği, arazi eğitimi), lojistik merkezi açısından avantajları ve dezavantajları açısından değerlendirme yapılarak öncelik sırasının belirlenmesi ve söz konusu yatırım için belirlenen araziye kıyasla Samsun civarında tarımsal niteliği daha düşük olan başka alanların bulunup bulunmadığının ortaya konulması noktasında gerekli olan teknik bilgi ve değerlendirmenin sağlanabilmesi amacıyla, Mahkememizin 12.06.2018 tarihli ara kararı uyarınca mahalinde gerçekleştirilen keşif ve bilirkişi incelemesi neticesinde, bilirkişiler tarafından hazırlanıp Mahkememize sunulan ve taraflara usulüne uygun olarak tebliğ edilip bir örneği dosya içerisine alınan bilirkişi raporunda özetle; "Lojistik köy, hem ulusal hem de uluslararası geçişlerde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünlümlü lojistik faaliyetin ticari temele dayandırılarak belirli bir alanda

çeşitli işletmenler tarafından yerine getirildiği özel merkezlerdir. Lojistik köy, ulusal ve uluslararası tüm lojistik ve ona bağlı faaliyetlerin, çeşitli işletmeler tarafından uygulanabildiği tanımlanmış alanlardır. Genelde lojistik köyleri, büyük ve önemli üretim merkezlerine (sanayi bölgeleri, iş merkezleri vs.) şehirlere, demiryolu, karayolu hatlarına ve mümkünse limanlara yakın, ancak şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek noktalarda kurulmaktadır. Lojistik köylerdeki hizmetler de, uzun mesafe taşımacılık, dağıtım, malların sınıflandırma ve gruplandırılması, depolama, ayrıştırma ve bütün bu işlemlerin yapılabilmesi için gerekli diğer bağlı işlemler (bankacılık, sigortacılık, vb.) olarak özetlenebilir. Lojistik köy, iyi planlanmış ve iyi yönetilen, yük taşımalarıyla ilgili tüm etkinliklerin, bu amaçla inşa edilmiş ortak bir alan içerisinde kümelenmesidir. Bu köylerde nakliye ve lojistikle ilgili etkinlikleri gerçekleştiren işletmeciler, burada inşa edilmiş olan binaların sahibi ya da kiracıları olabilmektedir. (antrepolar, dökme yük merkezleri, depolama alanları, bürolar, araç parkları vb.) Ayrıca, serbest rekabet kuralları doğrultusunda bir lojistik köyün, her işletmenin ilgili tüm etkinliklerle uğraşabilmesine olanak sağlaması ve bu işlemlerin gerçekleştirilmesi için gereken tüm kamusal tesislerle donatılmış olması öngörülmektedir. Mümkünse, bu köylerin, kullanıcıları için gerekli personel ve donanım gibi kamu hizmetlerini de vermesi gerekmektedir. Lojistik köylerin temelini 4 önemli unsur oluşturmaktadır: 1.Alt yapı sistemlerinin rasyonalizasyonunun yanında bölgesel planlamanın yapılması 2.Taşımacılık kalitesinin artırılması, 3.Farklı taşıma türlerinin bütünleşmiş kullanımının geliştirilmesi. 4.Bütünleşmiş taşıma sistemleri arasında yüksek düzeyde bilgi sistemine dayalı koordinasyonun sağlanması. Alt yapı sistemlerinin rasyonalizasyonunun yanında bölgesel planlamanın yapılması için alan kullanımını optimize etmek ve çevreyi korumak (yerleşim bölgelerindeki yoğun trafiğini lojistik köylere taşıyarak) amacıyla operatör ihtiyaçlarına göre belirli ölçütlere dayandırılan alt yapı sistemleri içeren bölgesel planlamanın yapılması ve alt yapı sistemlerinin rasyonalize edilmesi gerekmektedir. Taşımacılık kalitesinin artırılması konusunda anahtar sözcük, uzmanlaşmaktır. Lojistik köyler, üretim sektörüne mümkün olan en iyi hizmeti sağlamaktadır. Ayrıca taşıma maliyetlerindeki artışın ve sektördeki rekabet ortamının kontrol edilmesinde bir üstünlük oluşturmaktadırlar. Lojistik köylerin içinde faaliyet gösteren tüm işletmelerin amaçları, lojistik zincirin optimizasyonu, kamyonların ve depoların kullanım seviyesinin optimizasyonu, toplam taşıma maliyetlerinin, toplam endüstriyel maliyetlerin ve personel maliyetlerinin azaltılması, taşımacılık işletmenlerinin toplam cirolarının artması gibi konularda yüksek kalite sağlamak olmalıdır. Lojistik Köylerin Yer Seçim Kriterleri; Küresel ticaretteki dönüşümlerle birlikte ülkelerin lojistik faaliyetlere bakış açısı hızla değişmektedir. Günümüzde ülkeler, küresel rekabet ortamında söz sahibi olmak, ticaret hacmini arttırmak ve mal akışını hızlandırmak için lojistik altyapılarını güçlendirmek adına birçok yatırım yapmaktadır. Dünya ülkeleri havaalanlarının, demiryollarının, karayollarının ve limanlarının altyapıları güçlendirilerek lojistik sektöründe daha etkin bir hale gelme çabasıdadırlar. Bir lojistik merkezin konuşlandırılması, lojistik merkez hizmet yapısının lojistik ağın mevcut ve planlanmış şekli içine yerleştirilmesiyle yapılır. Bu durumda, bir merkez yeri seçiminde, lojistik ağın yapısı ve yoğunluğu nihai belirleyici öğelerdir. Lojistik merkez yeri seçimini etkileyen faktörler; mevcut ve planlanmış kara, deniz, hava, demiryolu taşımacılığı, alanın büyüklüğü ve genişleme olanağı, topografyası ve düzeni yerel taşıma bağlantıları ve taşıma ağları, doğal çevre ve kentleşme (yerleşim yoğunluğu), olası / mevcut çevre kirliliği, işgücü piyasası ve telekomünikasyon altyapısı olarak sıralanabilir. Lojistik merkezin konuşlanacağı özellikli yerin seçiminde dikkat edilmesi gereken başlıca kıstaslar ise; yerin şekli ve boyutu, yerin topografyası ve toprağı, taşımacılık erişimi, yerleşim altyapısı, gelecekte genişleme kapasitesi, kamu politikası, gelişim etki ödenekleri, bitişik alan kullanımları, büyük ve önemli üretim merkezlerine (sanayi bölgeleri, iş merkezleri vs.) yakınlık ve diğer sektörlerle ilişkiler/bağlantılar olarak verilebilir. Ulaştırma giderleri, ulaştırma olanak ve araçları kuruluş yerleri faktörleri arasında en genel olan faktördür. Ulaştırma olanaklarının elverişli olması nedeniyle, deniz ve nehir kıyılarına, demiryolu kavşaklarına ve karayollarının yakınlarına kurulmuş pek çok işletme vardır. En çok yararlanılan

karayolları, demiryolları, suyuolları ve havayollarıdır. Tüm bu ulaşım alternatiflerinin kuruluş yeri seçimlerine etkisi farklıdır. Karayolu taşımacılığında yeterli ve kaliteli bir yol ağının varlığı verim sağlar. Kuruluş yeri seçiminde istenilen karayolu ulaştırması özellikleri; yol durumunun iyi olması, karayolu ulaştırması yasalarına uygun olması, ulaştırılacak hammadde ve mamul için gerekli motorlu araçların kolaylıkla temin edilebilmesi, güvenilir, sürekli ve ücret bakımından uygun bir karayolu ulaştırma servisi olmasıdır. Demiryolu ulaştırması da karayolu ulaştırması fiziki coğrafyayla kısıtlandırıldığı ve sınırları dolayısıyla düşük seviyede alan tüketimi yaptığı için bulunduğu mekânla önemli bir ilişkiye sahiptir. Demiryolu ulaştırmasıyla bağlantılı lojistik merkezler özellikle kentsel mekân alanlarını iyi kullanırlar. Suyolu taşımacılığı ulaşım ağı için büyük yatırım harcaması yapılmaktadır ve kuruluş yeri için seçilen arazinin liman, yükleme / boşaltma alanı, depo ve antrepo yapımına uygun olması gerekmektedir. Suyolu taşımacılığında, yüklerin hedeflenen varış yerine ulaşması için diğer ulaştırma modlarına bağlantı ihtiyacı vardır. Limanın kurulu olduğu yerin kara, demir veya havayoluna hızlı ve kolay ulaşımı olması suyuolu taşımacılığının kuruluş yeri seçiminde kilit faktörlerdendir. Havaalanlarının kuruluş yeri seçiminde en önemli faktör diğer ulaştırma modlarıyla bağlantının kolay ve olabildiğince çabuk olduğu yer bulabilmektir. Havalimanları uçak pistine, terminal binalarına, tamir hangarlarına ve park alanlarına ihtiyaç duyduğu için çok büyük arazilere ihtiyaç duymaktadır. Minimum 500 hektarlık alanlar tercih edilmektedir, Ancak bu kadar büyük araziler şehir merkezlerinde bulunmadığından, havalimanları şehir dışında kuruludurlar. Her şehirde, ulaştırma altyapı fonksiyonları, olayların akışı için kilit kavramlardır ve minimum maliyet ve maksimum avantaj için seçilmiş bölgelerde konumlandırılmışlardır. Şehirselle aktiviteler için olan kuruluş yeri seçim kriterleri arazi kullanımına bağlıdır. Arazi ve arazinin çevrede ne için kullanıldığı ile bunlardan en iyi şekilde faydalanmak önemli kıstaslardır. Şehir içinde kullanılacak arazilerin yer seçimi, doğa koşullarının sağladığı olanaklar ile çevrenin etkisiyle elde ettiği fırsatları kullanarak yapılır. Kuruluş yeri seçimindeki faktörler arazinin üretilen ürünün hammadmesine olan mesafe, ulaştırma tesisleri, ulaşım olanakları, satış maliyeti, satış hacmi, depolama tesisleri ve müşterilere yakınlıktır. Şehir içinde kuruluş yeri seçimine uygun arazilerin sahip olması gereken özellikler ulaşılabilirlik, tamamlayıcılık ve bağdaşmazlıktır. Lojistik Köy ve alternatif alanlar olmak üzere toplamda 5 farklı alternatif alan düşünülmüştür. Bu Alternatifler alanlar dışında Yukarıda belirtilen Lojistik Köylerin Yer Seçim Kriterleri dikkate alındığında Samsun ve yakın çevresinde Birlikli heyetimizce yapılan değerlendirme sonucu liman, havaalanı, demiryolu ulaşımına yakın, tarım arazisi olarak değersiz, lojistik köy olabilecek yüzölçümüne sahip, topoğrafik yapı olarak uygun, mülkiyet problemi olmayan, sorunsuz Lojistik Köy alanı olabilecek başka bir alternatif alanın olmadığı görülmüştür. Seçilen alternatif alanlar incelendiğinde; 1 numaralı Alternatif Alan; Samsun ili, Tekkeköy ilçesi, Aşağıçinik mahallesi sınırları içerisinde F36C2 paftada kayıtlı 127,8549 hektar alan "lojistik köy projesi" yapılması için planlanan bu alanın Samsun-Ordu karayolunun 1,8 km güneyinde, Samsun Limanının 14 km güneydoğusunda, Çarşamba Havaalanının 10 km güneybatısında yer aldığı, Samsun-Çarşamba demiryolu hattı ise alanın tam ortasından geçtiği, yakın çevresinde OSB gıda, OSB, Gübre fabrikası, tersaneye yakın olduğu, Tarım arazisi olan söz konusu alanın arazi sınıfı özel ürün arazisi, toprak derinliği orta, toprak bünyesi geçirgenliği orta yavaş, eğimi % 2 civarında az erozyona tabii olan, drenajı yapılmamış fakat civarda bulunan tabii dere ve kanalların bulunması nedeni ile drenaj problemi en az indirgenen, Karadeniz ikliminde olması nedeni ile ılıman bir iklime sahip, alüvyonel toprak olduğu, bu özelliklerinden dolayı tarım yapmaya elverişli olduğu, Yörede hakim ürünler Buğday, Mısır, Çeltik, Ayçiçeği, Fındık, Yonca, Taze Fasulye ve diğer sebzelerdir. Sulama imkanı kısıtlı olmasına rağmen, ovada yeraltı suyuna ulaşmak mümkündür. Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 26/02/2008 tarihinde onaylanan Samsun-Çorum-Tokat Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında "Nitelikli Tarım Alanları" kullanımında kaldığı, Samsun Büyükşehir Belediyesince onaylanan 1/50.000 ölçekli çevre düzeni planında Lojistik Köy ve Çevresi Düzenleme Alanı kullanımında kaldığı, söz konusu alanın; karayolu, liman, havaalanı ve demiryoluna

yakın olması, arazinin % 2 meyilli olması, OSB, Gıda OSB, Gübre fabrikası ve tersaneye yakın olması nedenleriyle avantajlı olduğu ancak, söz konusu alanın potansiyel tarım arazisi olması nedeni ile elde edilecek ürünlerden feragat edilmesi, Lojistik köyün daha sonraki yıllarda büyümesi ile komşu parsellerinde yer alan tarım arazilerinin de yok olmasına neden olacağı, mera haricindeki yerlerin özel mülkiyette olmasının proje maliyetinin yükselmesine sebep olacağı, 2 numaralı Alternatif Alan; İnşaatı sürmekte olan tersane ve mendirek alanının hemen güneyinde, Gelemen Devlet Üretim Çiftliği toprakları içinde olduğu, Samsun limanının 12 km güneydoğusunda, hava alanının 8 km güneybatısında kaldığı ve demiryolu bu alanın sınırına kadar geldiği, Gelemen Devlet Üretim Çiftliği toprakları içinde yer alanın Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 26/02/2008 tarihinde onaylanan Samsun-Çorum-Tokat Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında “Resmi Kurum Alanı” kullanımında kaldığı, Samsun Ordu karayoluna cepheli olan bu alanın batısında Sanayi Alanı, kuzeyinde Tersane Alanı kullanımlarının olduğu, 1/50.000 ölçekli çevre düzeni planında ise bu alanın “Spor ve Resmi Kurum Alanı” kullanımında kaldığı, Karayoluna, limana, hava alanına ve demiryollarına yakınlığı, arazinin eğiminin % 2 civarında olması, yakın çevresinde OSB, OSB gıda, Gübre fabrikası ve Tersanenin bulunması, tamamı kamuya ait olan alanın proje maliyetinin düşük olması avantajlı olduğu, söz konusu alanında potansiyel tarım arazisi olması karşın, 1 numaralı alternatif alana göre toprak yapısının daha kumlu olması ve denize yakınlığı dolayısıyla da taban suyu seviyesinin yüksek olmasının sulama imkanının kısıtlı hale getirmesi nedenleri ile 1 numaralı alternatife nazaran tarım arazisi olarak daha az verimli olduğu ve etrafında sanayi alanlarının varlığı sebebiyle 1 no.lu alternatif alanına göre daha uygun olduğu, 3 numaralı Alternatif Alan; Hacı Osman Ormanının kuzey doğusunda, Çarşamba havaalanının hemen batısında kaldığı, Samsun limanının 20 km doğusunda, demiryolunun 5 km kuzeyinde olduğu ve yakın çevresinde OSB, Gıda OSB, Gübre fabrikası ve tersanenin bulunduğu, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 26/02/2008 tarihinde onaylanan Samsun-Çorum-Tokat Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında “Konut Gelişme Alanı” kullanımında kaldığı hemen doğusunda Samsun hava limanı, batısında Hacı Osman Ormanı, Güneyinde Çınarlık Yerleşmesinin yer aldığı, eğim yapısının uygunluğu, havaalanına bitişik ve büyük kısmının kamu arazisi olması, proje masraflarının düşük olmasını sağlayacaktır. Ayrıca OSB, Gübre Fabrikası ve tersaneye yakın olması da avantajlarıdır. Ancak alanın özel mülkiyetteki yerlerin itilafı olması sebebiyle kamulaştırma işlemlerinin uzayacağı, söz konusu alanın yaklaşık 600 dönüm olması nedeni ile yerin yetersiz olması, batısında orman arazisi bulunması ve demiryoluna, karayoluna uzak olması nedenleriyle uygun olmayacağı, 4 numaralı Alternatif Alan; Samsun-Tekkeköy karayolu ile mevcut OSB arasında kalan bölgede yer aldığı, Samsun Limanının 5 km. güneydoğusunda, Havaalanının 12 km güneybatısında kalan bu alanın içinden demiryolu geçtiği, Tamamı özel mülkiyette olduğu, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 26/02/2008 tarihinde onaylanan Samsun-Çorum-Tokat Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında “Sanayi Alanı” kullanımında kaldığı, Samsun Ordu karayoluna cepheli olduğu, batısında Organize Sanayi bölgesi, doğusunda resmi kurum ve tersane alanı kullanımlarının yer aldığı, 1/50.000 ölçekli çevre düzeni planında da “sanayi alanı” kullanımında kaldığı, eğiminin uygunluğu, demiryolu taşınmazın içinden geçmesi, Karayoluna yakınlığı, OSB, OSB Gıda, Gübre Fabrikası, Tersane ve Limana yakın konumda olması avantaj olduğu, ancak tamamının özel mülkiyet olmasının proje masrafının yükselteceği, söz konusu alanın lojistik alan için yeterli büyüklükte (1000 dönüm) olmaması sebepleriyle uygun olmadığı, 5 numaralı Alternatif Alan ise; Samsun-Ankara karayolu üzerinde kalan alanının Samsun Terminalinin 5,5 km. kuzeybatısında. Samsun Limanının 17 km güneybatısında, Çarşamba havaalanının 35 km güneybatısında kaldığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 26/02/2008 tarihinde onaylanan Samsun-Çorum-Tokat Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında “Nitelikli ve Marjial Tarım Alanları” kullanımında kaldığı, Karayoluna çok yakın olması, lojistik aktivitelerin bu yörede toplanması avantajlı olduğu, ancak, Havaalanına ve demiryoluna uzak olması, söz konusu alanın eğiminin %17-20 arasında olmasının inşai faaliyetleri zorlaştırması ve bu nedenle proje maliyetinin

yüksek olması dezavantajlı olduğu görülmekte olup, sonuç olarak, 2 numaralı alternatif alan karayolu, havaalanı ve demir yoluna yakın olması, proje maliyetinin diğer alternatiflere göre düşük olması, 1 numaralı alternatifte göre tarım arazisi verimliliğinin daha az olması, tamamının kamu arazisi mülkiyetinde olması nedenleri ile birinci sırada, ikinci sırada 5 numaralı alternatif, üçüncü sırada 1 numaralı alternatif, dördüncü sırada 4 numaralı alternatif, beşinci sırada 3 numaralı alternatif alan olarak değerlendirilmesinin uygun olacağı, liman, havaalanı, demiryolu ulaşımına yakın, tarım arazisi olarak değersiz, lojistik köy olabilecek yüzölçümüne sahip, topoğrafik yapı olarak uygun, mülkiyet problemi olmayan, sorunsuz Lojistik Köy alanı olabilecek başka bir alternatif alanın olmadığı" görüş ve kanaatine yer verilmiştir.

Taraflara tebliğ edilen bilirkişi raporuna, davalı idare tarafından yapılan itirazlar, raporu kusurlandırıcı nitelikte görülmemiş olup, anılan rapor, Mahkememiz kararına esas alınabilecek nitelikte bulunmuştur.

Bu durumda, dava dosyası içerisinde yer alan tüm bilgi ve belgeler ile mahallinde yapılan keşif ve bilirkişi incelemesi neticesinde hazırlanan bilirkişi raporunda yer verilen tespitlerin birlikte incelenmesinden, Danıştay Onuncu Dairesi'nin 07/12/2015 tarih ve E:2015/2203, K:2015/5600 sayılı bozma kararında da belirtildiği üzere, "yapılması planlanan Lojistik Köy Projesi için belirlenen arazilerin tarımsal niteliğinin tespiti ve söz konusu yatırım için Samsun civarında tarımsal niteliği daha düşük olan başkaca alanların bulunup bulunmadığı" hususlarının tespiti ve değerlendirilmesi neticesinde, Lojistik Köylerin Yer Seçim Kriterleri dikkate alındığında, Lojistik Master Planı içerisinde bulunan 5 adet alternatif alanın dışında Samsun ve yakın çevresinde Lojistik Köy alanı olabilecek başka bir alternatif alanın olmadığı, öte yandan, 08/04/2013 tarihli Toprak Koruma Kurulu kararı ile TR 83 Bölgesi Lojistik Master Planı içerisinde bulunan 5 adet alternatif içinden seçilen 1 numaralı dava konusu alanın, tarım arazisi olduğu ve 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planında "nitelikli tarım alanları" kullanımında kaldığı, bu alanın, secilmesi durumunda, potansiyel tarım arazisi olması nedeniyle elde edilecek ürünlerden feragat edileceği, lojistik köyün daha sonraki yıllarda büyümesi ile komşu parsellerdeki tarım arazilerinin de yok olmasına neden olacağı, yine, söz konusu alandaki mera haricindeki diğer yerlerin özel mülkiyette olması nedeniyle de proje maliyetinin yükseleceği anlaşılmakta olup, ayrıca, alternatif yer olarak seçilen diğer 4 yerle ilgili olarak bilirkişi raporunda belirtilen değerlendirmeler de dikkate alındığında, Samsun ili, Tekkeköy ilçesi, Aşağıçinik Mahallesi sınırları içerisinde yapılması planlanan Lojistik Köy Projesi için seçilen 127,8549 hektar yüzölçümlü uyumsuzluğa konu arazinin tarım dışı amaçla kullanılmasının uygun bulunmasına ilişkin dava konusu işleminde hukuka uyarlık bulunmamaktadır.

Açıklanan nedenlerle; dava konusu işlemin **iptaline**, davacı tarafından yapılan ve aşağıda dökümü gösterilen 2.804,75-TL yargılama gideri ile karar tarihinde yürürlükte bulunan Avukatlık Asgari Ücret Tarifesi uyarınca belirlenen 1.362,00-TL vekalet ücretinin davalı idare tarafından davacıya ödenmesine, davalı idarece karar düzeltme aşamasında yapılan 62,00-TL yargılama giderinin ise kendi üzerinde bırakılmasına, müdahiller tarafından yapılan 86,40-TL (25.20-TL başvuru harcı, 61,20-TL posta gideri) yargılama giderinin davalı idare tarafından müdahillere ödenmesine, temyiz aşamasında yürütmenin durdurulması hakkında karar verilmediğinden, davacı tarafından yatırılan temyiz yürütme harcının davacıya iadesine, artan posta ve bilirkişi giderlerinin talep edilmemesi halinde kararın kesinleşmesinden sonra resen ilgili taraflarına iadesine, kararın tebliğini izleyen günden itibaren 30 gün içerisinde Danıştay'a temyiz yolu açık olmak üzere, 18/01/2019 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.