

T.C.
ANKARA
5. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2011/879

KARAR NO : 2015/1198

Ağaçlandırılacak Alan” kullanımında hakim fonksiyon türünün bu iki fonksiyondan hangisi olduğunun belirli olmaması olduğu, bu durumun plan notlarında açıklanması gerekirken, plan notlarında açıklanmadığı, plan paftasına bakıldığında, bu alanların renginin ‘sarı’ olduğu düşünüldüğünde, nazım imar planı tekniğinde ‘sarı’ rengin tarım alanları gösteriminde kullanıldığı da düşünülürse, bu alanların tarım alanı ağırlıklı bir yapıda olacağı şeklinde yorum yapılabileceği, ancak, 17. Plan notunda, *...Bu alanlarla birlikte Tarımsal Üretim Alanları ve Ağaçlandırılacak Alanlar kentin mikroklima ve toprak yapısına uygun ağaç türleri dikilerek korunacaktır.*” denilmekle, bu alanlarda “Ağaçlandırılacak Alan” lezandının daha hakim olduğu yorumunun yapılabileceği, böyle bir karışıklık ve belirsizliğin 1/1000 ölçekli planı yönlendirmede yeterli olmadığı, 4. Nolu plan notunda *“... AOC alanlarında öngörülen işlevlerin gerektirdiği tesislerin yapılaşma koşulları, yürürlükteki ilke kararlarına uygun olarak, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı’nın ve Ankara Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulunun uygun göreceği alt ölçekli planlar ile kentsel tasarım projelerinde belirlenecektir.*” denilmekle, belirsizlikleri gidermede ilgili Kurumların takdir yetkisinin devreye girdiği ancak, bu durumun da daha önce de açıklandığı gibi, ülkemizde uygulanmakta olan düzenleyici planlama sisteminin mantığına aykırı olduğu, benzer durumun “Kültür-Park ve Rekreasyon Alanı” fonksiyonu içinde geçerli olduğu, “Kültür-Park ve Rekreasyon Alanı” kullanımında hakim fonksiyon türünün bu iki fonksiyondan hangisi olduğunun belirli olmadığı, bu durumun plan notlarında açıklanması gerekirken plan notlarında açıklanmadığı,

Plan notları açısından yapılan değerlendirmede;

Dava konusu plan raporunda AOC Alan Bütünlüğü İçindeki Mevcut Sanayi ve Depolama Tesisleri (MT) (Uzun Dönemde Kaldırılması Düşünülen Alanlar) tanımlandığı, *“Bugüne kadar yaşanan süreç içerisinde özel yasalarla Atatürk Orman Çiftliği mülkiyetinden çıkmış, ancak 1. Derece Doğal ve Tarihi Sit Alan sınırları içerisinde bulunan, Ankara Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu’nun 20.07.1993 gün ve 3097 sayılı kararı ile uygun görülen AOC Sit Alanlarına İlişkin 1/10.000 ölçekli Sınırları Paftasında “Uzun Dönemde Kaldırılması Düşünülen Alanlar” olarak tanımlanan Türk Traktör Fab., Gazi Fişek, Çimento fab., MİTAŞ, TIGEM, TZDK, Akaryakıt Depolama ve Dolum Tesisi, TCDD Ray Kaynak Fab., Belediye Kömür Deposu, Karayolları Asfalt Şantiyesi gibi görsel ve çevresel kirliliğe yol açan sanayi- depolama faaliyetleri uzun dönemde kaldırılarak geri kazanımı sağlanacaktır. Bu alanlardaki mevcut yapı ve tesisler ekonomik ömürlerini tamamlamalarına müteakip ülke ekonomisine katkıları, ulusal savunma sanayi için önemleri ve özel hukuki statüleri göz önüne alınarak Ankara Metropolitan Alan içerisinde 1/25.000 ölçekli 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planında öngörülen yeni alanlara, ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği yapılarak taşınma stratejisi ve yöntemleri belirlenecektir. Bu alanlardaki uygulama; mevcut yapıların tescil özellikleri, yapılaşma koşulları, doğal ve fiziki veriler dikkate alınarak alt ölçekli koruma amaçlı imar planlarına göre yapılacaktır.”* denildiği, yine planın 11. Notunda *“Ankara Kültür ve Tabiat varlıklarını Koruma Kurulu’nun 20.07.1993 tarih ve 3097 sayılı kararında “Uzun Dönemde Kaldırılması Düşünülen Alanlar” olarak belirlenen alanlar; plan bütünlüğünde getirilen işlevlerle uyumlu olabilecek şekilde, mülkiyet yapısı korunmak kaydıyla uzun dönemde işlevsel ve fiziksel dönüşüme tabi tutulacak Mevcut Sanayi-Depolama Tesis (MT) alanlarıdır. Bu alanlarda; yürürlükteki 2863 sayılı yasa ve ilgili mevzuatı ile ilke kararları doğrultusunda belirlenecek işlevler yer alabilir.Bu alanlardaki uygulama alt ölçekli imar planlarına göre yapılacaktır.”* denildiği, Ankara Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu’nun 20.07.1993 gün ve 3097 sayılı kararı ile uygun görülen AOC Sit Alanlarına İlişkin 1/10.000 ölçekli Sınırları Paftasında “Uzun Dönemde Kaldırılması

T.C.
ANKARA
5. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2011/879
KARAR NO : 2015/1198

Düşünülen Alanlar” ın belirlendiği, yine Ankara Metropolitan Alan içerisinde 1/25.000 ölçekli 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planında kaldırılmasının düşünüldüğü, diğer bir deyişle, bu alanların bu kararlara göre, sanayi- depolama tesis alanları fonksiyonundan 2863 sayılı Kanun ve ilke kararları doğrultusunda uygun işlevlere dönüşecek alanlar olarak belirlendiği, yani bu alanların dönüştürülmesinin düşünüldüğü, dava konusu planda ise, bu alanlara “Mevcut Sanayi ve Depolama Tesisleri (MT)” denilmekle, var olan fonksiyonun korunduğu, ancak “Uzun Dönemde Kaldırılması Düşünülen Alanlar” olarak tanımlanmakla bu alanın dönüştürüleceği ifadesinin ortaya çıktığı, bu ikili tanımlamanın belirsizlik ortaya çıkardığı, aynı zamanda bu tanımlamanın planlama diline uygun olmadığı, dava konusu planda bu gösterimin verildiği alanların planın projeksiyon süresi içinde hangi fonksiyonda kalacağına belirli olmadığı, plan raporunda “...sanayi- depolama faaliyetleri uzun dönemde kaldırılarak geri kazanımı sağlanacaktır. Bu alanlardaki mevcut yapı ve tesisler ekonomik ömürlerini tamamlamalarına müteakip.....” denilmekle, uzun dönemin planın projeksiyonuna göre değil, yapı ve tesislerin ekonomik ömürlerini tamamlamalarına bağlı olarak açıklandığının görüldüğü, bu durumda, planın kendi projeksiyonuna bağlı karar getirmediği, dolayısıyla bu tesislerin planın projeksiyon döneminde “mevcut sanayi ve depolama tesisi” olarak kalması yani korunması anlamına geldiği, bu şekildeki değerlendirmenin doğrudan Yüksek Kurulun vermiş olduğu 728 ve 421 sayılı ilke kararlarına aykırı olduğu, diğer yandan, eğer bu alanlar plan projeksiyon dönemi içerisinde dönüştürülmek (kaldırılmak) isteniyorsa, o zaman plan kararlarında bu alanlar için gelecekte alması gereken fonksiyonun verilmesi gerekirken, bu verilmeyip, bunun kararının da alt ölçekli planlara bırakıldığı, diğer bir anlatımla, bu kararın 1/10.000 ölçekte verilmesi gerekirken, alt ölçeklere bırakıldığı, bu durumun belirsizlik ortaya çıkaracağından düzenleyici planlama sistemine (ülkemizde uygulanan planlama sistemi) aykırı olduğu, oysa idarenin bu alanların dönüştürülmesinde araçlara da sahip olduğu, bu araçlardan birinin, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanununun 17. maddesinde ortaya çıkan, “imar hakkı transferi” olduğu, bu maddede “c) Yapılanma hakları kısıtlanmış tescilli taşınmaz kültür varlıklarına veya bunların koruma alanlarında bulunan ya da koruma amaçlı imar planlarıyla yapılanma hakları kısıtlanan taşınmazlara ait mülkiyet veya yapılanma haklarının kısıtlanmış bölümünü, imar planlarıyla yapılanmaya açık aktarım alanı olarak ayrılmış, mülkiyetlerindeki veya üçüncü şahıslara ait alanlara, aktarımdan yararlanacak öncelikli hakları belirleyerek bir program dahilinde aktarmaya, belediye sınırları ve mücavir alanlar içinde belediyeler, bunların dışında valilikler yetkilidir.” denilmekle, imar hakkı transferinin bu alanlardaki mevcut sanayi ve depolama tesisleri fonksiyonunun dönüşümü için kullanılabileceği, yine, 5366 sayılı Kanun ve bu kanun içeriğindeki araçların da kullanılabileceği, 7 nolu plan notunda “Park ve rekreasyon alanlarında; dinlenme- eğlence alanları, piknik alanları, ağaçlandırma, oyun alanları, çay bahçesi, yeme-içme birimleri, büfe, mekanik eğlence parkı, peyzaj elemanları, genel otoparklar, servis yolları, bisiklet yolları vb. kullanımlar yer alabilir.” denilmekle, “park ve rekreasyon” şeklinde ikili bir gösterimin ortaya çıktığı, park fonksiyonu ve rekreasyon fonksiyonunun iki ayrı fonksiyon olduğu, park fonksiyonu verilen yerlerde yapılaşma hakkı bulunmaz iken, rekreasyon alanlarında sınırlı da olsa yapılaşma hakkı verildiği, dava konusu plan notlarında park ve rekreasyon fonksiyonları için temel ayırımın dikkate alınmayıp bu iki gösterimin birarada verilmesinin park alanlarına da yapılaşma yapılması sonucunu ortaya çıkardığı, dava konusu planda 15 nolu plan notunda “AOÇ Müdürlüğü tarafından kullanılan, işletilen, kiraya verilmiş olan tüm mevcut tesisler korunacak olup, bu yapılardan planda öngörülen yol güzergahları ve kavşaklardan etkilenenler olması durumunda aynı alan içerisinde yeniden

T.C.
ANKARA
5. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2011/879
KARAR NO : 2015/1198

yapılabilecek olup, alt ölçekli planlar ile çözülecektir.” denilmekle, AOC Müdürlüğü tarafından kullanılan, işletilen, kiraya verilmiş olan tüm mevcut tesislerin korunduğunun ortaya çıktığı, plan raporunda AOC Müdürlüğü tarafından kullanılan, işletilen ve kiraya verilen tesisler konusunda detaylı bilgi verilmeden ve imar mevzuatına uygun olup olmaması değerlendirilmeden bu plan notunun yazılmasının hatalı olduğu, ayrıca bu plan notunun doğrudan Yüksek Kurulun vermiş olduğu 728 ve 421 sayılı ilke kararlarına aykırı olduğu, dava konusu planda 16 nolu plan notunda “*Atatürk Orman Çiftliği arazileri içerisinde 1992 yılındaki tescil kararı öncesi yer alan mevcut yapı ve tesisler işlevlerini sürdürebilir. Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğüince kiralanın alanlar üzerindeki mevcut tesislerin durumları alt ölçekli planlarda belirlenecektir.*” denilmekle, 1992 yılındaki tescil kararı öncesi yer alan mevcut yapı ve tesislerin korunduğu anlamının ortaya çıktığı, bu plan notunun doğrudan Yüksek Kurulun vermiş olduğu 728 ve 421 sayılı ilke kararlarına aykırı olduğu,

Ulaşım şeması açısından yapılan değerlendirmede;

Davaya konu alan içerisinde ulaştırma kolaylığının sağlanabilmesi için yapılmış (ve halen yapımı devam eden) olan yol güzergahları ile ilgili yapılması gerekli ön inceleme ve değerlendirmelerin yapılmadığının görüldüğü, özellikle şehir içerisinde açılması düşünülen yeni yol hatları ile ilgili bir Ulaştırma Ana Planı dahilinde çalışmaların yürütülmesi ve tek başına bir hat üzerinde açılacak yollarla ilgili tüm şehre etkisinin (olumlu olarak yansımaları için) detaylı olarak inceleme altına alınmasının gerekli olduğu, bu anlamda, öncelikle yolun kapasite analizlerinin yapılmasının gerektiği, kapasite analizinin amacının; karayolu kullanıcılarının (taşıtlar ve insanlar ile diğer unsurlar) mevcut ve gelecekteki maksimum sayısını tahmin ederek bu sayılara göre karayolu elemanının hizmet seviyesi, doluluk oranı ve geometrik standartlarını belirlemek olduğu, kapasite kavramı ile; hakim yol, trafik ve kontrol koşulları altında, verilen bir zaman dilimi içinde yol platformu, üniform bir şerit kesimi, bir kavşak veya bir noktadan makul şekilde geçebilecek taşıt veya insanların maksimum saatlik miktarı tanımlandığı, karayolu elemanları (KE) için kapasite analizleri; mevcut bir KE'nin hizmet seviyesini belirleyerek mevcut koşullardaki KE kapasitesinin mevcut / tahmini talep trafik hacmine cevap verip vermediğini belirlemek ve eğer istenen hizmet seviyesi sağlanamıyorsa kapasiteyi artırabilecek çözümler ortaya koymak için ve yapılması planlanan bir KE'nin hizmete açılması düşünülen tarih ve ekonomik ömrü boyunca oluşması muhtemel trafik talepleri çerçevesinde istenen işletme koşulları ve hizmet seviyesini sağlayacak çözüm alternatiflerini oluşturabilmek amacıyla yapıldığı, kapasite analizi; homojen trafik, yol ve kontrol koşulları altındaki bir yolun kavşaklarını (örneğin sinyalizasyon kavşakları gibi) veya kesimlerini incelediği, ideal koşullar, iyi hava, kaplama koşulları ve yolu iyi bilen (yola aşına) kullanıcılar ile trafik akımında engel olmadığını varsaydığı, yol koşulları, karayolu elemanının geometrik özellikleri ve diğer unsurlardan meydana gelirken bazı durumlarda bu koşulların yolun kapasitesi ile hızı etkileyebileceği, trafik koşulları, kapasite hesaplarında kullanılan trafik hacmi ve kompozisyonunun kapasiteyi doğrudan etkilediği, taşıt türünün yine kapasite analizini etkileyen diğer bir bileşen olduğu, taşıt tiplerinin dağılımına ilave olarak kapasite, hizmet seviyesi ve servis akım oranını etkileyen diğer bir trafik özelliğinin ise yönsel dağılım olduğu, kapasite analizinin diğer önemli bir unsurunun da kontrol koşulu olduğu, kontrol koşullarının, kesintili akım koşullarında belirli bir trafik akımının hareketi için ihtiyaç duyulan zamanın kontrol altında tutulması kapasite, servis akım oranı ve hizmet seviyesi için önemli olduğu, hizmet seviyesinin (LOS), genellikle seyahat zamanı, hız, manevra serbestliği, trafik kesintileri, konfor ve rahatlık gibi hizmet parametreleri açısından trafik akımı içindeki işletme koşullarının açıklandığı bir kalite ölçüsü olduğu, her bir yolun sınıfına uygun analiz yöntemleriyle yolun hizmet seviyesinin tanımlandığı, kapasiteleri

T.C.
ANKARA
5. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2011/879
KARAR NO : 2015/1198

açısından yol tiplerinin; iki şeritli karayolları (2x1), çok şeritli karayolları (2x2, 2x3), otoyollar (2x2, 2x3, 2x4,...), yaya yolları, bisiklet yolları, iki şeritli karayolları (2x1) olduğu, iki şeritli bir karayolunun, aynı platform üzerinde bir gidiş ve bir geliş şeridinden oluştuğu, düşük hızla seyreden taşıtları geçmek için karşı yöndeki trafik akımının izin verdiği kesim ve mesafelerde karşı şeridin kullanılması gerektiği, iki şeritli karayolları pek çok ülkenin karayolu ağında anahtar bir unsur olup trafiğin miktarı ve kompozisyonu, yolun geçtiği arazinin topografik yapısı ve karayolundaki fonksiyonel değişiklikler performansını doğrudan etkilediği, iki şeritli karayollarındaki servis kalitesini açıklamak için iki performans kriteri bulunduğu, bunların; takipte harcanan zaman yüzdesi ve ortalama seyahat hızı olduğu, takipte harcanan zaman yüzdesinin, manevra yapma özgürlüğü, konfor ve seyahat rahatlığını ortaya koyduğu, bu kriterin geçiş yetersizliği sebebiyle düşük hızla seyreden taşıtların arkasında oluşan konvoylarda seyahat etme mecburiyetindeki taşıtların ortalama seyahat zaman yüzdesi olduğu, takipte harcanan zaman yüzdesinin arazide ölçülmesi zor olmakla birlikte bir karayolu kesiminde 3 sn.den daha az sürede ilerleyen seyahat halindeki taşıtların yüzdesinin temsili bir kriter olarak kullanılabilmesi, ortalama seyahat hızının ise, iki şeritli bir karayolunda mobilitiyi yansıttığı, bu değer, karayolunun belirlenen bir kesiminde belli bir süre içinde ve her iki yönde kesim üzerinden geçen tüm taşıtların katettikleri uzunluğun ortalama seyahat zamanına bölünmesiyle belirlendiği, genel olarak çok şeritli karayollarındaki hız limitlerinin 60-90 km/saat olduğu, bu yollarda çoğunlukla her iki yönde toplam 4-6 şerit olup bu şeritlerin içinde orta ve iki yönlü sola dönüş şeritleri bulunduğu ve bu şeritlerin genellikle bölünmediği, çok şeritli karayollarındaki trafik hacimlerinin değişken olup bu hacimlerin sınırlarının genellikle 15.000 - 40.000 taşıt/gün düzeyinde olduğu, erişim refüjle sınırlandırıldığında ve ana kavşaklar farklı seviyeli olarak düzenlendiğinde taşınabilecek trafik hacimlerinin 100.000 taşıt/gün'e kadar çıkabildiği, karayolu kavşak değerlendirilmesi sırasında; farklı verilerle yapılan çalışmalar sırasında birden fazla kavşak tipinin uygun olabileceği durumlar olması halinde şehir plancıları ve karar vericilerin deneyim ve tercihlerinin de kavşak seçiminde etkin rol oynayabildiği, bu durumlarda modelin diğer bir seçim kriteri olan maliyet parametresinin de karar verme sürecinde doğru seçimi yapmak için kullanıldığı, kapasite açısından uygun görülen bir çözüm alternatifinin, trafik güvenliği ve maliyet açısından da uygun olduğunu söylemenin mümkün olmadığı, bu sebeple karayolu elemanlarının standartlarının tespitinde kapasite analizleri, proje ve trafik güvenliği değerlendirmesi ile maliyet unsurlarının bir arada yapılacağı (eş zamanlı) büro ve arazi çalışması sonucunda ancak nihai kararın alınabileceği, kavşak tasarımı için ilgili karayolu kesiminin geometrik özelliklerinin hem yol kapasitesi hem de trafik güvenliği açısından büyük önem taşıdığı, geometrik özelliklerin bilhassa trafik güvenliği açısından değerlendirilmesi gereken bir kriter olarak belirtildiği, ilgili karayolu kesiminin kavşak bulunan noktalarında kaza sayılarının kavşak olmayan kesimlerine oranla çok daha düşük olduğunun yapılan çalışmalarla kanıtlandığı, kavşakların geometrik tasarımının trafik güvenliği ve kapasite arasında denge oluşturmasına dayandığı, kavşak geometrisi gereği trafiğin düşük hızlarda seyretmesini ve sirkülasyon yapmasını sağladığı sürece güvenli olduğu, bunun yatay kurplar ve şeritlerin çok geniş olmaması ile sağlandığı, ancak anılan önlemlerin kapasiteyi düşürdüğü, bu yüzden kavşakların tasarlanması esnasında güvenlik, işletim performansı ve büyük taşıtlara hizmet verebilme gibi faktörlerin optimizasyonu gerektirdiği, güvenlik üzerindeki etkilerinden dolayı, kavşaklarda uygun taşıt hızları elde etmenin en önemli tasarım hedefi olması gerektiği, iyi tasarlanmış bir kavşakta karşıt akımlar arasındaki göreceli hızların, kurplar vasıtasıyla düşürüldüğü kavşak tasarımını etkileyen hız faktörünü değerlendirirken hız profilleri, tasarım hızı, taşıt güzergahları, hız-kurp ilişkisi,

T.C.
ANKARA
5. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2011/879
KARAR NO : 2015/1198

hız tutarlılığı aşt başlıklarını irdelemenin gerekmediği, tüm bu bilgiler ve unsurlar göz önüne alınmadan yapılacak olan veya yapılmış olan çalışmaların ulaştırma açısından değerlendirildiğinde sonucun ne olacağının kestirilmesinin mümkün görülmediği, dava dosyası içerisinde bilimsel olarak hazırlanmış olan herhangi bir çalışma görülmediği, dolayısı ile yapılan çalışmaların bilimsel bir alt yapısının olmadığı, dava dosyasının keşfinde yapılan incelemede, bilimsel bir alt yapısı olmadan yapılmış ve yapılmakta olan işlerin nerede ise bitirilmeye aşamasına gelindiğinin tespit edildiği,

Kent ekolojisi açısından yapılan değerlendirmede;

Tarımsal peyzajların biyolojik çeşitlilik açısından önemli alanlar olduğu, Avrupa peyzajlarındaki tehlike altındaki türlerin %40'ına tarımsal peyzajlarda rastlandığı, tarımsal peyzajların ekolojik bakış açısı ile planlanması ve geliştirilmesi Avrupa ve dünya ölçeğinde doğa koruma amaçlı etkili bir politika aracı olarak görüldüğü, Avrupa Birliği Tarımsal Biyoçeşitlilik Eylem Planı (EU Biodiversity Action Plan for Agriculture, 2001) tarımsal alanlarda biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir kullanımlar için öncelikleri belirlediği, bu eylem planına göre gerekli ekolojik altyapının varlığını temin etmek plan yapıcılar ve karar vericilerin öncelikleri arasında yer alması gerektiği, tarımsal peyzajlardaki ekolojik altyapıyı oluşturabilmek ve üretken bir peyzaj elde edebilmek için öncelikle planlama kararlarına yön verebilecek temel peyzaj ekolojisi prensiplerini anlamak gerektiği, peyzaj ekolojisine göre bir peyzajı parça-koridor-matris modeli ile tarif etmenin mümkün olduğu, koridorların lineer peyzaj elemanları olduğu, nehirler, karayolları koridorları, kanalların bunlara örnek olabileceği, parçaların lineer olmayan, daha geniş yüzeyli, ormanlar, tarım alanları, konut dokuları gibi lekeler olduğu, peyzaj matrisini odaklanılan alana üst ölçekten bakıldığında algılanan en dominant parça türünün (alan kullanımı/arazi örtüsü) belirlediği, peyzaj ekolojisi prensiplerine göre doğal veya yarı doğal (tarımsal alanlar gibi) bir peyzajı oluşturan parçaların alanı ne kadar büyükse içinde bulunduğu çevreye ekolojik katkısı ve kalitesinin o kadar fazla olduğu, dolayısı ile yapılan planlarda doğal ve yarı doğal parçaların büyüklüklerinin mümkün olduğunca büyük tutulmasına çalışılması gerektiği, parçalar ne kadar süreklilik arz ediyorsa ekolojik kalitesinin o kadar yüksek olduğu, çünkü parçalanmanın (fragmentasyon) peyzajda biyolojik çeşitliliği tehdit eden en önemli unsurlardan biri sayıldığı, dolayısı ile planlarda doğal ve yarı doğal peyzajların sürekliliklerinin gözetilerek mümkün olduğunca az parça sayısını yakalamaya çalışmak gerektiği, bir örnekle açıklamak gerekirse 50 hektarlık 2 adet parçadan oluşan bir açık alan sisteminin, 25 hektarlık 4 adet parçadan oluşandan (toplamda her ikisinde 100 hektar olmasına rağmen) ekolojik kalite ve yaşam kalitesi açısından kente daha fazla katkı sunduğu, aynı doku ve ekolojik işleve sahip parçalar birbirlerinden ne kadar izole olurlarsa ekolojik değerlerinin o kadar düşeceği, bir diğer deyişle bir dokunun antropojen kaynaklı kullanımlar ve materyallerle bölünmüş olmasının onun ekolojik değerini düşürdüğü, çünkü peyzaj birimlerinin birbirlerinden izole olduğu, izolasyonun da materyal ve enerji alış verişini azaltacağı için peyzajda istenen bir durum olmadığı, yukarıdaki örnekten devam edilirse 25 hektarlık 4 parçadan oluşan alanın parçaları arasında ortalama 300 metre mesafe olması ile 3 kilometre mesafe olması arasında ekolojik işleyiş açısından büyük farklar doğabileceği, parçaların kendileri ile doku ve işlev açısından ne kadar uyumlu alan kullanımları ile çevrelenir yada komşuluk ederse ekolojik dengelerini korumalarının o kadar kolay olacağı, bunun sonucunda da ekolojik kalite ve içinde bulunduğu ortama ekolojik katkısının daha fazla olacağı, ekolojik değeri düşen peyzaj parçasının kentteki çevre kalitesini düzenleme ve iyileştirme yönündeki katkısının daha düşük olduğu, çevre kalitesinin düşmesinin sonuçta insan sağlığı ve yaşam kalitesini etkilediği, küresel ısınmanın etkilerinin giderek hissedildiği

T.C.
ANKARA
-5. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2011/879
KARAR NO : 2015/1198

günümüzde kent ekolojisine saygılı davranılması ve planların bu doğrultuda hazırlanmasının kamu yararı açısından çok önem taşıdığı, Atatürk Orman Çiftliği'nin Ankara'nın kent ekolojisi açısından önemli bir rezerv alanı olduğu ve tarımsal ağırlıklı bir temayla kalması şartıyla bağışlandığı, bu durumda yukarıda bahsi geçen maddelerdeki kuralları göz önünde bulundurarak davaya konu plan incelendiğinde; adının çağrıştırdığı üzere Atatürk Orman Çiftliğinin bir tarımsal matris olması (tarımsal üretim alanlarının peyzajdaki en yüksek yüzdeye sahip alan kullanımı olması) gerekirken, bugün bu özelliğinden gittikçe uzaklaştığı, buna ek olarak 1/10.000 ölçekli planda tarımsal üretim alanları olarak belirtilen alanların AOÇ geneline bakıldığında hem yüzde olarak çok düşük olduğu, hemde parça büyüklüklerinin göreceli daha ufak ve parçalı bir yapıda olduğunun görüldüğü, tarımsal üretim alanı ve ağaçlandırılacak alan ibaresi ile belirtilen alanların ise, tarımsal üretim alanlarına göre çok daha büyük parçalı kompozisyon oluşturacağı ancak bu durumun süreklilik arz etmeyen bir kompozisyon olduğu, plandaki en dominant kullanımın ağaçlandırılmış alan olduğu, bunun ileride AOÇ peyzajının bir orman matrisi olacağını işaret ettiği, orman alanları ekolojik açıdan çok kıymetli alanlar olmalarına rağmen bu alanın taşıdığı kültürel peyzaj değeri açısından tarımsal bir matris olması gerektiği, tarımsal üretim alanları ve ağaçlandırılacak alanlar şeklinde bir kullanımda alt ölçekli planlara gelindiğinde ne yönde bir kullanım kararı (tarım yönünde mi, ağaçlandırma yönünde mi) alınacağına peyzajın konfigürasyonunu tamamen değiştireceği, konfigürasyonun bir peyzajdaki ekolojik işleyişi belirleyen önemli bir parametre olduğu, tarımsal üretim yönünde bir kullanımın verilmesinin izolasyonu çok daha düşüreceği, (yani ekolojik açıdan çok daha olumlu bir durum söz konusu olacaktır) ve AOÇ matrisine tarım alanları ve kullanımalarının nispeten hakim olacağı, ağaçlandırma yönünde alınacak bir kararın ise hem peyzajda artık tarımsal bir dokunun hakim olmamasına (ki bu da kuruluş amacına ve plan kararlarında belirtilenlere aykırıdır) hem de AOÇ peyzajlarının çok farklı işlevlere sahip olmasına ve ekolojik işleyişinde değişime sebep olacağı, ağaçlandırılmış alan park ve rekreasyon alanı, tarımsal üretim alanı ve ağaçlandırılacak alan gibi tanımların planlama lejantlarında bir arada kullanılmasının mümkün olabileceği ancak ekolojik açıdan bu kullanımların her biri farklı dokuya ve işleve sahip olduğundan kent ekolojisine katkılarının da farklı seviyelerde olacağı, dolayısı ile ekolojik denge, yaşam kalitesi ve çevre kalitesi açısından bu tip kullanımların bütünleşmiş gibi ele alınmasının sakıncalı olduğu, çünkü antropojen bir yaklaşımla bakıldığında birbirine benzer görünen şeylerin ekolojik açıdan bakıldığında farklı değerlere sahip olabileceği, planlarda kent ekolojisine hizmet edebilir kompozisyonların oluşturulmasının sonunda yine kamu ve insanlığın yararına olacağı, mevcut planda önerilen mevcut sanayi ve depolama tesisleri (MT) ile tarım arasındaki komşuluğun sanayi tesislerinden kaynaklı olarak tarım ürünlerinin kirlenmesi ve halk sağlığına vereceği zarar ihtimalinden dolayı olumsuz olduğu, bu tür tesislerin dokusunun tarımsal peyzaj dokusundan oldukça farklı olduğu, dolayısı ile peyzajdaki işleyişe dair etkilerinin de farklı olacağı, bir alanın kendisi ile doku ve işlev açısından ne kadar uyumlu alan kullanımları ile çevrelenir ya da komşuluk ederse ekolojik işleyişini o kadar kolay sürdürebileceği, bu kapsamda bu tesisler için planda uzun vadede kaldırılması düşünülen alanlar ibaresinin kullanılması ve yerinc ne getirileceğinin belirli olmamasının büyük bir risk olduğu, ekolojik bakış açısı ile bu ibarenin tarımsal alanlarla komşuluk olduğu durumlarda "uzun vadede tarımsal üretim alanı yapılacak alan" olarak belirtilmemiş olmasının plan hazırlığında ekolojik prensiplerin ne kadar dikkate alındığını gösterdiği, mevcut tesislerin ağaçlandırılmış alanla olan komşuluk durumunda ise gelecekte olması gereken kullanımın "ağaçlandırılacak alan" olarak yer alması gerekirken bu bakış açısı ile olaya yaklaşılmadığının görüldüğü, burada dikkat edilecek şeyin daha büyük,