

EVALUATION OF DEVELOPMENT READJUSTMENT SHARE DEDUCTION
FROM THE PUBLIC SERVICE AREAS WITH REGARD TO
PUBLIC INTEREST CONCEPT:
THE CASE OF TURKISH STATE RAILWAYS

A THESIS SUBMITTED TO
THE GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES
OF
MIDDLE EAST TECHNICAL UNIVERSITY

BY

BERRAK AKAR

IN PARTIAL FULFILLMENT OF REQUIREMENTS
FOR
THE DEGREE OF MASTER OF SCIENCE
IN
CITY PLANNING

JUNE, 2017

Approval of the thesis:

**EVALUATION OF DEVELOPMENT READJUSTMENT SHARE
DEDUCTION FROM THE PUBLIC SERVICE AREAS WITH REGARD TO
PUBLIC INTEREST CONCEPT:
THE CASE OF TURKISH STATE RAILWAYS**

submitted by **Berrak AKAR** in partial fulfillment the requirements for the degree of
**Master of Science in City Planning Department, Middle East Technical
University** by,

Prof. Dr. Gülbin DURAL ÜNVER _____
Dean, **Graduate School of Natural and Applied Science**

Prof. Dr. Çağatay KESKİNOK _____
Head of Department, **City and Regional Planning**

Prof. Dr. Serap KAYASÜ _____
Supervisor, **City and Regional Planning Dept., METU**

Examining Committee Members:

Prof. Dr. Çağatay KESKİNOK _____
City and Regional Planning Dept., METU

Prof. Dr. Serap KAYASÜ _____
City and Regional Planning Dept., METU

Prof. Dr. Adnan BARLAS _____
City and Regional Planning Dept., METU

Assist. Prof. Dr. Meltem BALABAN _____
City and Regional Planning Dept., METU

Assist. Prof. Dr. Gül ŞİMŞEK _____
City and Regional Planning Dept., Atatürk University

Date: May 29th, 2017

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

Name, Last name: Berrak AKAR

Signature :

ABSTRACT

EVALUATION OF DEVELOPMENT READJUSTMENT SHARE DEDUCTION FROM THE PUBLIC SERVICE AREAS WITH REGARD TO PUBLIC INTEREST CONCEPT: THE CASE OF TURKISH STATE RAILWAYS

AKAR, Berrak
Ms., Department of City Planning
Supervisor: Prof. Dr. Serap KAYASÜ

June 2017, 156 pages

It is one of the most important tasks of the state to prevent unplanned urbanization and to provide healthy urbanization and infrastructure. Planning is also one of the most effective instruments used to accomplish this task. On that sense, planning appears as a significant tool which is used by central and local governments to provide public interest.

The implementation of development plans which are guiding to the practices on physical space, enable the reflection of public interest to the space. The purpose of development plan implementation is to create public service areas that provide solutions to the transportation, health, social and cultural needs of the citizens as well as the organized urbanization. However, it is needed an allocation of space for those services in the field, and a source for this allocation. In return for the value increase occurring after regulation, a deduction is made under the name of development readjustment share (DOP) from all the lands included in the regulation area. This deduction should be used for the creation of social facilities to meet the needs of public, in other words it must be used for providing of public interest.

However, there are some contradictory situations between the development readjustment share deduction and public interest. In the development plan implementation applied in our country, the deduction of development readjustment share is taken from the areas which are reserved for public service in development and master plans and the properties belong to those public institutions. This situation is persistently maintained despite being contrary to the Reconstruction Law No. 3194 and the related regulations and it causes the disruption of public service. Since it is not possible to mention of any value increase after the implementation of development plan, it is not be considered legal to defend the deduction of development readjustment share in the fields subjected to carrying out public services.

The aim of this study is to examine the deduction of development readjustment share taken from the lands which belong to Turkish State Railways, and evaluate the case in detail. The results of the study are expected to be a guide while re-addressing the practice of development readjustment share on public lands

Key Words: Public interest, Turkish State Railways, development readjustment share, value increase

ÖZET

KAMU HİZMET ALANLARINDAN DÜZENLEME ORTAKLIK PAYI KESİNTİSİ YAPILMASININ KAMU YARARI KAVRAMI AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ: TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI ÖRNEĞİ

AKAR, Berrak
Yüksek Lisans, Şehir Planlama Bölümü
Tez Yöneticisi: Prof. Dr. Serap KAYASÜ

Haziran 2017, 156 sayfa

Çarpık ve düzensiz yapılaşmayı önlemek, düzenli ve sağlıklı bir şehirleşmeyi gerçekleştirmek devletin en önemli görevlerinden biridir. Planlama da bu görevi gerçekleştirmek için kullanılan etkin araçlardan biridir. Bu yönüyle, planlama kamu yararı sağlamak için merkezi ve yerel yönetimler tarafından kullanılan belirleyici bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır.

Planlamanın fiziki sahada uygulamasına yol gösteren imar uygulamaları, kamu yararı kavramının mekâna yansıtılmasını sağlar. İmar uygulamalarının amacı, düzgün yapılaşmanın yanı sıra, aynı zamanda vatandaşların ulaşım, sağlık, sosyal ve kültürel ihtiyaçlarına çözüm olacak sosyal donatı alanları oluşturmaktır. Ancak, bütün bu tesisler için uygulama sahası içerisinde yer ayrılmasına, bunun için de kaynağa ihtiyaç bulunmaktadır. Bu kaynak düzenleme sahasına giren tüm taşınmazlardan, düzenleme sonrasında oluşacak değer artışı karşılığında; düzenleme ortaklık payı (DOP) adı altında bir kesinti yapılmaktadır. Yapılan bu kesinti de kamunun ihtiyaçlarını karşılayacak sosyal donatı alanlarının oluşturulması için, bir diğer ifadeyle kamu yararı için kullanılmalıdır.

Ancak, DOP kesintisi ile kamu yararı arasında çelişki oluşturan bazı durumlar bulunmaktadır. Ülkemizde yapılan imar uygulamalarında, imar planlarında kamu hizmeti için ayrılan ve mülkiyeti o kamu kuruluşuna ait olan alanlardan düzenleme ortaklık payı kesintisi yapılmaktadır. Bu durum 3194 Sayılı İmar Kanunu ve ona bağlı yönetmeliklere aykırılık teşkil etmesine ve söz konusu kamu hizmetini sekteye uğratmasına rağmen ısrarla sürdürülmektedir. Hâlihazırda kamu hizmetinin yürütüldüğü alanlarda, imar uygulaması sonrası herhangi bir değer artışından söz edilmesi mümkün olmadığından, düzenleme ortaklık payı kesintisinin de hukuki olduğu düşünülemez.

Bu çalışmanın amacı, kamu arazilerinde yapılan düzenleme ortaklık payı kesintilerini Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) mülkiyetindeki araziler örneğinde incelemek ve değerlendirmelerde bulunmaktır. Çalışmanın sonuçlarının, DOP kesintisi uygulamasının kamuya ait araziler özelinde yeniden ele alınması konusunda yol gösterici olması beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kamu yararı, T.C. Devlet Demiryolları, düzenleme ortaklık payı, değer artışı

ACKNOWLEDGEMENTS

I would like to thank my supervisor; Serap Kayasü, for her guidance, very kind helps and patience. I am grateful to her for encouraging me to complete this thesis when I said I could not go any further. This study took more time than expected, however, I also would like to thank my metatarsal fracture providing lots of time to finish this study for me. It is definitely true that every cloud has a silver lining.

I would like to thank my colleagues Mehmet Ali Polat, İnanç Su and Tuğba Su for their criticts and discussions; and their efforts to discipline me. Especially Mehmet Ali Polat for his assistance in providing data and his advices helped so much to prepare this thesis.

And of course, I always remain thankful for everything to my mother, father and my lovely husband İsmail Ziya Akar for his supports and patience.

TABLE OF CONTENTS

ABSTRACT.....	v
ÖZET.....	vii
ACKNOWLEDGEMENTS.....	ix
TABLE OF CONTENTS.....	x
LIST OF FIGURES.....	xiii
CHAPTERS	
1 INTRODUCTION	1
1.1 DEFINITION OF PROBLEM AND CONTENTS OF THE STUDY	1
1.2 ASSUMPTIONS	3
1.3 HYPOTHESES.....	4
1.4 THE METHOD OF ANALYSIS	5
1.5 CASE STUDY SELECTION CRITERIA	5
2 THE CONCEPT OF PUBLIC INTEREST	7
2.1 DEFINITIONS OF PUBLIC INTEREST	7
2.2 AN OVERVIEW OF THE HISTORY OF PUBLIC INTEREST.....	9
2.3 THEORIES OF PUBLIC INTEREST.....	10
2.3.1 Individual Theories	11
2.3.2 Common Interest Theories	11
2.3.3 Normative Theories.....	13
2.3.4 Summary of the Theories of Public Interest.....	14
2.4 PUBLIC INTERESTS CONCEPT IN TURKEY	16
2.4.1 Public Interest in Turkish Constitutions.....	16
2.4.2 Public Interest Concept in Central and Local Government.....	18
3 LAND READJUSTMENT METHODS IN TERMS OF PUBLIC INTEREST AND PLANNING CONCEPTS	21
3.1 THE PUBLIC INTEREST CONCEPT IN PLANNING	21
3.2 DEFINITIONS OF LAND READJUSTMENT AND FOREIGN EXAMPLES	23
3.2.1 Germany.....	24
3.2.2 France	26

3.2.3	Japan.....	28
3.2.4	Western Australia.....	30
3.3	LAND READJUSTMENT IN TURKEY	32
3.4	USING OF DEVELOPMENT PLAN IMPLEMENTATION (IMPLEMENTATION OF 18 TH ARTICLES) AS A LAND READJUSTMENT METHOD IN TURKEY	34
3.4.1	History and Process of Development Plan Implementation in Turkey	34
3.4.2	Problems in Procedure of Development Plan Implementation in Turkey	39
3.4.3	Development Readjustment Share as an Instrument for Providing of Public Interest.....	41
3.4.3.1	History of Land Reduction in the World and in Turkey.....	41
3.4.3.2	The Concept of Development Readjustment Share.....	45
3.4.3.3	Critics about Development Readjustment Share (DOP) Applications in the European Court of Human Rights.....	48
4	CONTRARY TO LAW DEDUCTION OF DEVELOPMENT READJUSTMENT SHARE FROM PUBLIC SERVICE AREAS.....	51
4.1	A BRIEF HISTORY OF TURKISH STATE RAILWAYS	52
4.2	COURT DECISIONS ABOUT DOP APPLICATION IN RAILWAYS’ AREAS	53
4.2.1	Precedent Decision of the Presidency of the 6 th Chamber of State Council The Case of Malatya.....	56
4.2.2	Turkish State Railways – The Case of Adana.....	58
4.2.3	Turkish State Railways – The Case of Afyon.....	64
4.2.4	Turkish State Railways – The Case of Tokat.....	70
4.2.5	Turkish State Railways – The Case of Zonguldak.....	74
4.2.6	An Overview of Sample Cases	81
5	CONCLUSION: EVALUATION OF DEVELOPMENT PLAN IMPLEMENTATION APPLIED IN PUBLIC SERVICE AREA (Development Readjustment Share from the Point Of Public Interest Concept and Proposals)	85

BIBLIOGRAPHY	93
APPENDICES.....	
A. PRECEDENT DECISION OF THE PRESIDENCY OF THE 6 TH CHAMBER OF STATE COUNCIL.....	99
B. TURKISH STATE RAILWAYS – THE CASE OF ADANA.....	101
C. TURKISH STATE RAILWAYS – THE CASE OF AFYON	113
D. TURKISH STATE RAILWAYS – THE CASE OF TOKAT	125
E. TURKISH STATE RAILWAYS – THE CASE OF ZONGULDAK	142

LIST OF FIGURES

FIGURES

Figure 1 : Property boundaries before and after a completed Umlegung, Germany.....	25
Figure 2 : Example of France land readjustment project.....	27
Figure 3 : Example of Japanese readjustment project.....	29
Figure 4 : An example of pooling method in the Perth Region, Australia.....	31
Figure 5 : Physical improvements after development plan implementation.....	36
Figure 6 : Model of development plan implementation.....	38
Figure 7 : Summary of Cases.....	83

CHAPTER 1

INTRODUCTION

1.1 DEFINITION OF PROBLEM AND CONTENTS OF THE STUDY

This thesis evaluates the development plan implementation applied in public service area with regard to public interest concept. Examining of development plan implementations which is a way of promoting public interest is the main purpose of this research. In other words, development plan implementation which is a kind of land readjustment method using in Turkey is an instrument to provide public service, so aim of this study is to analyze development plan implementations.

Public interest concept has been a controversial issue since the time of Plato. The lexical meaning of public interest is that it is anything affecting the rights, health, or finances of the public at large. Besides the definition in dictionary, several definitions have been discussed by different theorists in literature. In this thesis, different views about public interest will be explained. The literature survey about public interest is going to be classified based on theories. Public interest concept in Turkish experience will be discussed in legal context.

Public interest is mentioned in Turkish Constitution of 1982 for many times. According to Turkish Constitution, individual rights can be restricted in order to provide public interest. Depending on the Turkish Constitution, governmental institutions and local authorities are responsible for promoting public interest particularly.

In this framework, first of all, it is accepted that the main purpose of planning is to serve and provide public interest; therefore the most important question is “how planners use the concept of public interest?” is going to be examined briefly. Land readjustment concept which is used in planning to serve public interest is explained in detail, and the land readjustment providing public interest methods is examined and examples from the world are expressed.

Land readjustment is an important tool for urban development, creating new land and reorganizing urban areas. The urban land readjustment procedures can be divided into three categories (Şentürk, 2003):

1. *Readjustment for Plan Implementation*
2. *Joint Land Readjustment*
3. *Land Pooling*

In Turkey, the readjustment for plan implementation is used for as a land readjustment method. It is explained in 18th Article of Reconstruction Law and its accompanying regulations. The land readjustment method can also be called as “*Development Plan Implementation*” or “*Implementation of 18th Article*” in Turkey. In general, the municipalities are responsible for the process of development plan implementations. The main subject of the development plan implementation is “*development readjustment share*” (*düzenleme ortaklık payı-DOP*) which can shorten as *DOP*. Development readjustment share is also called contribution percentage; however, the concept of DOP is going to be used in this study.

The main subject of this thesis is development readjustment share which is an instrument for providing of public interest. There is a dilemma of using DOP method to make deduction from public service areas in Turkey. This matter is brought to trial for several times from different public institutions. This situation will try to be explained through the case of Turkish State Railways.

DOP is defined in the 18th Article of the Reconstruction Law. According to Reconstruction Law No: 3194 and 18th Article, it is stated that the DOP application can be made for public services (primary and secondary institutions affiliated to the Ministry of National Education, public services such as roads, squares, parks, parking lots, children's horticulture, green areas, places of worship and police stations and facilities related to these services). These public areas are provided via the contribution percentage of within project area. According to this article, landowners who have parcels in development plan implementation project area (land readjustment project) have to give up at most 40% of their land for mentioned purposes.

According to 18th Article of the Reconstruction Law, **DOP deduction is applied in exchange of the value increase of the estates due to land adjustment.** So it is definitely said that, if there is no increasing in land value there cannot be DOP deduction.

However, sometimes DOP is used contrary to its purpose because of illegal applications of municipalities and the lack of knowledge of the landowners. The least known examples of this situation is making DOP deduction from the areas that providing public service such as school areas, railways, highways, etc. This is one of the most significant dilemmas in land readjustment process. This dilemma is the problem of this thesis which is defined below;

“It is contrary to laws and regulations to make development readjustment share deduction from the areas which provide public service and are allocated for public service in master and development plans.”

Therefore, this dilemma is going to be explained through the case Turkish State Railways in the light of the sample cases and juridical decisions on railways.

1.2 ASSUMPTIONS

In this study, some assumptions are going to be focused. First of all, there is no single definition for public interest. Several definitions about public interest have been discussed by different theorists. Secondly, according to the Turkish Supreme Court’s decisions, public service is public interest. With this context, there are some applications to promote public interest in our country. One of them is planning; the main purpose of planning is to serve and provide public interest. Another assumption is that there is an instrument in planning used for providing public interest with creating public spaces which is called land readjustment in other words development plan implementation in Turkey. It is government and also citizens task to prevent un-planned and irregular structuring, implement well-ordered and healthy urbanization. In order to fulfill this task, administration uses different methods in planning and one of these methods is development readjustment share (contribution percentage). To sum up briefly:

- There is no single definition for public interest because there are different public interest concepts discussed by theorists.
- According to the Turkish Supreme Court's decisions, public service is public interest.
- The main purpose of planning is to serve and provide public interest.
- Land readjustment technique is used for providing public interest via creating spaces for public needs in planning process.

1.3 HYPOTHESES

- The main subject of the development plan implementation is *“development readjustment share”(DOP)*
- DOP application can be made for which public services (primary and secondary institutions affiliated to the Ministry of National Education, public services such as roads, squares, parks, parking lots, children's horticulture, and green areas, places of worship and police stations and facilities related to these services). Although, it is not determined clearly in law, railways facilities are public services also.
- When one of the public interests is preferred to the other, the concept of "superior public interest" emerges. Otherwise, public interest is damaged further.

1.4 THE METHOD OF ANALYSIS

Evaluation of development plan implementation applied in public service area (Development Readjustment Share from the Point of Public Interest Concept) is the subject of this study. The methodology of this thesis mostly depends on the literature surveys and case studies.

In order to evaluate this subject, the concept of public interest in the literature will be reviewed and theories related to public interest will be investigated. Connection between public interest concept and sample cases will be established.

In this study, the official documents containing the bill of claims, expert reports and decision texts of the five cases about DOP applications in Turkish State Railways constitute my source of evidence data.

The subject of this thesis will be proven under the light of those data. It will be given brief explanation about what it has been done in this study, and the opinions about the subject of thesis will be explained.

1.5 CASE STUDY SELECTION CRITERIA

The reason to choose Turkish State Railways as a case study while examining development plan implementations is that; Turkish State Railways is a public institution that has a large number of properties. In this sense, Turkish State Railways is faced with lots of problems related to development plan implementation and development readjustment share applications.

Moreover, Turkish State Railways has many cases which were brought to the courts and there are several decisions in favor of the Turkish State Railways. Therefore, it is decided that this public institution can be a good sample for explanation of illegal development plan implementations.

CHAPTER 2

THE CONCEPT OF PUBLIC INTEREST

In 1950s, public interest growth and progressed, however, the public interest concept is highly disputed issue in all over the world especially with the beginning of 2000's due to the effects of globalization. The concept of public interest has been discussed by politicians, sociologists, jurists and planners in the literature. Because of uncertainty in the definition of public interest, there has been an ongoing disagreement about what exactly it contains. Public interest destroys individual rights or not is the most controversial question due to the fact that it is the central to politics and policies. Therefore, the first aim of this thesis is discussing the public interest concept with respect for different theories and making it more clear for society.

2.1 DEFINITIONS OF PUBLIC INTEREST

There are different views on what is public interest. The reason of this variety is so problematic is that interest can be defined subjectively, objectively or anywhere in between (Howe, 1983, p.21). Formal definitions describe the public interest as the objectives of duly authorized governments carrying out activities necessary to the welfare of the community (Gant, 2005, p.48).

For instance, according to Schubert (1960, p.11), public interest is defined from either a universalist or a particularist perspective and he claims that there is no public interest.

Kapani (cited in Bozeman, 2007, p.84) claims that “public interest refers to the efforts to behave justly” and is not a “concrete concept”. In that point it is important to describe “behave justly” to define public interest. No definitive criteria are available for the “behave justly”, so public interest is ill-defined in this definition.

On the contrary, according to Fesler (cited in Bozeman, 2007, p.87), public interest is an ideal. If it cannot be said that public interest exists, then it likewise

could not be said that justice, liberty and integrity exist. Similarly, Flathman (cited in Bozeman, 2007, p.84) states that “the ambiguity of the public interest is not adequate justification of its abandonment.” Both Fesler and Flathman agree the existence of ambiguity in the definition of public interest concept.

According to Leys and Perry (quoted in Bozeman, 2007, p.218), public interest can have different meanings such as formal meaning and a substantive meaning. Public interest can be defined as a device to explaining the reason of political movements and decisions. It is also claimed that

“Public benefit is a multi-functional concept that cannot be considered independent from the interest of the individuals and groups that form a nation and should be deemed as a natural or necessary balance among the benefits of the groups within the society” (Akıllıoğlu, 1989, p.11)

According to Tunaya public interest is related to the social and political principles as Leys and Perry stated. Similarly,

“Public interest acts as a decision maker between different individual interests and there are two measures used in this arbitration process. Sometimes public interest refers to interest of the most crowded group... and sometimes it is defined by a not quantitative but a qualitative way” (Keleş, 1989, p.42)

Keleş (1989, p.46) also stated that collective interest is the extensive meaning of public interest. Therefore political movement of the state is related to public interest.

According to Bozeman (1979, p.74), public interest is a large-variety concept. Moreover, sometimes its different definitions conflict with each other. We can sum up public interest definitions as following items;

- 1) The concept of public interest is complex, ambiguous and ill-defined. However, “the ambiguity of the public interest is not adequate justification of its abandonment.” (Flathman, cited in Bozeman, 2007, p.84)
- 2) Public interest can be defined as a device to explaining the reason of political movements and decisions.

- 3) Public interest is also described as an aggregative and collection of private interests
- 4) However it's description is not clear, public interest should refer to the efforts to behave justly
- 5) Public interest seen as the common well-being or interest of the majority
- 6) Because of the wide variety of definition, meaning of public interest conflict sometimes

2.2 AN OVERVIEW OF THE HISTORY OF PUBLIC INTEREST

It has been an ongoing debate about dilemma of private and public interest concept. To understand public interest concept, it can be useful to take a brief look at the history of it.

Public Interest is a reaction to Common Goodness (*Le Bien Commun*) after 1789 French Revolution. The political thought of revolution revealed that public interest is a rational and realist concept. According to Akıllıoğlu;

“Le Bien Commun is the common concept of the political history of pre-industrial European societies. This concept has lived from the Greek Sites to the Roman Empire and Middle Ages with the same attribute then fed the monarchies till 1789 (1989, p.15).”

In fact, the concept of public interest extends to periods of Plato and Aristotales. They claim that society, just like individual, tries to reach goodness which is the last aim, while perfection constitutes the totally (unitary) (Ülkenli, 1991).

In the Enlightenment Period, public interest was considered as an outcome of the rights and interest those represented by social contract by Rousseau. This view is called as common interest (Ülkenli, 1991). Regarding this view, public interest is not sum of individual interests. Sometimes, individual interest may conflict with public interest while public interest is superior.

As we all know, a man tries to maximize his profit and gains. However, promoting public interest can be resulted in the loss of individual right and this situation may cause conflict between the interest of public and interest of individuals. The content of the public interest and relationship of public and self-interest cannot be clarified sometimes. What is good for society may not be good for individuals. At this point, authorities particularly planners should define the border of public interest very carefully and fairly. It provides the ultimate ethical justification for the demands of the state on the individual (Gant, 2005). The role of planners while defining the content and the border of public interest will be discussed oncoming chapters in detailed.

2.3 THEORIES OF PUBLIC INTEREST

The concept of public interest has been discussed since the time of Plato and Aristotle. Although discussions about public interest began to arise by the mid-1950s, there is no single and agreed explanation of this concept (Howe, 1983, p.20). It have gained more significance during 2000s, the question of where public interest lies has not yet been answered.

“While planners, other professional public administrators, decision makers, interest groups and the press all discuss the idea of public interest and its practical experience, there is no single idea and concept of the public interest” (Howe, 1983, p.20).

“Every theory of public interest is actually a theory about how, in some political system, the interest of individual relate to the interest of everyone taken together” (Howe, 1983, p.21).

Although there is no consensus on explanation of public interest, there are several theories trying to describe the public interest concept. In this chapter, the theories are addressed under the 3 main headings:

- 1) Individual Theories
- 2) Common Interest View
- 3) Normative Theories

2.3.1 Individual Theories

According to individual theories, public interest is defined as the maximization of individual interest. Although there are some differences among the theorists, general acceptance is that individual and its utilities have dominance in society.

The aggregative conceptions of public interest are based on Bentham's utilitarian theory. Bentham claims that a community is the collection of individuals, therefore, public interest is simply the sum of individual interests (quoted in Bozeman, 2007, p.94).

In this theory, public interest is equal to sum of individuals' interest; therefore, it is originally based on a subjective view (Campbell and Marshall, 2002). Because of its subjective view, the difficulty with the aggregative conception is being highly manipulable. Moreover, since public interest is determined by number of individuals that are able to satisfy their own ambitions, this concept risks the "tyranny of the majority." The various interests can conflict with each other. However, taking into consideration some principles such as common interest, transparency, justice, it can be balanced these conflict of interests (Campbell and Marshall, 2002).

As a result, defenders of individual theories deal with the community as a collection of individuals. However in this concept there may be no aim based on society itself. The significant and meaningful aims are fed by individual aims and its utilities.

2.3.2 Common Interest Theories

The theorists, who participate in this group, claim that public interest is a sum of common benefits which concern whole society. According to this approach,

protection of money value and minimum standards of health and welfare provided by local governments are the main elements of public interest concept. Advocates of this view have no arithmetic concerns, such as the collection of individual benefits.

Most traditional common interest ideas were produced by Rousseau. According to Rousseau, collection of individual interests has no meaning for public, because there are other interests which are not conflicting with each other.

These theories assume that there is a common good which is different from the aggregation of private benefits, and sometimes it can be against to some of the individuals in society to serve the public interest (Bozeman, 2007, p.89). It emphasizes the common interests broader than individual or special interests but not requiring an invariant or universal public interest (Bozeman, 2007, p.91).

In other words, in common interest view, the conception of public interest defining the public interest as an interest of the entire community. What is meant to be that describes; the thing that is good for society may not be good for individual interests, even they can get harmed. The aim of normative public interest concept is not to serve interests of all members, its aim is seeking out the ideal (should be)

In the same way, Barry and Braybrooke (quoted in Bozeman, 2007, p.90) suggests that if an individual, group or organization set interests of society, almost everyone will be part of a group or coalition that strives for a private interest counter to the interest of the whole. Therefore, interest of the majority refers to the public interest.

According to Cassinelli (quoted in Campbell and Marshall, 2002). the public interest *“it is taken to comprise the ultimate ethical goal of political relationship, and institutions and practices are to be judged desirable or undesirable to the extent that they contribute to or detract from the realization of the public interest”*. In other words, public interest is defined as the interest of all citizens and the role of government is to adjust individual interest by using public interest as a guidepost. When a policy or decision is made or put into effect by the state it must apply to all members of the society in question (Campbell and Marshall, 2002).

The common interests view can be summarized briefly as;

- The meaning of public interest is the interest which all men have in common.
- There is always a common good which is different from aggregating of private interests for society.
- Public interest refers to the benefit of the all citizens.
- What is good for society may not be good for individuals.
- However, it is sometimes difficult to determine what is good for public in an objective way.

2.3.3 Normative Theories

According to Cochran (quoted in Bozeman, 2007, p.94) *“Normative theories advance the public interest as an ethical standard for evaluating public policies and as goal public officials should pursue”*

To briefly describe the above definition above, normative models deal with what should be, it does not deal with what happens in the current situation. This theory assumes that there is a common good which is different from the aggregation of private benefits, and sometimes it can be against to some of the individuals in society to serve the public interest (Bozeman, 2007, p.89)

Advocates of this theory acknowledge the public interest as a political choice that is based on normative and value judgments, in other words public interest is a moral concept in normative theory.

The normative approach of public interest deals with the question of “which one will be right.” In the view of normative theory public interest rejects the concept of public will because public will may not be right all the time.

According to normative approach, the public interest does not rest on positive laws; instead, it rests on natural law. Since idealists define the public interest as “a thing of substance, independent of decisional process and absolute in its term” (Schubert, 1961, p.244), they reject the majority rule. They support the “right” interest of public and therefore, the role of public official is to promote and serve right interest of the public. In this respect, converting from public will and interest of majority to public policies and actions is duty of authority of public interest.

Hegel and Marx are the most famous advocates of these approaches. According to Hegel, if public interest is taken in contractual sense, it is to be replaced by public interest in the sense of the interest of the state, which is universal interest and at the same time the true interest of the public and of all individuals (Ülkenli, 1991).

According to Cassinelli (quoted in Campbell and Marshall, 2002) the public interest *“it is taken to comprise the ultimate ethical goal of political relationship, and institutions and practices are to be judged desirable or undesirable to the extent that they contribute to or detract from the realization of the public interest”*. In other words, public interest is defined as the interest of all citizens and the role of government is to adjust individual interest by using public interest as a guidepost.

To summarize the normative public interests briefly;

- The normative public approach deals with entirely what should be, not what happens in the current situation.
- Its aim is seeking out the “ideal”
- Public interest refers to the benefit of the all citizens
- What is good for society may not be good for individuals
- The public interest from a normative approach indicates the ideal and highest ethical standards
- There exists a public interest concept is used to define while all the individual interests are “true” for the public or not.

2.3.4 Summary of the Theories of Public Interest

In general sense, those theories above, which evaluate the concept of public interest in terms of individual and community interest can be summarized as bellow (Keleş, 1993:95-97):

- 1-) INDIVIDUALISTIC THEORIES: Advocates of these approaches are named as utilitarian and aggregationist. According to this approach, the public interest is a concept that is dominating of individual interests or collecting of individual interests.

According to this view defended by Hobbes, Hume, Bentham, and welfare economists, it is possible to transform individual preferences into a collective preference, but it has many logical difficulties. For instance, it is not always easy to tell that (X) has more public interest from (Y).

Hobbes uses public interest as opposed to an individual interest. According to him, logic requires that individual interests come first. According to David Hume, whether an action, regulation or policy is in accordance with public interest or not, it is necessary to examine that the public interest has effect on most of people or not. According to Jeremy Bentham, the community is nothing more than a sum of individuals. Therefore, the interest of the community is the sum of the benefits of its members.

- 2-) COMMON INTEREST THEORIES: The theorists who represent in this group claim that public interest is a sum of common benefits that concern whole society. According to this approach, defense, protection of money value and minimum standards of health and welfare are items of public interest and they are provided by governments. Advocates of this view have no arithmetic concerns, such as the collection of individual benefits.

Because, according to their approach, public interest is a notion based on benefits that are not contradictory or shared unanimously. It depends on common values which are accepted by all members of society. J.J. Rousseau and Pareto are the most famous advocates of this group.

- 3-) NORMATIVE THEORIES: Advocates of this theory acknowledge the public interest as a political choice that is based on normative and value judgments. Hegel and Marx are the most famous advocates of these approaches. Casinelli (quoted in Campbell and Marshall, 2002) stated that public interest is the highest ethics which applicable to political events. As a result, it can be said that public interest is a system of value judgments.

When we examine the theories about public interest, it is seen that different theories provide different definitions for public interest. In addition, the similarities among these theories attract the attention as well.

2.4 PUBLIC INTERESTS CONCEPT IN TURKEY

2.4.1 Public Interest in Turkish Constitutions

Current Turkish Constitution was adopted after the period of 1980 military coup. Like previous Turkish Constitutions, the 1982 Constitution defines social, economic and political rights of citizens and regulates them.

As the 1982 Constitution regulates the rights of citizens, thus public interest is mentioned in the constitutions articles in turn. These articles can be summarized as follows:

- Under the title of “*Freedom of Residence and Movement*” Article 23: “Everyone has the right to freedom of residence and movement. Freedom of residence may be restricted by law for the purpose of preventing crimes, promoting social and economic development, achieving sound and orderly urbanization, and protecting **public property**. Freedom of movement may be restricted by law for the purpose of investigation and prosecution of an offence, and prevention of crimes.
- Under the title of “*Property Rights*” Article 35: Everyone has the right to own and inherit property. These rights may be limited by law only in view of **public interest**. The exercise of the right to property shall not contravene **public interest**.
- Under the title of “*Utilization of the Coasts*” Article 43: The coasts are under the authority and disposal of the State. In the utilization of sea coasts, lake shores or river banks, and of the coastal strip along the sea and lakes, **public interest** shall be taken into consideration with priority. The width of coasts

and coastal strips according to the purpose of utilization and the conditions of utilization by individuals shall be determined by law.

- Under the title of “*Expropriation*” Article 46: The State and public corporations shall be entitled, where the **public interest** requires, to expropriate privately owned real estate wholly or in part and impose administrative servitude on it, in accordance with the principles and procedures prescribed by law, provided that the actual compensation is paid in advance.
- Under the title of “*Nationalization and Privatization*” Article 47: Private enterprises performing services of public nature may be nationalized in exigencies of **public interest**.
- Under the title of “*Local Administration*” Article 127: The central administration has the power of administrative tutelage over the local administrations in the framework of principles and procedures set forth by law with the objective of ensuring the functioning of local services in conformity with the principle of the integrity of the administration, securing uniform public service, safeguarding the **public interest** and meeting local needs properly
- Under the title of “*Planning, Economic and Social Council*” Article 166: Planning the economic, social and cultural development, in particular the rapid, balanced and harmonious development of industry and agriculture throughout the country and the efficient use of national resources by taking inventory of and evaluating them, and the establishment of the necessary organization for this purpose are the duties of the State. Measures to increase national savings and production, to ensure stability in prices and balance in external payments, to promote investment and employment shall be included in the plan; in investments, **public interests** and necessities shall be taken into account and the efficient use of resources shall be proposed. Development activities shall be realized according to this plan.

- Under the title of “*Forests and the Inhabitants of Forest Villages*” Article 169: The State shall enact the necessary legislation and take the measures required for the protection and extension of forests. Burnt forest areas shall be reforested; other agricultural and stockbreeding activities shall not be allowed in such areas. All forests shall be under the care and supervision of the State. The ownership of state forests shall not be transferred. State forests shall be managed and exploited by the State in accordance with the law. Ownership of these forests shall not be acquired by prescription, nor shall servitude other than that in the **public interest** be imposed in respect of such forests (Retrieved from: <http://global.tbmm.gov.tr>, 10.10.2016).

To sum up, it can be said that the 1982 Turkish Constitution has mentioned the concept of public interest and it highlights the importance of public interest with stating that restriction may be occurred on individual rights and liberties on behalf of public interest.

There are 6 main categories identified in the meaning of public interest concept, according to the Turkish Supreme Court’s decisions (Akillioğlu, 1989, p.18-20):

1. It is a general and extensive concept
2. Public interest is in harmony with social interest
3. **Public service is public interest**
4. Public interest is the cause of limitation
5. Public interest is social interest, superior, changeable
6. Public law is a functional concept in every field of administrative law

2.4.2 Public Interest Concept in Central and Local Government

As it is said before, public interest has many definitions and view of aspects. However, it is possible to say that in general terms, public interest is seen as a common well-being and benefit of society. Therefore, public interest is central to public policies. In this regard, public actions and services are shaped in accordance with public interest. At that point, it can be better to mention about the institutions which promote public services to citizens. The broadest definition;

“Institutions are structures or mechanisms of social order, they govern the behavior of a set of individuals within a given community. Institutions are identified with a social purpose, transcending individuals and intentions by mediating the rules that govern living behavior. As structures and mechanisms of social order, institutions are a principal object of study in social sciences such as political science, anthropology, economics, and sociology (the latter described by Émile Durkheim as the "science of institutions, their genesis and their functioning") Institutions are also a central concern for law, the formal mechanism for political rule-making and enforcement. (Retrieved from: <https://en.wikipedia.org>, 10.12.2016).,

The role of institutions for promoting public interest has changed greatly from 1930s to 2000s in all over the world. During the welfare state period, institutions' roles for promotion public interest were highly significant. However, following 1980s, their significance has decreased because of the beginning of globalization that effects of deregulation of the nation state and privatization of public activities and services.

However, it cannot be said that, Turkey has been immediately and deeply affected by globalization when comparing to developed countries. As it is mentioned above, globalization requires the deregulation of the nation state and privatization of some state-owned activities. Until the last few years, deregulation is quite slow and deregulation of central authority and supporting of local governments are highly problematic. There are many tasks which are still state-controlled and responsibilities of governmental institutions in Turkey. Providing public interest is one of the primary aims of Turkish state still, consequently, public interest is the “*raison d’etre*” of government operations, political movements and organizations. In this respect, only authorities have the power to prevent people from doing what they want to do, when it harms the public, and provide benefits for the public. Therefore, institutions are clearly significant agents for public interest promotion in Turkey.

Although many tasks in Turkey are still state-controlled, this structure has started to change especially in the last few years. Due to the neo-liberal politics and activities, particularly privatization of governmental institutions has increased significantly. Unfortunately, it can be stated that, public interest has become the

interest of some specific groups, not whole society and therefore it is determined regarding those classes'. This argument is addressed in the following chapters.

CHAPTER 3

LAND READJUSTMENT METHODS IN TERMS OF PUBLIC INTEREST AND PLANNING CONCEPTS

In this Chapter, planners' role of serving public interest and its context in planning will be discussed. In addition, it is going to be searched for the answer of "how the planners promote public interest via land readjustment method in respect of planning in Turkey?" It is also will be examined the legal basis of the land readjustment methods in our country.

3.1 THE PUBLIC INTEREST CONCEPT IN PLANNING

Modern planning appeared in the late 19th century although cities have been dated long time ago. Land-use mechanism have been shaped after the Second World War and it brought the comprehensive planning system coming from the protection of public interest (Alfasi, 2009).

The planners' role of the idea for public interest has been believed for years. Generally, it is accepted that the main purpose of planning is to serve and promote public interest (Howe, 1983). One of the most important questions is "how planners use the concept of public interest?"

The high rate of urban growth brings many problems. One of the biggest of them is providing land for general purposes by public authorities such as municipalities. In other words, meeting public needs have the meaning for public interest. With the period of rapid urbanization, it has taken into account not only individual rights but also the needs of the society (Ülkenli, 1991).

Public interest is the forgotten dimension of land use planning in a modern world (Lloyd, 2006). Planners serve not just one interest group or a few, but they try to give recommendations for community development which serve the best interest of everybody, including future population (Howe, 1983). Public policy and public

interest are the main relevant topics with each other. There are some opinions about serving public interest by planners (Howe, 1983):

- Protecting health and safety of the public is duty of planners, public interest as a balance between protecting the environment and allowing for development
- Planners have to concern with equity and social justice, and redistribution of public services for citizens
- Good transportation planning and especially personal mobility is one of the major shaping forces of land-use and public space with economic activity
- Providing of good urban design and healthy environment for people to live in.

Planners concern with long-run impacts of any policy proposal (Howe, 1983). In the view of ideas above, the question of “How planners manage and take all different points of views, and what is the right thing for the city in the future?” is the main assignment of planners to reach.

For most planners, determining of public interest is a balancing act between their own views of what is best for the public, and the views of the public itself and its representatives (Howe, 1983). The role is clearly about reconciling competing economic, social and environment priorities (Lloyd, 2006). Planners see the public interest as served by designs that include mixed use, compact form, reduced concentrations of poverty, transit orientation, and pedestrian-friendly and connected streets (Grant, 2005). Within this context, planners use the following items to serve public interest;

- balance between public and private,
- collective idea of the public interest,
- mostly see the public interest as a normative concept which deals with “what ought to be done”,
- need for low income housing downtown revitalization, accessible transportation nodes, and adequate site planning,
- regulating land-use from a city-wide perspective,

- environmental design,

As a result, planning is an instrument for serving and providing of public interest in welfare states and it is the requirement of being a welfare state. Creating the places where citizens can live in welfare and producing policies, contributing to the development of the country are the most significant aims of planning. For this reason, the next heading is about the land readjustment which is an important tool of planning to service above-mentioned aims.

3.2 DEFINITIONS OF LAND READJUSTMENT AND FOREIGN EXAMPLES

The common belief that urban development plan has public interest intrinsically. Planning studies have to ensure that the common interests as well as individual interests of its members are taken into consideration in planning process (Ülkenli, 1991).

The ownership mechanism gives certain rights to the owner on property, but how to use these rights affects not only the owners but also whole society. Here the ownership of property and its use limit the other citizen's freedom to use their own property or ownership (Ülkenli, 1991). After the limitation of the right to usage of property has gained importance, the concepts of public use and public interest began to develop.

There have been problems involved in converting unsuitable settlement structure into urban land because of demographic changes. In other words, creating urban lands which are suitable for construction and infrastructure systems are provided via land readjustment methods. Land readjustment is an important tool for urban development while creating new land and reorganizing urban areas.

Land readjustment is a technique that is used for both development of new areas (non-urban areas) and the rearranged areas in urban region (Larsson, 1997). However, it is used more often for new development areas especially in periphery of city. **This technique is used for providing public interest by way of creating spaces in accordance with public needs.**

It is known that the first applications of land regulation in the international sense were implemented in agricultural lands to unite the small agricultural lands for making them suitable for agricultural productivity (Şentürk, 2003).

There are several methods for land readjustment used by different countries. It is going to be given brief information about these methods below:

3.2.1 Germany

In Germany, land readjustment process is called *Umlegung*. It is a kind of rural land consolidation method to convert them into an urban land. An example of this method is shown in Figure 1.

The whole process is carried on by local authorities, beginning from the initiative ending to planning and its implementation. All landowners in this area have to be included in the process and they have no option to leave. The process can be summarized as below: (Larsson, 1997)

- The extent of area is determined,
- Records and maps covering owners, parcels and buildings are stated,
- Total readjustment areas is calculated,
- Common share for streets, roads, green areas and other public service areas is reduced from total area,
- In the reduced area every owner gets a share in the proportion to his included land,
- According to every owners' share, new parceling is worked out and it is adapted to the approved building plan,
- The new parcel plan is approved and displayed for a specific time,
- After deadline of public display period, legal process is finished,

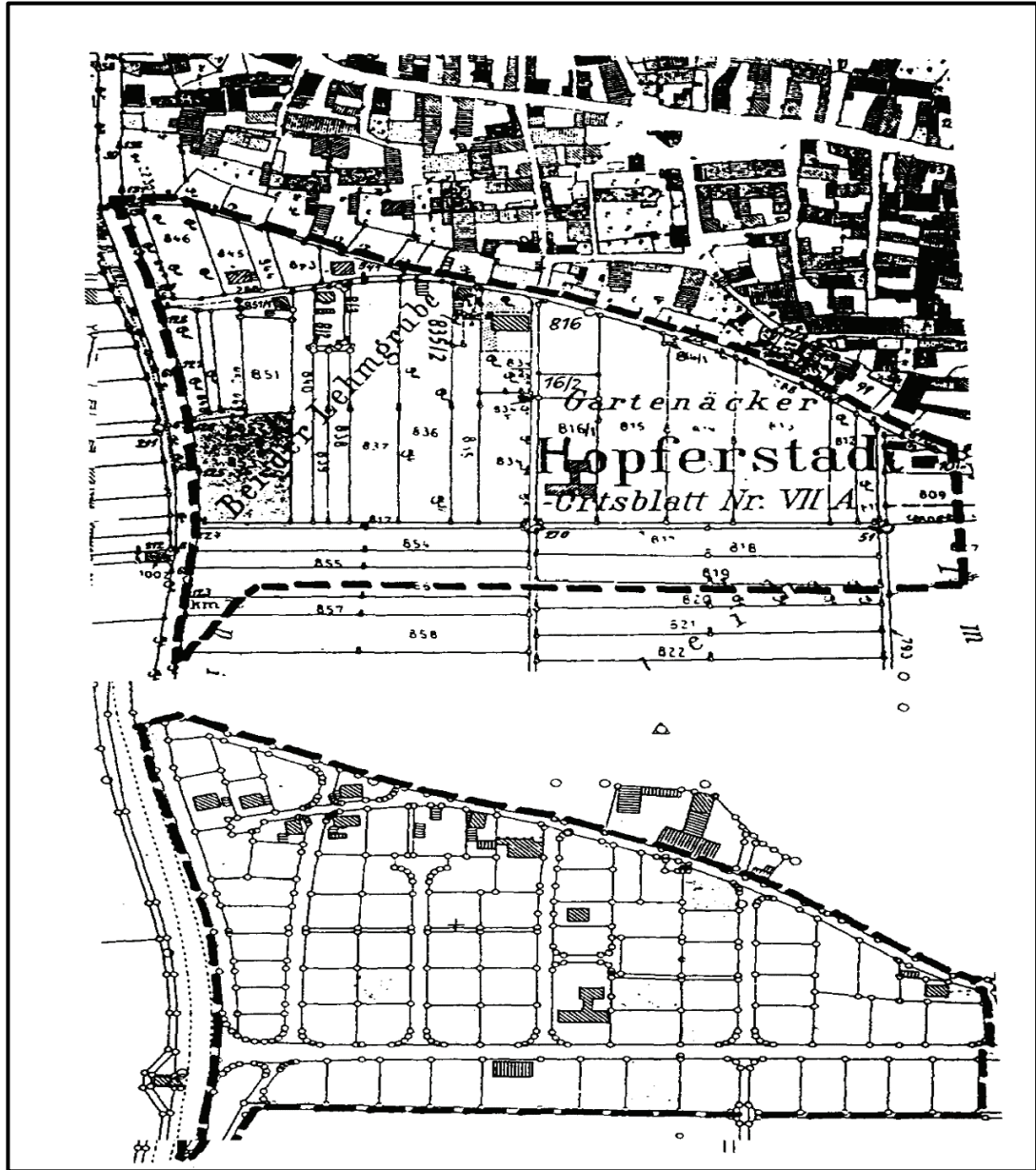


Figure 1 Property boundaries before and after a completed Umlegung, Germany (Source: Larsson, 1997, p.144)

This method is the most commonly used method for plan implementation in Germany. In many aspects, this method is similar to development plan implementation applied in our country. Likewise in Germany, in Turkey development plan implementation is made in accordance with the Article 18 of Reconstruction Law No 3194. In this law, it is stated that it can be reduced from the lands in regulation area for only promoting public service such as school areas,

roads, streets, squares, parks. This reduction is named as “development readjustment share” (DOP - Düzenleme Ortaklık Payı) and this ratio is laid down by the laws.

3.2.2 France

In France, unlike Germany, landowners have responsibility of land readjustment process. Implementation and sharing of economic gains are in their control. The initiative may be started by municipality or private interest holders. The process of land readjustment method in France takes longer time than in Germany. The process can be summarized as below: (Larsson, 1997)

- Firstly, pre-project plan is prepared by authorities and landowners according to basic necessities. In general, private surveyor works out the plans.
- It contains boundary of area, effected parcels and their owners' record.
- According to boundary of area, total cost is estimated and benefits are explained
- The prefectural (it can be defined as a governorship for small regions) authorities arrange and display the plan. They receive the objections against the project.
- These objections are discussed in a general meeting with landowners.
- If 2/3 of the owners agree about the project, the prefectural authority can approve the project and it is adapted to land use plans by municipality.
- The project is implemented and is recovered its costs from owners.
- Reluctant owners have right to give up their property, and the price is determined by agreement according to rules of expropriation.
- The readjustment plan shows proposed blocks, sites, streets and other public areas.
- The land needed for public areas has been subtracted, and then remaining area is distributed to the owners.
- To some degree, land can be exchanged for cash. Some owners prefer to diminish their lands to cover at least parts of their costs.
- Then, The municipality approves the plan and displays it 20 days for objection again.

- After deadline of public display period, the prefectural authority approves the plan and legal process is finished.

This method is less used than German *Umlegung* method. Because, it takes more time. Moreover, it is more risk taking for land owners to recover the cost. On the other hand, in this method, landowners can follow the process easily and their own policies can have change to part in plan. An example of this method is shown in Figure 2.



Figure 2 Example of a France land readjustment Project (Source: Larsson, 1997)

3.2.3 Japan

In Japan urban development history, there are 2 main breaking points. The first one is the big earthquake of 1923 which had a magnitude of 7.9; the second one is the massive destruction of the cities during the Second World War. After both of these disasters, Japan cities have undergone extensive reconstruction period. Establishing new city structures and integrated programs have been applied. Land readjustment is a part of these reconstruction periods. In Japan, they called land readjustment method as *Kukaku Seiri* (Larsson, 1997). It is the main model of urbanization for around 50% of all new development areas.

In this model, there is a cooperation among landowners, tenants, private sectors and local authorities. Therefore, it can be categorized as a comprehensive planning. It is used for both developing new towns areas and renewing old cities. The process can be summarized as below: (Larsson, 1997)

- Local authorities, public institutions, private sectors, landowners and tenants are the participant of land readjustment period and one of them can take the initiative for readjustment project.
- If the project is prepared by private sector, it must be supported by at least 2/3 of owners and leaseholders.
- In pre-plan, the benefits, goals, estimated costs, results should be clarified clearly.
- After the pre-planning is prepared, the plan is displayed for 2 weeks to get opinions and objections.
- After possible correction, the authorities can approve the pre-plan.
- Then, according to approved pre-plan, owners are defined; maps and records are prepared in planning zone.
- For the roads, public uses and green areas, the deduction is calculated and reduced from total land.
- After the deduction, the lands are given back to the owners, if possible a similar location and similar conditions.
- The cost is shared between public and private sector according to agreement.
- The final plan is displayed for 2 weeks again, and then it is approved.

- If the readjustment is prepared by private initiative, the final plan must be supported by a 2/3 majority. On the other hand, if it is prepared by public authority, it does not necessary to vote

This method has similarities with readjustment methods applied in our country. There is a kind of deduction from the lands in regulation area for promoting public service such as school areas, roads, streets, squares, parks, etc. However, the main difference in Japan compared to the method applied in our country is that the readjustment period is more participatory. Local authorities, public institutions, private sectors, landowners and tenants are participants of the process and each of them has significant impacts on planning. Moreover, this method can be called as a public-private partnership. By the way, in our country, municipalities prepare the readjustment plans in general and there is no consultation to landowners in the planning process.

An example of this method is shown in Figure 3.

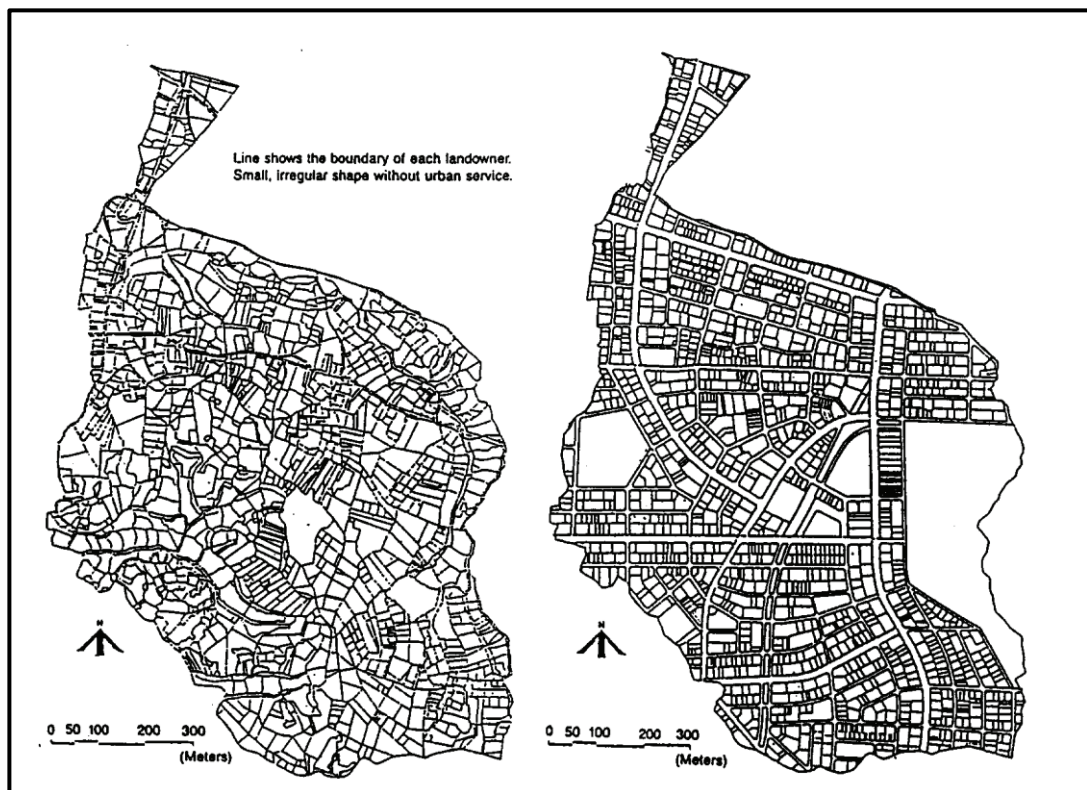


Figure 3 Example of Japanese readjustment Project (Source: Larsson, 1997, p.147)

3.2.4 Western Australia

In Western Australia, an urbanization method is called *Pooling* and it has been used since 1950s. The pooling process can be summarized as below (Larsson, 1997):

- In the process of preparing of the pooling scheme, there are consultations between landowners and the various government institutions.
- After dialoguing period, the draft pooling scheme is prepared.
- In the scheme, there must be land holding maps, owners' record, project budget, valuations, before-and-after land use information.
- When it is prepared, it is displayed for landowners and formal objection, if any.
- After possible correction, the scheme is approved.
- The scheme text is published and it becomes a legal document to authorize
- The regulation is applied according to approved scheme and each landowner receives share of costs and returns of the project.

This method can be seen as a form of partnership agreement between landowners and local government. In general, there is no private participation in the process of land readjustment. At this point, it is similar to the land readjustment method applied in our country. It can be said that likewise in Western Australia, municipalities and local government dominate the land readjustment plans and projects in our country. The process of our country will be explained in detailed in following chapters.

An example of this method which is in the capital Perth in the state of Western Australia is shown in Figure 4.

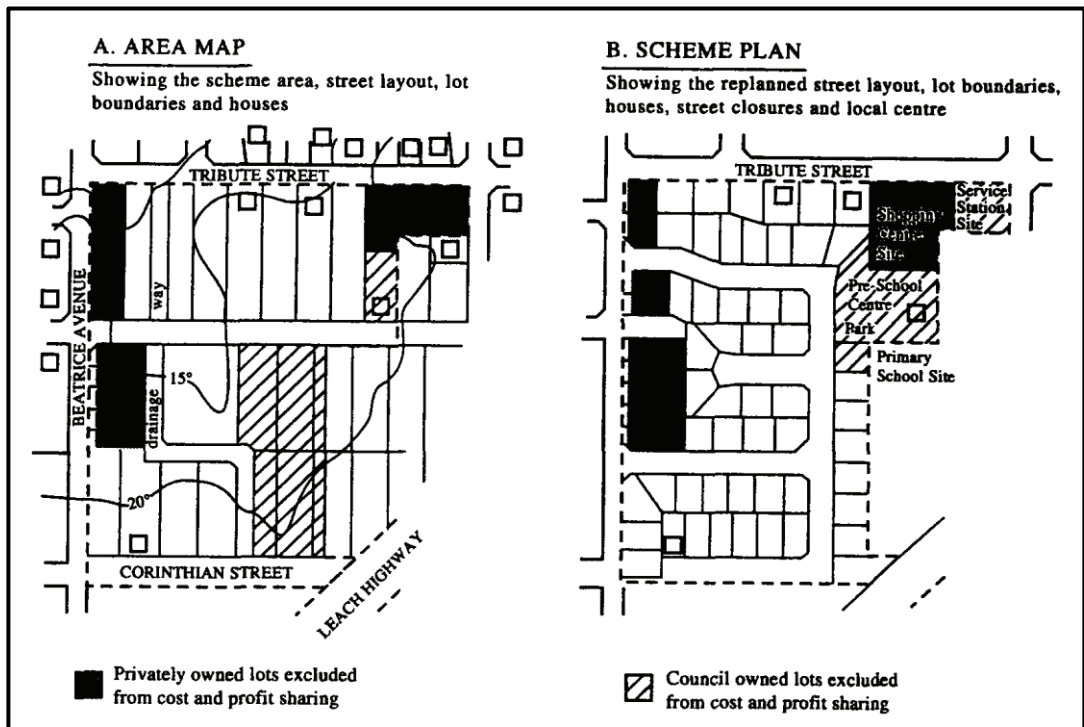


Figure 4 An example of Pooling method in the Perth region (Source: Larsson, 1997, p.148)

When the land readjustment methods in those four countries are examined, it can be seen that all of them have land reduction for providing public service such as school areas, roads, streets, squares, parks, etc. likewise in our country. However, the main difference from the land readjustment methods in our country is realizing of a more participatory process. In those countries above, municipalities are not only actor in land readjustment process. Non-governmental organizations, tenants, owners, other public institutions and private sectors are other actors of the process, and they have active roles on it. However, in our country, especially the owners learn the land readjustment projects luckily, or they learn after projects are finished. This situation causes citizens to be suffered and it reduces confidence in land readjustment processes.

3.3 LAND READJUSTMENT IN TURKEY

The land readjustment history and its examples from the world were given in previous heading. Therefore, in this section, land readjustment methods in our country are going to be explained.

Land readjustment is a technique that is used for both development of new areas (non-urban areas) and the rearranged areas in urban region (Larsson, 1997). However, it is more used for new development areas especially in periphery of city.

It is known that the first applications of land regulation in the international sense were implemented in agricultural land to unite the small agricultural lands for making them suitable for agricultural productivity (Şentürk, 2003).

In national sense, land readjustment was progressed during the 19th century with the development of sense of institutionalization in city planning concept. However, it is seen obviously that land readjustment has a long history in Turkey, it has not been used effectively. Basically, there are three methods for land acquisition in Turkey: “Expropriation method”, “voluntary method” and “land readjustment method” (Türk, 2003).

1-) Expropriation Method: If the government urgently needs the land for public use such as operating of highway projects, railway projects, etc. this method is applied. However, this method must be depending on public interest legally. The other situation used for expropriation is that if the development readjustment share ratio (contribution percentage) in the development plan implementation project is greater than 40%, the difference should be expropriated by municipality. According to Reconstruction Law, development readjustment share ratio can be 40% at most.

2-) Voluntary Method: This model is applied to cadastral parcel turn into building plot. The existing cadastral parcel’s border is redetermined according to local physical plan. If an existing cadastral parcel is large enough, it can be divided into building plots. The land which will be used for public spaces such as parks, roads, streets, etc. is reduced from cadastral parcels in division process (Türk, 2003). Nevertheless, this method can be applied according to landowner’s demand and it only works when landowner needs a building permit.

3-) Land Readjustment Method: This method is generally applied in new developing areas. The urban land readjustment procedures can be divided into three categories (Türk, 2003):

1. Readjustment for Plan Implementation
2. Joint Land Readjustment
3. Land Pooling

The readjustment for plan implementation is based on a detailed local plan. In the joint land readjustment procedure, the local plan is prepared in relation to the land readjustment process. In the land pooling procedure, landowners organize and implement the land readjustment project (Türk, 2003).

According to Viitanen (cited in Türk, 2003), Land readjustment methods can be classified the German procedure as readjustment for plan implementation, the Swedish procedure as joint land readjustment, the French procedure as land pooling.

In Turkey, the readjustment for plan implementation is used for as a land readjustment method. It is explained in 18th Article of Reconstruction Law and its accompanying regulations. Land readjustment is applied according to stated principles. In general, municipalities are responsible of this method and they do not receive landowners' approval. In other words, it is a compulsory process.

In next section, this method is going to be explained in detailed in the context of “development readjustment share” (DOP).

The land readjustment method can also be called as “*Development Plan Implementation*” or “*Implementation of 18th Article*” in Turkey.

3.4 USING OF DEVELOPMENT PLAN IMPLEMENTATION (IMPLEMENTATION OF 18TH ARTICLES) AS A LAND READJUSTMENT METHOD IN TURKEY

3.4.1 History and Process of Development Plan Implementation in Turkey

According to Larsson (1997, p.142), the main aim of land readjustment is creating and providing more efficient land-use. Irregular and small lands turn into urban plots for construction. Roads and main infrastructure systems are built by land readjustment. Moreover, public needs such as streets, parks, other green areas are provided. The attractiveness of this method for landowners is based on the fact that there is increasing value of land which is concluded in regulation (Türk, 2002).

Turkish urban land readjustment procedure has similarities with German procedure. This situation is not coincidence because the main laws in Turkish planning system were inspired by Germany planning laws (Türk, 2002).

Türk (2002, p.6) has explained the history of land adjustment procedure in Turkey. She is stated that:

“The land readjustment procedure began to be applied in 1864 with Building and Roads Ordinance. However, the land readjustment procedure was only applied for areas that being on fire. The same approach also continued in 1882 with Building Law. The context of the land readjustment procedure was widened in Act no: 1351 that it was prepared for determining of the duty of Ankara Planning Authority. This law gave power to Ankara Planning Authority to apply the land readjustment. In this law the contribution percentages of each land parcel to the land readjustment was determined as 15%. The Building and Roads Law was passed in 1933. In this law, rules related to land readjustment was the same with in Act no: 1351. Then Act no: 6785 came into force in 1956. According to this law, each landowner must contribute %25 of their land to provide roads, parks, car parks, squares etc. Land readjustment was explained in the title no: 18 in Act no: 3194 that is still in force. According to this title, landowners who have any parcel in land readjustment area have to give up 35% the total area of their land for

purpose (This ratio was increased to 40% at most with some regulations in law). This percentage can change according to the size of area required including roads, parks, car parks and playground for children within project area (2002).”

In Turkey, like it is noted above, the land readjustment method can also be called as “Development Plan Implementation” or “Implementation of 18th Article”. Therefore, in this study it is going to be used Development Plan Implementation instead of land readjustment. An example of development plan implementation is shown in Figure 5. In this fig., it is definitely seen that before the land readjustment the cadastral parcels are irregular. According to local physical plan, cadastral parcels are re-organized and the area has composed of well-ordered area after land readjustment application.

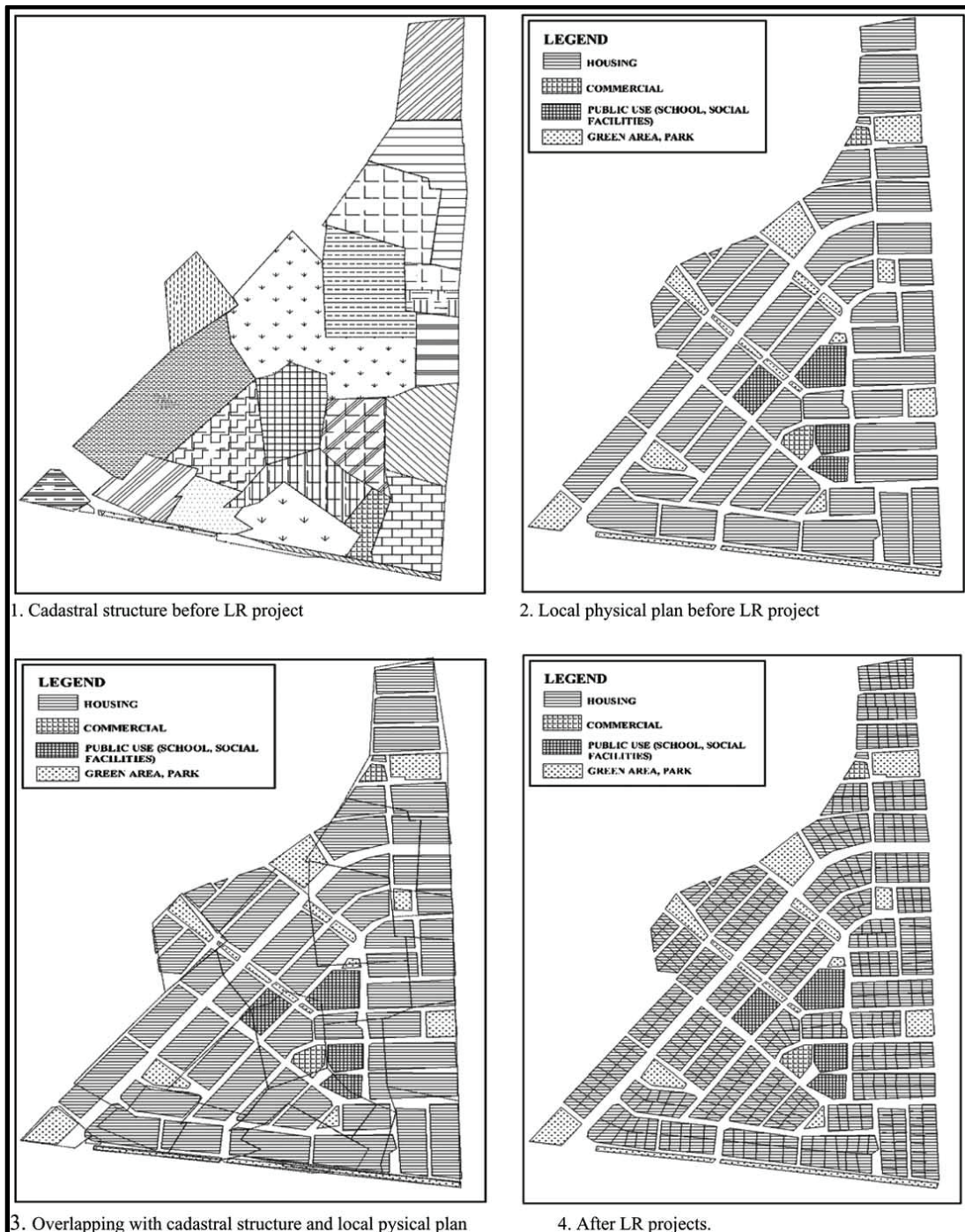


Figure 5 Physical Improvements after Development Plan Implementation (Source: Türk, 2005, p.31)

The development plan implementation process begins with the decision of Council of Municipality. In other words, the municipality is responsible for implementation of development plan implementation project. The procedure of development plan implementation is executed as following items:

- The Council of Municipality determines the area for development plan implementation.
- Then, the municipality can carry out a project with its technical personals or it can give the power to private surveying office to execute of the development plan implementation
- After that, the cadastral maps, local plans and topographical maps are supplied. If it is necessary these cadastral and topographical maps are updated.
- The records of landowners who are included in the land readjustment area and public needs for that area are determined.
- According to elementary development plan and other local physical plans, land readjustment project is prepared.
- In the project, the reallocation of parcels is constituted, and the ratio of public space and other items are calculated.
- According to needs for public space, there are reductions from lands which are contained within the development plan implementation project
- After reductions, parcels are reallocated and project is finished.
- Development plan implementation project is displayed for a month to get objections.
- After the possible corrections, the project is approved by municipality.
- In Turkish system, the cost of project is fully covered by municipality.

This model of development plan implementation is shown in Figure 6 below.

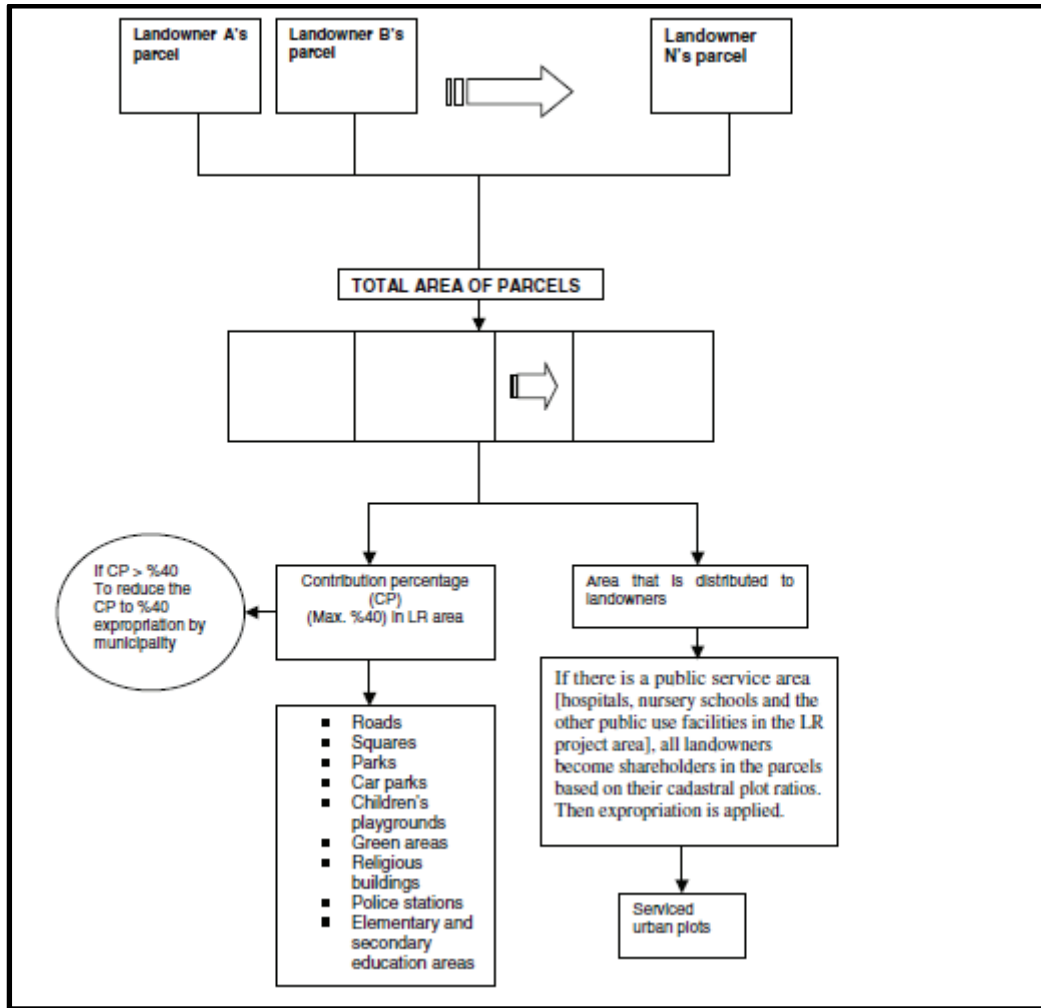


Figure 6 Model of Development Plan Implementation (Source: ğentürk, 2005, p.33)

The main subject of the development plan implementation is “*development readjustment share*” which can shorten as *DOP* (*Düzenleme Ortaklık Payı*) and it is going to be used as a DOP in this study from now onward.

DOP is defined in the 18th Article of the Reconstruction Law. According to Reconstruction Law No: 3194 and 18th Article, it is stated that the DOP application can be made for which public services (primary and secondary institutions affiliated to the Ministry of National Education, public services such as roads, squares, parks, parking lots, children's horticulture, green areas, places of worship and police stations and facilities related to these services). These public areas are provided with the contribution percentage of within project area. According to this article, landowners who have parcels in development plan implementation project area (land

readjustment project) have to give up at most 40% of their land for mentioned purposes.¹

DOP applications which are the main subject of this thesis are going to be explained in the next chapter so it was given briefly information about it here.

3.4.2 Problems in Procedure of Development Plan Implementation in Turkey

Although there are several advantages of development plan implementation. In Turkey it is one of the most controversial issue for development of new areas and the reorganized areas. There are some problems so the procedure system is affected badly. These problems can be summarized as (Türk, 2002):

- The boundaries of development plan implementation project are not determined according to existing elementary development plans and other local physical plans. This situation brings inconsistency with upper scale development plans.

¹ 3194 Sayılı İmar Kanunu

Resmi Gazete Yayınlanma Tarih : 9/5/1985 Sayı : 18749

Arazi ve arsa düzenlemesi:

Madde 18 – İmar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazileri malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakati aranmaksızın, birbirleri ile yol fazlaları ile, kamu kurumlarına veya belediyelere ait bulunan yerlerle birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil, hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re ‘sen tescil işlemlerini yaptırmaya belediyeler yetkilidir. Sözü edilen yerler belediye ve mücavir alan dışında ise yukarıda belirtilen yetkiler valilikçe kullanılır.

Belediyeler veya valiliklerce düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların dağıtım sırasında bunların yüzölçümlerinden yeteri kadar saha, **düzenleme dolayısıyla meydana gelen değer artı(arı) kar(ı)ğında "düzenleme ortaklık payı" olarak dü(ç)ülebilir.** Ancak, bu maddeye göre alınacak düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların düzenlemeden önceki yüzölçümlerinin yüzde kırkını geçemez.

(Değ(i)şik üçüncü fıkra: 3/12/2003-5006/1 md.) Düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tâbi tutulan yerlerin ihtiyacı olan Milli Eğitim Bakanlığına bağlı ilk ve ortaöğretim kurumları, yol, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, ibadet yeri ve karakol gibi umumî hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarla kullanılamaz. Düzenleme ortaklık paylarının toplamı, yukarıdaki fıkrada sözü geçen umumî hizmetler için, yeniden ayrılması gereken yerlerin alanları toplamından az olduğu takdirde, eksik kalan miktar belediye veya valilikçe kamulaştırma yolu ile tamamlanır.

- There is instability among development plan implementations. For instance, some of them have 15% DOP ratio; on the other hand, some of them have 40% DOP ratio.
- In Turkey, most of regions have no implementary development plan (uygulama imar planı) still. This failing causes that the development plan implementations could not be applied.
- Because of this reason, landowners prefer to use voluntary method to construct in their parcels. However, voluntary method results more losing of revenue than Implementation of 18th Article to landowners.
- In generally, feasibility studies are not made accurately unfortunately. This causes the failure in projects.
- There is not public participation to development plan implementation. Especially, landowners are not informed until project is finished.
- Budget of municipalities are not sufficient to cover development plan implementation projects. Under some circumstances, in case of converting of contribution percentage (if it is over 40%) to money, because of insufficient budget it cannot be realized.
- Sometimes, public interest cannot be provided after project. Because public facilities are not taken into consideration in the projects.
- Sometimes, municipalities use the development plan implementation unlawfully to gain land instead of providing public needs. It can be seen as a kind of confiscating without expropriation.
- Politics can affect negatively to the development plan implementations in Turkey. Some projects can be delayed or cancelled because of political reasons. For instance, municipalities do not want to get reaction from citizens who live in project region, because of voting concern, especially during local election period.
- Inadequacy of technical staff in municipalities is important problems in development plan implementations.
- Sometimes qualification problems occur in technical staff to execute the development plan implementation projects.

As a result, in Turkey, implementation of 18th Article procedure is complicated and lack of participation. Because there are several problems related to development plan implementation process. These problems can be solved via changes in laws and regulations. Most particularly municipalities' duties should be improved and misconduct should be prevented.

3.4.3 Development Readjustment Share as an Instrument for Providing of Public Interest

3.4.3.1 History of Land Reduction in the World and in Turkey

Internationally land and area adjustments are very often encountered but DOP application is less encountered. In 16th century England, due to consolidation of small lands that are not suitable for agricultural production, land and area adjustments were made, in 18th century it was generalized.

In Baden State, Germany in 06.07.1896 an adjustment was made. This adjustment contained land reduction to provide for the need of avenue and street. It was accepted that one third of the lands were given municipality. In 1902 Frankfurt, DOP adjustment was made across the state, after inadequacy of initial 30% free abandonment, the increase on the percentages was accepted as if adjustment were made obligatory from administration to 35% or adjustment were made with the request from land owner to 40%. In 1918 with the Prussia Establishment Law, this land adjustment for the Frankfurt was extended all municipalities and free abandonment percentage was increased as much as 50% (Yılmaz, 2014, p.45)

In Europe, in the first half of 20th century, DOP laws were prepared and applied through different methods, with the second half of century and especially after II. World war, DOP was became the very often used tool.

In our country, the first written document about DOP adjustment is found at Ottoman Empire period, in 1848 “Ebniye Nizamnamesi” in different type. In this regulation it was decided that the needed lands for the future extension of the roads will provided evenly from the lands near the both sides of the road with free of charge. “... the small difference between existing road wideness and the projected

road wideness in regulation and sharing this difference evenly to the both side of the road is quite decreasing the amount of lands that are expropriated.” After increasing the road wideness, the amount of freely expropriated land is limited as maximum one fourth.

In 1864 Turuk and Ebniye Nizamnamesi” (regulation) there were regulations about the abandonment of the needed land for the extension of the streets (Yılmaz, 2014, p.46).

With the 1882 Ebniye Law (Constructions Law) which is specified as first Recontruction Law, for the lands sized as quarter it was stipulated that reserving an area for the police station and school construction and paying to local government for per unit length of facade for the canal and sidewalk construction in the boundary of this area thus development planners of the subjected area make sewage and sharing the cost of new roads sidewalks. Moreover municipalities are assigned to making map of the newly open streets, roads and their connections, fireplaces and announcements of them to public and also for the future extensions of the roads, evenly and freely expropriation of the needed lands from both sides of non-constructed area of the road. If one facade of the building should have been cut for the extension of the road, municipality must make the remaining building’s facade as initial condition (Yılmaz, 2014, p.47).

With the additions in 1930 via Law no: 1663 to Law no: 1351 which was legalized in 1928 and about Ankara City Development Directory Organizations and Mission, it is decided that in the parceling out and integration operations of the lands in the boundary of development, adjusted lands are distributed with the 15% discount. With law no: 2290 Municipal Structure and Roads Law which was entered into force in 1933, authorization of distributing with reconditioning of the lands was given all municipalities (Yılmaz, 2014).

With the Reconstruction Law no: 6785 which was entered into force in 1957, authorization of the parceling and distributing real estates with the 25% discount is given to municipalities in their development and transportation plans (Yılmaz, 2014).

In 1963 Constitutional Court interpreted DOP provision in Reconstruction Law no: 6785 and Article: 42 as uncompensated expropriation and cancelled out because the adjustment is touching the heart of right of property (Yılmaz, 2014).

In 1972, the Reconstruction Law's Article: 42 which had been cancelled by the Constitutional Court, rearranged with the law no: 1605 and mentioned discount was described as DOP and authorization of the maximum 25% deduction of the land as a DOP in exchange for land's value increase due to land adjustment. At 23.03.1973, a regulation was made and promulgated in Official Gazette no: 14485 about applications and principles of this provision. In this regulation, it was forbidden to use lands, which came from DOP application, except from public services as needed road, square, park, public parking lot, children's park, green area and related institutions in adjusted lands (Yılmaz, 2014).

At 22.05.1986 with the Law no: 3290 which changed item 18/c in 1984 "Structures That are Against The Regulations of Development and Shanty Legislation and Provisions will Applied to That Structures" Law no: 2981, a provision about DOP deduction can be made up to 35% while application of reclamation development plan in lands composed with structures against the regulations of development and squatter's house legislation, was inserted (Yılmaz, 2014).

Lastly, DOP was rearranged with the Reconstruction Law No. 3194 (Date: 03.05.1985) and regulations in 1972 was transferred with small differences, DOP is determined as 35%. This percentage was increased to 40% with the Law no 5006 (Date: 03.12.2003). This percentage is still in use. To examine the Reconstruction Law;

- Article 18 of Reconstruction Law No. 3194 clearly stipulates the application of DOP. All land arrangements are mentioned in the 18th article under the heading of "Land and Area Arrangement". General decisions and provisions related to application of the DOP (such as which authorities are in charge of application and the ratio of DOP) are included in the 2nd sub-article.

- In the 3th sub-article, it is stated that the DOP application can be made for which public services (primary and secondary institutions affiliated to the Ministry of National Education, public services such as roads, squares, parks, parking lots, children's horticulture, green areas, places of worship and police stations and facilities related to these services) In other sub-articles, the methods and principles of DOP application are emphasized.
- General regulatory procedures related to DOP have also been enacted. A Regulation has been made stating how Article 18 of the Construction and Zoning Law will be implemented and some principles related to DOP are indicated in this Regulation. “Regulation on the Principles Related to Land Regulation to be Made in Accordance with Article 18 of the Reconstruction Law” is a very important general regulatory process related to DOP and it is an arrangement frequently applied in DOP applications.
- Confiscated of estates because of the application of Article 18 can not be used for any purpose other than construction of roads, squares, parking lots, parking lots and similar public services mentioned in 3th sub-article of this Article. Except from these public services, others facilities and servises can not be met from DOP account. Otherwise, confiscating without expropriating will be occurred.

In Turkish Constitution, there is no direct related provision about DOP. However, indirect provisions are exists. Items number 35, 23 and 13 in constitution can be discussed within this framework:

- There is no regulation about DOP in the constitution item: 35, each person has right of property and this right can only be limited with the laws for the public interest. DOP can be defined as a limitation for the public interest.

- In constitution item: 23, the freedom of settlement and travel is regulated. According to this item, to provide healthy and well-ordered urbanization, the freedom of the settlement can be limited.
- In constitution item: 13, there are general limitation regulations for the fundamental rights and liberties.

3.4.3.2 The Concept of Development Readjustment Share

Land readjustment in Turkey has been adopted urban plans depends on 18th Article of Reconstruction Law No.3194. According to Türk (2003);

“The aim of this method is to achieve a development or reorganization of built and unbuilt areas, produce urban plots of suitable location, shape and size for building or for other utilizations within the framework of the detailed local plans and to supply land for primary and secondary public areas. This title authorizes implementation to be carried out by the municipality without the consent of owners with the delimitation of project area determined by municipalities depending on the detailed local plan.

Thus, ratio of the land to be contributed to public use is determined in accordance with this law and its related regulations.

This contribution ratio is described as the ratio for the entire land in the project as the total land to be contributed for primary (roads, parks, car parks and playgrounds) public use. 35% of them deducted from each parcel included in the land readjustment project. If the total contribution exceeds 35% of the total land area, the difference is gained through municipal expropriation.

Development Readjustment Share is defined in the 18th Article of Reconstruction Law as:

In exchange for land’s value increase due to land adjustment, deduction in the area meter of the land to be subjected to adjustment is arranged as 35% of the area before adjustment in regulation. This percentage was arranged as 35% in the first

configuration of Land and Area Adjustment titled 18th item of the Reconstruction Law no 3194. However, this percentage in the Reconstruction Law no 3194 is increased to 40% with the Law no 5006 in 03.12.2003.

Creating well-ordered and healthy urbanization to their citizens are the basic reasons of being government. In order to realize this task, administration uses different methods in planning and one of these methods is DOP.

DOP deduction aims to create public service areas and infrastructures systems which are the need of well-ordered cities and applied Western countries over the years and has 150 years of past in our country.

DOP is a way to acquire land and use it for the public welfare without expropriation for administration. In doctrine, DOP definition is made as legal confiscation without expropriation, which is a legal tool used for implementation of development plan and formation of urbanization which is appropriate with development plans.

The most typical and most frequent example of confiscation is undoubtedly DOP , which is defined as a deduction from land without expropriation.

In exchange for land's value increase due to land adjustment, at most %40 area deduction as reserved public service space to use for the needs of land be subjected to adjustment such as road, square, park, green area, public parking lot and legally unregistered areas, mosque and police station and related facilities and/or in unavoidable circumstances stated price with the contentment of the proprietor.

In 1990, the year which Reconstruction Law no: 3194 was in force, it is definitely said that, if there is no increasing in land value there cannot be DOP deduction. In other words, **DOP deduction is applied in exchange of the value increase of the estates due to land adjustment.** If total DOP deduction is less than the need of public service, the deficient amount is completed with the expropriation from municipality or related authority.

When it is examined from the viewpoint of aim, it can be said that the aim of DOP application create well-ordered and healthy urbanization and housing appropriate with the Reconstruction Law, so aim of this application is *directly*

realizing public interest. DOP is participation of the estate proprietors to need of public establishments in the ratio of their power in other words with the ratio of their parcel sizes in the adjusted lands. *DOP should be made appropriate with the principle of public interest.* The other aim of the DOP is prevent administration that is *responsible for providing required public service area* from excessive expropriation which is common way to provide public service area. Thus it is said that one of the aim of DOP is to prevent from expropriation expense to raise a level that administration cannot afford.

In the Regulation on the Principles Related to Land Regulation to be made in accordance with Article 18 of the Reconstruction Law, item: 11, public transportation stations and terminals are defined as public service area². In addition, according to 12th Article of in the Regulation on the Principles Related to Land Regulation to be made in accordance with Article 18 of the Reconstruction Law, school, hospital, kindergarten and municipal service areas are also defined as public service area. Moreover, public service areas were increased with the judicial decisions e.g. bazaar place, play ground, field for sports, public transportation roads.³ (Yılmaz, 2014, p.60)

Nowadays, with the rapid urbanization and housing, it should be kept in mind that DOP application provides administrations especially municipalities to make development plan implementation and decreases cost of creation of public service areas. Otherwise it is caused municipalities face with the high expropriation costs. In this case, public services may have high costs or even may not be provided.

² İmar Kanununun 11. Maddesinde ve İmar Kanununun 18. Maddesi Uyarınca Yapılacak Arazi ve Arsa Düzenlemesi ile İlgili Esaslar Hakkındaki Yönetmeliğin 11. Maddesinde toplu taşıma istasyonları ve terminaller de umumi hizmet alanları sayılmıştır.

³ İmar Kanununun 18. Maddesi Uyarınca Yapılacak Arazi ve Arsa Düzenlemesi İle İlgili Esaslar Hakkındaki Yönetmeliğin 12. maddesinde düzenleme sahasında bulunan okul, hastane, kreş, belediye hizmet veya diğer resmi tesis alanı gibi umumi tesislere ayrılan alanların parselleri düzenlemeye giren parsellerin alanları oranında pay verilmek suretiyle hisselendirileceği hükmüne yer verilmiştir. Bu bağlamda Danıştay kararları ile Pazar yeri, türbe, spor alanı gibi yerler, İmar Kanunu'nda ve adı geçen Yönetmelikte belirtilmemiş olmasına rağmen "umumi hizmetler" ve "bu hizmetlerle ilgili tesis" kapsamında değerlendirilmekte ve bu hizmetler için DOP uygulaması yapılmasına karar verilmektedir.

DOP deduction application should be made parallel with the principles in Reconstruction Law and regulation of land adjustment and with judicial decisions and by taking consideration that social justice, fairness, equality, trust in administration and also balance between benefaction and inconveniency and adjustment amount of self-sacrifice should be arranged well.

In general, when the DOP deduction is made with parallel with laws and its aim, it provides real benefits to municipalities, land owners and citizens. Areas that are irregular, unplanned, deprived of social facilities and public services before adjustment, become areas that are suitable for housing and have public service areas which modern cities required and also parcels that are adjusted have value increase. If there will be no value increase, DOP deduction should not be made, if there will be value increase then DOP deduction should be applied. Otherwise, it can cause unjust treatment to individuals.

DOP deduction should be applied all parcels in the adjusted lands. In this regard, it does not matter whoever is owner of the area, whether real person, public purse, municipal or special provincial administration. However, DOP deduction cannot be applied if areas that are reserved for public service in the development plan are already in use as public service because in this case there won't be any value increase. (Danıştay 6.D, date:19.02.2003 and E.2001/2999, K.2003/1045, KİB; Danıştay 6.D, 10.10.2003.....)

3.4.3.3 Critics about Development Readjustment Share (DOP) Applications in the European Court of Human Rights

It has appealed Constitutional Court with the claim of development readjustment share application, which aims providing well-ordered, regular and healthy urbanization and implementation of development plans appropriate with its aim, is constitutional; Supreme Court determined that DOP is not unconstitutional.

However, when we examine the "right of property" held in Protocol No. 1 of the European Convention on Human Rights (ECHR), which was also signed by Turkey; ,t can be said that the gate of the European Court of Human Rights (ECHR) is open for our citizens who are victims of DOP implementation (Oruç, 2015).

Until now, Turkey has lost numerous lawsuits against the ECHR due to violations of its right to property. According to the ECHR Court's case-law, the interference with the right to property must be a "legitimate aim" appropriate for "public interest". There must be a reasonable proportionality relation between the methods used and the purpose of depriving someone of any property in any case. This is also the case with the concept of "fair balance" between the needs of the general interest of the society and the necessity of protection of the fundamental rights of the individual. The concern of establishing such a balance is indicted in the framework of Article 1 of the Additional Protocol (Oruç, 2015).

In other words, the Court expressly considers itself to be "in determining whether there is a fair balance between the requirements of the protection of the fundamental rights of the individual and the necessity of the general interest of the community". According to the ECHR, "the need to investigate the fair balance between fundamental rights of the individual and the common interest of the community is nature of their establishment (Oruç, 2015).

As a result, it is considered that revision on development plans which are prepared by municipalities have no public interest or some property right issues occurred due to DOP application mistake can be subjected to number of cases (and potential violation decisions) on ECHR according to the Article 1 of Additional Protocol No:1

CHAPTER 4

CONTRARY TO LAW DEDUCTION OF DEVELOPMENT READJUSTMENT SHARE FROM PUBLIC SERVICE AREAS

As explained in detailed above chapters, development readjustment share is an instrument that must be used for public interest. Likewise in the whole world, the aim of using DOP method is ensuring healthy urbanization and satisfying the needs of the community and creating public service areas in Turkey. These aims are explained in detail by laws and regulations. With the correct usage of the DOP, the municipalities take the pressure off expropriation and they provide the necessary public service areas such as parks, green areas, streets, etc. easily. In addition, landowners make profit because of significant increase in their lands value, even if their cadastral parcels are reduced due to DOP application. Moreover, since the parcels are converted to building plot, they have reached the right to all kinds of settlement in accordance with the laws and regulations on the parcels. Therefore, it can be said that there is a bilateral gain.

However, sometimes DOP is used against to its purpose because of illegal applications of municipalities and the lack of knowledge of the landowners. Although it is the least known examples of this situation, making DOP deduction from the areas that providing public service such as school areas, railways, highways, etc. is one of the most significant cases.

Despite the fact that it is explained obviously in the Reconstruction Law that DOP deduction can be only made for the exchange of the value increase, municipalities insist to use DOP applications for the areas which are separated for public service unfortunately. This matter is subjected to the case for several times. Yet, is it possible to increase in value of the areas which provide public services on it. The answer is of course no in logical sense. It is not possible to say that there is increase in value of land which are separated for public service in development plans and used for that purpose in current even if these lands are located in the most valuable places of the city.

In fact, it has become definite with judicial decisions about that it should not be DOP deduction in public service areas. The first precedent decision in this regard was taken because of the DOP deduction made from the area allocated for educational service in the development plan and is already being used as a school. The Special Provincial Administration (İl Özel İdaresi) which owns the land brings this situation to trial. On the other hand, it has already been stated that making DOP deduction from public service area to create another public service area is clearly contrary to the reconstruction law. This case, which was brought to trial, was resulted in the provincial special administration and it has become the first decision that was taken from the court in Turkey.

In this part of the study, example cases opened by railways will be examined in the light of precedent decision. For this reason, let's start with a brief history of Turkish State Railways, and then examine the judicial decisions of the aftermath in detailed.

4.1 A BRIEF HISTORY OF TURKISH STATE RAILWAYS

The first railway in Turkey was constructed between İzmir and Aydın under the privilege granted to an English company in 1856. The construction of the 130 km line was completed in 1866.

The İzmir (Kasaba)- Turgutlu- Afyon line and 98 km of the Manisa-Bandırma line were constructed by another English company granted privilege and put in service in 1865. The remaining section of the Manisa-Bandırma line was constructed in the subsequent years. Construction privileges of the 2000 kms. Orient Railways was granted to Baron Hirsch in 1869. İstanbul- Edirne and Kırklareli-Alpullu lines completed in 1888, the section within national borders, linked İstanbul to Europe (T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı, 2015/3, p.3).

Following an imperial rescript in 1871, construction of 91 km. Haydarpaşa-İzmit line was completed in 1873 with the states own means. However, due to financial difficulties, construction of Anatolian Railways as well as Baghdad and Southern Railways were realized through German financing (T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı, 2015/3, p.3).

When Turkish Republic was declared in 29.10.1923 approximately 4136 km of the lines built and operated by various foreign companies remained within the national borders of the new State. These lines were nationalized by Law No: 506, passed on 24.05.1924 and establishing the “General Directorate of Anatolian-Baghdad Railways”. Following Law No: 1042 passed on 31.05.1927 the name was changed to “General Administration of State Railways and Ports” in order to unite the railway construction and operational activities under one authority and to broaden the scope of functioning (T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı, 2015/3, p.3).

The administration functioning as a supplementary budgeted public enterprise until 29.07.1953 was converted to a Public Economical Enterprise under the name “Republic of Turkey General Directorate of State Railways Administration (Turkish State Railways)” with Government Decree No: 233 in Power of Law (T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı, 2015/3, p.3).

4.2 COURT DECISIONS ABOUT DOP APPLICATION IN RAILWAYS’ AREAS

When examined briefly at the history of Turkish State Railways, it is clear how deeply rooted it is. The studies that started in the time of the Ottoman State are still continuing today. It is also understandable that the Turkish State Railways, which has such a long history, is one of the institutions with the highest ranks about having properties among the public institutions in Turkey.

The lands that are owned by the railways are mostly located in the most valuable places of the city. When it is examined of the planning history, it is seen that the planning of the cities is based on the train stations primarily, and urbanization is shaped starting with the train stations as like in Turkey. Although the development network occurs towards the periphery of the city due to rapid urbanization particularly after 2000s, train stations have always been the center of attraction in cities.

Considering the working principles of Turkish State Railways, its complementary structures such as maintenance and repair workshops must be located near stations to reach them in case of emergency easily. This means that large areas

within the city should be separated for the use of railways. This situation results in the separation of railway stations, and valuable lands around them which are attraction centers in the master and development plans and it also results in having ownership of these lands for municipalities via implementation of 18th Article (Development Plan Implementation).

As mentioned above, the Turkish State Railways is a public institution that has a large number of properties. Some of the lands of Turkish State Railways used for maintenance and operation of railway activities are separated as railways area in development plans; on the other hand, some of the Some of the lands of Turkish State Railways which are unused for railways activities (these areas are not necessary for maintenance of railways), are separated for other usage such as commercial area, residential area, etc. However, some municipalities make DOP deduction from the lands which are separated as railways area in development plan and belonging to Turkish State Railways unlawfully. This situation causes the decreasing of Turkish State Railways' land day by day and public service which is handled by Turkish State Railways interrupts. Although, according to 18th Article of Reconstruction Law, it is stated obviously that DOP deduction is only made in exchange for increasing in land value, DOP deduction is made up to 40%, even though there is no increase in the value of the land in which the railway activities are executed.

This situation is one of the most common problems encountered in development plan implementations in terms of Turkish State Railways, and it has been the subject of litigation between municipalities and Turkish State Railways.

In this framework, first of all, the first precedent decision about that DOP cannot be taken from public service areas which are the main topic of this thesis is going to be explained. Then some courts opened by the Turkish State Railways will be detailed. If the starts with the precedent decision:

The first precedent decision about the argument, which is **“there cannot be any deduction of development readjustment share from the public service areas which are separated in development plans”** at the same time the subject of the this thesis and research, is taken from Presidency of The Sixth Chamber of The State Council (Danıştay Altıncı Daire Başkanlığı) and the details about the aforementioned

decision will be given below. However, it will be highly helpful to summarize the case before:

The first case about the idea that development readjustment share deduction taken from public service area is contrary to Reconstruction Law which is main subject of this study also, was opened in 2000 in Malatya. In implementation of development plan, development readjustment share (DOP) deduction from school area was the reason of the case. However, it has to be explained that the bill in equity (dava dilekçesi), bill of answers (cevap dilekçesi) and decision of Malatya Administrative Tribunal (Malatya İdare Mahkemesi Kararı) cannot be reached in this case. Unfortunately, it has not been possible to reach the archives of the court about this case also. Therefore, the only precedent decision of Presidency of The Sixth Chamber of The State Council exists. Nevertheless, to sum up the regulation that was the subject of case was prepared and applied by a district municipality in Malatya. In that development plan implementation in other words regulation, development readjustment share (DOP) deduction was made from the real estate, which belongs to the Ministry of National Education and it is also allocated as an educational area in development plan. Complainant Institution claims that there will be no increase in value of real estate which was separated as school area and used for that purpose, so that development readjustment share (DOP) deduction is against the laws and provisions of regulations and the implementation is unfair. Therefore, the case was opened to cancel of this development plan implementation.

However, Malatya Administrative Tribunal did not find any item contrary to the law and so he did not cancel the mentioned regulation. Thereon, Complainant Institution appealed with the Council of State to reverse a judgment of Malatya Administrative Tribunal propounding contrary to laws and procedures.

With the examination of case, Presidency of The Sixth Chamber of The State Council has found the demand of complainant institution and decided to reverse a judgment of Malatya Administrative Tribunal. According to Council of State decision, Malatya Administrative Tribunal has changed his decision and cancelled the aforementioned development plan implementation due to deduction of development readjustment share (DOP) which was taken from school area.

It will be explained precedent decision in Malatya firstly. In following section, the cases which were opened by Turkish State Railways will be examined with regard to development readjustment share deduction taken from railways areas. Adana, Afyon, Tokat and Zonguldak Cities were selected for sample cases due to easy accessibility to bill in equity, bill of answers, experts reports and Court decisions. Therefore, it will be more healthy to understand problems with these cases.

Now, it is going to be examined of the first precedent decision taken from Presidency of The Sixth Chamber of The State Council:

4.2.1 Precedent Decision of the Presidency of the 6th Chamber of State Council The Case of Malatya

Date of Notification: 19.02.2003

Docket No: 2001/2999

Decree No: 2003/1045

Summary: Because there will be no increase in value of real estate which was separated as school area and used for that purpose, development readjustment share (DOP) deduction is against the laws and provisions of regulations and the implementation is unfair.

Appellant: Special Provincial Directorate of Administration

Defender: Turkish Republic Municipality.

Summary Of Appellant's Demand: Malatya Administrative Tribunal's decision whose day is 20.12.2000, Docket Number is 2000/359 and Decree Number is 2000/1371, is contrary to the procedures and laws. Therefore reversing a judgment is demanded.

Summary Of Defender: Defense is not given

Decision:

On behalf of the Turkish Nation

After the listening to investigation judge and examining of the file and documents, it is considered by the court;

The case is opened because of the cancellation of development plan implementation which was made according to Act of City Council (Meclis Kararı) of ... Municipality whose date 20.08.1992 and no 65-92. Administrative Tribunal (İdare Mahkemesi) decided to reject the demand of cancellation of the regulation, because according to the application of Article 18 of the Law No. 3194, it is reasonable to give the parcel with same condition and value as much as possible, and after the deduction of development readjustment share, depends on the criteria of housing and development situation, it is also possible to create joint-owned parcel. Both of them are not contrary to the laws and regulations.

In Article 18 of Law no. 3194, it is stipulated that in development plan implementations development readjustment share (DOP) deduction is applied in exchange of the value increase of the estates due to land adjustments which are prepared and applied by municipalities and governorships.

After the file and documents are examined, it is understood that the purpose of use of the school area is continued and the value of the real estate which is subject to the dispute does not increased as a result of the development plan implementation. Therefore, it is not legal to make development readjustment share (DOP) deduction from real estate which is separated as a school area.⁴ Within this context, Malatya Administrative Tribunal's decision is not right.

Conclusion: In the light of the above reasons, Malatya Administrative Tribunal's judgment whose day is 20.12.2000, Docket Number is 2000/359 and Decree Number is 2000/1371, is should be reversed.

⁴ Dosyada yer alan belge ve bilgilerin incelenmesinden, okul alanı olarak kullanım amacı devam ettiği anlaşılan ve imar planında da bu amacın sürekliliği sağlanan uyumsuzluğa konu taşınmazın parselasyon işlemi sonucunda değerinin artması söz konusu olmadığından, okul alanında düzenleme ortaklık payı kesintisi yapılmak suretiyle tesis edilen parselasyon işleminde hukuka uyarlık bulunmadığı sonucuna varılmıştır.

Evaluation of the case: It is clearly indicated in the Court decision that subject area is still used as a school area and it is allocated as an educational area in development plan; so that it is not possible to say any value increase. To provide public interest, development readjustment share is used for creating public spaces according to public needs. Therefore, development readjustment share deduction from this public service area is unfair and contrary to the principle of equity. This application does not tally with the concept of public interest.

4.2.2 Turkish State Railways – The Case of Adana

Complainant: Turkish State Railways

Defender: Turkish Republic Seyhan Municipality

Date of Notification: 22.05.2003

Docket No: 2002/1226

Decree No: 2004/486

Based on the Act of City Council of Seyhan Municipality whose date 16.07.2001 and no 3157, development plan implementation was made by Seyhan Municipality including the Adana Train Station area other real estates which are belong to Turkish State Railways (TCDD) and, block number is 4436 and parcels no are 21, 29 and 31, in the Province of Adana, Seyhan District, Adana Train Station Neighborhood. In this implementation, approximately 14% development readjustment share was deducted from the Turkish State Railways' real estates. Turkish State Railways was object to that implementation however the objection was rejected by Municipality. Therefore, Turkish State Railways opened a case to cancel of this development plan implementation

To sum up, in the bill in equity of Turkish State Railways, it is stated that Turkish State Railways is one of the most significant public institution which provides service for transportation of citizens and goods. To maintain, operate and develop this public service, they need mentioned parcels totally. Moreover, Turkish State Railways claimed that DOP deduction can only be applied in exchange of the

value increase of the estates due to land adjustment and it is proven by precedents of Higher Judicial Bodies (Yüksek Yargı Organları). In this situation it is impossible to mention about increasing in value of Turkish State Railways' parcels. Because, being talk about real estates are separated as a "Railway zone" in development plans and its purpose of usage did not change. Moreover, the public areas such as parks, roads, etc... cannot be met from other public service areas such as railways, station, etc. Therefore, Turkish State Railways demands to cancel of aforementioned development plan implementation:

- *"According to Development Law Article:18, in development plan implementation DOP deduction is applied in exchange of the value increase of the estates due to land adjustment. Moreover DOP deduction aims to create public service areas such as primary and secondary institutions affiliated to the Ministry of National Education, public services such as roads, squares, parks, parking lots, children's horticulture, and green areas, places of worship and police stations and facilities related to these services... So it cannot be used for any other purposes except from above.*
- *The mentioned development plan implementation was mostly applied on the area of our Institution (Turkish State Railways) which provides public service.*
- *In this regard, 81% (56.666,08 m²) of the 70.202 m² land which has total DOP deduction belongs to Turkish State Railways and over 41% of the total 18% DOP deduction was made from railway lines and its complementary facilities such as railway engine house, repair shops, railway platforms, etc...⁵*

⁵ "Düzenlemeye girip üzerinden DOP kesintisi yapılan toplam 386.911 m² arazinin %81'i (313.313 m²) Kuruluşumuza ait olup, alınan yaklaşık %18 oranındaki DOP'un yani, yol, meydan, yeşil alan vs. kamu hizmet alanlarına tahsis edilen toplam 70.202 m² arazinin yine %81'i (56.666,08 m²) Kuruluşumuz arazilerinden karşılanmış, bunun %41'i (28.680 m²) ise tek başına üzerinde bilfiil kamu hizmetini yürüttüğümüz demiryolu hatlarımız ve mütemmimi tesislerimizin (Tren sevk ve idare edildiği, lokomotiflerin barınak ve tamir atölyesinin, peronların vs. mücbir birimlerimizin) bulunduğu Adana gar sahamızdan sağlanmıştır."

- *By this means, the public service areas such as road, green area, square... which are requirements of society, cannot be met from the train station areas providing other required public service which is railway transportation in this case.*⁶
- *Our train station area and other public service areas were reduced and deprived of the sufficiency to meet service requirements in future and the public service which is provided from Turkish State Railways was interrupted.*⁷
 - *This situation causes the reducing of strategic important of Turkish State Railways.*
 - *So that, in case of construction of new cargo handling areas, new warehouses, new railway lines and other complementary facilities whose needs increase day by day, because of not having sufficient area to build those facilities, Turkish State Railways will have to expropriate the areas which were deducted via DOP before.*
- *Due to the above mentioned reasons, issued development plan implementation has no public interest.*⁸

⁶ “Bu suretle yol, meydan, yeşil alan vs. gibi toplumun ihtiyaç duyduğu kamu hizmet alanları, yine toplumun ihtiyacı olan bir diğer kamu (demiryolu taşımacılığı) hizmetinin görüldüğü Gar sahamızdan ve civarındaki Kuruluşumuza ait diğer kamu hizmet alanlarından temin edilmiştir.”

⁷ “Gar sahamız ve mücavirindeki diğer kamu hizmet alanlarımız, daha da daraltılarak, ilerideki hizmet gereksinimlerini karşılayacak yeterlilikten yoksun bırakılmış, yürütmekte olduğumuz kamu hizmeti sakatlanmıştır.

- Bu durum TCDD'nin stratejik önemini zafiyete uğratmaktadır.
- Öyle ki; zamanla artan ihtiyacı karşılayacak yeni yükleme, boşaltma, depo alanlarının oluşturulması, ilave demiryolu hatlarının, peronların ve diğer mütemmim tesislerin yapılması gerektiğinde, elimizde bunların meydana getireceği alan kalmadığından, Kuruluşumuz DOP'la kendisinden alınan bu alanları **yeniden istimlak etmek** durumunda kalacaktır.”

⁸ “Yapılan imar uygulamasının belirtilen sakıncalardan ötürü kamu yararına uygun olmadığı ortadadır.”

- *In foreign countries (UK, Germany, France...), the areas separated for public service like railways, etc.. are determined and preserved strictly taking into consideration of possibility of necessity for those areas in the future. It is never allowed to pass of property of those public services are to other persons or institutions and they are excluded in development plans and their implementations. On the other hand, in our country, due to the regulations that are unlogical and just aimed to save the day, applied by the local administrations having the authority, Turkish State Railways' lands come to the end day by day.*⁹
- *As we claimed before, there is no any value increase in train station area. Therefore, as it is definitely and clearly determined in the Development Law No:3194 Article:18, in development plan implementation DOP deduction is applied in exchange of the value increase of the estates due to land adjustment.*¹⁰
- *The intention of value increase is transforming of cadastral parcel to the building plot and because of this transformation, there will be value increase in real-estates.*¹¹
- *According to principles to be briefly summarized above, is only for the private property issue or for the areas that are publicly owned and unallocated for using for public services. Because the purpose of use has not*

⁹ “Yabancı ülkelerde (Örneğin İngiltere, Almanya, Fransa) demiryolu vb. kamu hizmetine tahsisli araziler, çok ilerideki müstakbel inkişaf sahalarını da içine alacak şekilde sınırları belli edilerek sıkı sıkıya korunur, hiçbir zaman başka kişi ve kuruluşların mülkiyetine geçmesine izin verilmez ve bilhassa imar uygulamaları dışında tutulurken, ülkemizdeki imar planlaması ve uygulamalarında benzer hiçbir tedbir alınmamakta, yetkiyi elinde bulunduran yerel idarelerin rasyonellikten uzak, projeksiyonu olmayan, günü kurtarmaya dönük bu gibi düzenlemeleriyle TCDD arazileri günden güne tüketilmektedir.”

¹⁰ “Bu konuda, 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 18. Maddesinde; açık bir şekilde Düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların dağıtımı sırasında bunların yüzölçümlerinden yeteri kadar saha, düzenleme dolayısıyla meydana gelecek değer artışları karşılığında düzenleme ortaklık payı (DOP) olarak düşülebilir.

¹¹ “Buradaki değer artışından kasıt, taşınmazın kadastro parseli (üzerinde inşaat yapılamaz) iken, imar düzenlemesi ile imar parseli (üzerinde inşaat yapılabilir) haline getirilmekten hasıl olan değer artışıdır.”

changed, there will be no value increase in areas which are separated for using of public service after the development plan implementation.

In the bill of answer of Seyhan Municipality, they defend that;

- *It cannot be possible to separate the Turkish State Railways' parcel so it is legal obligation to include the parcel totally in land arrangement area.*
- *Aforementioned development plan implementation complies with the laws and regulations. When this arrangement was prepared, the providing of public interest was first aim and it was trying to create roads, green spaces and other public uses.*

According to above demands and items; Adana 2. Administrative Tribunal decided to cancel of development plan implementation whose Act of City Council of Seyhan Municipality whose date 16.07.2001 and no 3157. In the court decision, it is stated that;

- *According to laws and related regulation; it can be interpreted that in development plan implementation DOP deduction is applied in exchange of the value increase of the estates due to land adjustment.*
- *However, in development plan implementation it is definitely seen that there is approximately 14% DOP deduction taken from the real-estate belonging to the complainant institution in defiance of laws and regulations. Because the public transportation providing by Turkish State Railways still continues at issued parcels so it is not possible to mention about any value increasing.*

Evaluation of the case: To provide public interest, development readjustment share is used by municipalities for creating public spaces according to public needs It is clearly indicated in the court decision that subject area is still used for public transportation, and it is separated as a railways area in development plan; so that it is not possible to say any value increase. By this means, the public service areas such as road, green area, square... which are requirements of society, cannot be met from the

train station areas providing other required public service which is railway transportation in this case. As it is claimed before, there is no any value increase in train station area after development plan implementation. By this means according to Reconstruction Law, development readjustment share deduction from railway area is illegal. This application contradicts with the concept of public interest because train station areas were reduced and deprived of the sufficiency to meet service requirements in future and the public service which is provided from Turkish State Railways is interrupted. To sustain railways transportation, some operational facilities are needed so railways' areas are used for other operational affairs. Therefore, reducing the lands because of DOP deduction causes to fail transportation processes.

In this case, mentioned municipality has created municipal service area by using DOP deduction taken from railways' land. As it is explained above, this application is already contrary to Reconstruction Law in terms of principle of value increase. However, the other big mistake done by municipality in this implementation of development plan is that municipality has sold this municipal service area to the third persons for using commercial area. This situation is not only contrary the law, but also completely against the principles of planning and urbanization. Using of an area, which is allocated for public service, for commercial purposes by third persons is disregarded of public interest. Therefore, it is definitely against to purpose of DOP.

4.2.3 Turkish State Railways – The Case of Afyon

Complainant: Turkish State Railways

Defender: Turkish Republic Afyon Municipality

Date of Notification: 07.03.2006

Docket No: 2005/58

Decree No: 2006/58

Based on the Act of City Council of Afyon Municipality whose date 28.06.2002 and no 148, development plan change was made by Afyon Municipality including the real estate which is belong to Turkish State Railways (TCDD) and, whose block number is 34 and parcel no is 1, in the Province of Afyon, Central District, Ali Çetinkaya Neighborhood. In this plan change, “sports area, green and road” were separated on the Turkish State Railways’ real estate (34/1 parcel). Therefore, Turkish State Railways opened a case to cancel of this development plan change.

In the bill on equity of Turkish State Railways, it is stated that Turkish State Railways is the public institution which provides service for transportation of citizens and goods. To sustain this public service, they need to construct some structures in that parcel so it must be separated as “Railways Area” in development plan. Moreover, the public areas such as parks, roads, etc. cannot be met from other public service areas such as railways, station, etc. Otherwise, the one of the most significant public service is going to be interrupted unfortunately. Due to the fact that Afyon was chosen as “Priority Region in Development”, it is essential to meet rising transportation demand and why we need to separate that parcel for using railways is obvious.

- *Based on the Act of City Council of Afyon Municipality whose date 28.06.2002 and no 148, development plan change was made by Afyon Municipality including the real estate which is belong to Turkish State Railways (TCDD) and, whose block number is 34 and parcel no is 1, in the Province of Afyon, Central District, Ali Çetinkaya Neighborhood and*

in this development plan change, “sports area, green and road” were separated on the Turkish State Railways’ real estate (34/1 parcel).

- *In this development plan changing process, there is no opinion which was received from Turkish State Railways and relevant Municipality did not consult to Turkish State Railways.*
- *It is legal obligation to take into account of needs of public institutions in the process of preparing development plans which have public institutions’ real estates.*
- *Turkish State Railways has projects to construct mechanic workplace building in the real estate whose block number is 34 and parcel no is 1. Therefore, they have demanded to separate that parcel as “Railway Zone” in development plan.¹²*
- *However, Afyon Municipality did not cater to this demand and they did not make the necessary changes in the mentioned development plan.*
- *So that, aforementioned development plan changes are contrary to public interest and it causes the interruption of providing superior public service. Within this context, it is necessary to be cancelled of this development plan*

By taking into account the prescribed legal grounds, the Act of City Council of Afyon Municipality whose date 28.06.2002 and no 148, development plan change was made by Afyon Municipality is demanded to be cancelled by Turkish State Railways.

In the bill of answer of Afyon Municipality, they defend that;

¹² “Kuruluşumuza ait 34 ada 1 parsel no.lu taşınmazın bulunduğu alanda, yol makineleri mekanik atölyesi binası ve iş makineleri parkı yapılması planlanmış olup, iş makineleri mekanik atölyesi ve bunlara bağlı yeni yapılacak demiryolu hatları olmasının yanında, Afyon’un Kalkınmada Öncelikli Yöre olarak tespit edilmesinden sonra artan taşıma taleplerini de karşılayacak tahmil ve tahliye alanlarına ihtiyaç olduğundan, söz konusu parselimizin TCDD Alanı olarak planlanması, Kuruluşumuz için olmazsa olmaz bir anlam içermektedir.”

- *The area which is matter in dispute has not separated as a “Railways Zones” since 2004 and there was no such a demand from the Turkish State Railways*
- *Moreover, when the location and characteristics of issued parcel is considered and environmental texture is taking into account, the action planning to be constructed by Turkish State Railways is contrary to principles of urbanization.*
- *According to Article 27/2 of the Regulation on the Principles of Plan Prepration, it is stated that "the removal of a social and technical infrastructure in the development plan can only be made by leaving an equivalent new area within the zone served by this facility".¹³*
- *Planning change cannot be made unless it is compulsory. Because the subject parcel is planned as a social facility area that will serve the population in the development plan.*
- *In this development plan change public service areas such as “sports area, green and road” is planned in 34/1 parcel and this situation totally complies with laws and regulations due to providing of public interest.¹⁴*
- *In addition to all above, it is not true the statement that provided public service of railways is going to be interrupted because of aforementioned development plan*

Due to the reasons explaining above, mentioned development plan comply with laws and regulations. So that, it is demanded to dismissal of request for

¹³ “Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmeliğin 27/2 maddesinde ise imar planındaki bir sosyal ve teknik altyapı alanının kaldırılabilmesi ancak bu tesisin hizmet götürdüğü bölge içinde eşdeğer yeni bir alanın ayrılması sureti ile yapılabilir denilmektedir. Dava konusu parsel imar planında çevre nüfusa hizmet edecek sosyal donatı alanı olarak planlandığından zorunlu olmadıkça plan değişikliği yapılamamaktadır.”

¹⁴ “Müvekkil Afyonkarahisar Belediye Başkanlığı’nca yapılan işlem tamamen kanun ve yönetmeliklere uygundur.”

cancellation about Act of City Council of Afyon Municipality whose date 28.06.2002 and no 148.

According to above demands and experts' reports, Afyon Administrative Tribunal decided to cancel of aforementioned development plan change based on the idea that "Development plans are prepared to ensure a healthy structure of the physical environment, to direct investment choices and development trends, and to determine the balance of land use and conservation which are closely related to society and community life, in the most rational way. Development plans can be revised and changed because of some required conditions in accordance with the methods prescribed in the legislation."¹⁵ and state council approved this court decision. In state council decision, it is stated that:

- *It is necessary to decide whether the development plan is accordance with principles of urbanization, principles of planning and public interest or not after examination of complainant institution's needs.*
- *Within this context, the expert's report is insufficient and it is compulsory to re-evaluate the subject by authorities who are especially expert on a field of railways and its operations.*
- *In expert's report, the most significant concept which is the superior public interest which is provided by Turkish States Railways is missed.*
- *Complainant Institution has been established to produce and market goods and services, which have monopolistic character, in the field of railway transportation, taking into consideration of public interest. Therefore, these produced services are seen as privilege because of providing public service.¹⁶*

¹⁵ Afyonkarahisar İdare Mahkemesi E: 2005/58, K: 2006/58 "İmar planları, insan, toplum ve çevre ilişkilerinde kişi ve aile mutluluğu ile toplum hayatını yakından ilgilendiren fiziksel çevreyi sağlıklı bir yapıya kavuşturmak, yatırımların yer seçimlerini ve gelişme eğilimlerini yönlendirmek ve toprağı koruma, kullanma dengesini en rasyonel biçimde belirlemek üzere hazırlanırlar ve ancak koşulların zorunlu kıldığı biçimde ve zamanda mevzuatta öngörülen yöntemlere uygun olarak değiştirilebilirler"

¹⁶ Danıştay Altıncı Daire E: 2006/2378, K: 2008/3405 "Davacı Kuruluş, demiryolu ulaştırması alanında tekel niteliğindeki mal ve hizmeti kamu yararı gözeterek üretmek ve pazarlamak üzere kurulmuş olup, gördüğü bu kamu hizmeti dolayısıyla ürettiği hizmet imtiyaz sayılmaktadır."

- *In the making process of development plans, it is necessary to take into consideration the needs of the complainant institution that provides monopoly service and produces this service in consideration of the public interest and the characteristics and features of public service.*¹⁷
- *However, according to reports which have experts prepared by the court, in development plan, it is seen that the real-estate belonging to the complainant institution was allocated to the use of green area, sports area and road as an out of purpose. It is understood that the transportation of railway service produced by the complainant institution and the needing areas to maintain of this public interest are not subject to review and evaluation in the preparing of development plan.*¹⁸
- *In case of dispute, the complainant institution who is obliged to carry out public transportation whose monopolistic character must take into account of public interest. For this reason, they have demanded of separation of the real estate which belongs to their institution, as a usage of their purposes and operations from defender municipality.*¹⁹
- *Although it can be seen that there is a balance in public interest because of using aforementioned parcel to create public spaces, the municipality*

¹⁷ Danıştay Altıncı Daire E: 2006/2378, K: 2008/3405 “İmar planlarının yapılması sürecinde, tekel niteliğinde hizmet sunan ve bu hizmeti kamu yararı gözeterek üretmek durumunda olan davacı Kuruluşun, gördüğü kamu hizmetinin önemi ve özelliklerine dönük ihtiyaçlarının dikkate alınması gerekmektedir.”

¹⁸ Danıştay Altıncı Daire E: 2006/2378, K: 2008/3405 “Kuruluşa ait taşınmazın imar planıyla amaç ve faaliyeti dışındaki, park alanı, spor alanı ve imar yolu kullanımlarına ayrıldığı, bir kamu kurumu olan TCDD’nin arazilerinin yine kamu yararına olmak üzere büyük oranda donatı alanlarına ayrıldığı, Mahkemece yerinde yaptırılan keşif ve bilirkişi incelemesi üzerine düzenlenen raporda, davacı Kuruluşun ürettiği demiryolu taşımacılığı hizmeti, bu kamu hizmetinin gereksinim duyduğu ve duyacağı alanların kullanımındaki kamu yararı boyutunun aynı zamanda planın da amacı olarak bu yönde bir incelemeye ve değerlendirmeye konu edilmediği anlaşılmaktadır.”

¹⁹ ve ²⁰ Danıştay Altıncı Daire E: 2006/2378, K: 2008/3405 “Uyuşmazlığa konu olayda, tekel niteliğinde bir kamu hizmeti olan demiryolu ulaştırmasını, kamu yararı dikkate alınarak yürütmekle yükümlü kılınan davacı Kuruluş tarafından, bu kamu hizmeti için mevcutta mülkiyetinde bulunan uyuşmazlık konusu taşınmaza ait kullanın kararının imar plan kararıyla Kuruluşun amaç ve faaliyet konusuna ayrılmasının talep edildiği, ancak davalı idarece taşınmazın ağırlıklı olarak donatı alanlarına ayrılması suretiyle kamu yararı yönünden denklik kurulmaya çalışıldığı görülmektedir.”

*disregarded complainant institution's demand and so they missed the bigger public interest.*²⁰

- *As a result, it is clear that this service, which is presented as a monopoly by complainant institution due to its massive and high carrying capacity for passenger and cargo transportation via railways between local and international destinations, carries a superior public interest.*²¹

In the light of the above reasoned decision, Presidency of The Sixth Chamber of The State Council approved the Afyon Administrative Tribunal decision and aforesaid development plan was canceled.

Evaluation of the case: Turkish State Railways is the public institution which provides service for transportation of citizens and goods. To sustain this public service, they need to construct some structures so there must be an area separated as "Railways Area" in development plan. It is clearly indicated in the court decision that subject area is still used for public transportation, and it is separated as a railways area in development plan; so that it is not possible to say any value increase. By this means, the public service areas such as road, green area, square... which are requirements of society, cannot be met from the train station areas providing other required public service which is railway transportation in this case. There is no any value increase in train station area after development plan implementation. Therefore, development readjustment share deduction from this public service area is unfair and contrary to the principle of equity.

As indicated in court decision, it is clear that railways service, which is presented as a monopoly by complainant institution due to its massive and high carrying capacity for passenger and cargo transportation via railways between local and international destinations, carries a superior public interest.

²¹ Damıtay Altıncı Daire E: 2006/2378, K: 2008/3405 "Demiryolu ulaşımının yolcu ve yük taşımacılığında kent içi, kentler arası ve ülkeler arası boyutuyla kitle halinde ve yüksek taşıma kapasitesi ile öne çıkan özelliği karşısında, davacı Kuruluş tarafından tekel niteliğinde sunulan bu hizmetin üstün kamu yararı niteliği taşıması karşısında, uyuşmazlığa konu edilen davacı Kuruluşun amaç ve hedefleri dışında kullanılması sonucunu doğuran imar planıyla gerçekleştirilen dava konusu değişiklikte hukuka uyarlık görülmediğinden iptali yolundaki, mahkeme kararında sonucu itibariyle isabetsizlik görülmemiştir."

4.2.4 Turkish State Railways – The Case of Tokat

Complainant: Turkish State Railways

Defender: Turkish Republic Turhal Municipality

Date of Notification: 06.02.2007

Docket No: 2005/1291

Decree No: 2006/4117

Based on the Act of City Council of Turhal Municipality whose date 07.07.2005 and no 163, development plan implementation was made by Turhal Municipality including the real estate which is belong to Turkish State Railways (TCDD) and, whose block number is 72 and parcels numbers are 3, 4 and 5, in the Province of Tokat, Turhal District, Seyfi Demirsoy Neighborhood (Tokat İli, Turhal İlçesi, Seyfi Demirsoy Mahallesi). In this implementation, approximately 24% development readjustment share was deducted from the Turkish State Railways' real estate (3, 4 and 5 parcel). Therefore, Turkish State Railways opened a case to cancel of this development plan implementation. (Turkish State Railways has regional system. Tokat is taken part in Sivas Region of Turkish State Railways. Therefore, the pending place of action in Sivas Administrative Tribunal)

In the bill in equity of Turkish State Railways, it is stated that Turkish State Railways is the public institution which provides service for transportation of citizens and goods. To sustain and develop this public service, they need those parcels. Moreover, Turkish State Railways claimed that DOP deduction can only be applied in exchange of the value increase of the estates due to land adjustment and it is proven by precedents of Higher Judicial Bodies. In this situation it is impossible to mention about increasing in value of Turkish State Railways' parcel. Because, being talk about real estates (3, 4 and 5 parcel) are allocated as a "Railway zone" in development plans and its purpose of usage does not change. Moreover, the public areas such as parks, roads, etc. cannot be met from other public service areas such as

railways, station, etc. Therefore, Turkish State Railways demands to cancel of aforementioned development plan implementation

In the bill of answer of Turhal Municipality, they defend that; it cannot be possible to separate the Turkish State Railways' parcel so it is legal obligation to include the parcel totally in land arrangement area. Aforementioned development plan implementation complies with the laws and regulations. In regulation zone, there are not only Turkish State Railways' parcels, but also there are many properties belonging to citizen. In addition to all above, it is not true the statement that provided public service of railways is going to be interrupted because of aforementioned development plan implementation

Expert's Report

According to expert's report which was demanded to be prepared by Court, it has been determined those following items;

- Public areas can be obtained by government without paying a price, by making a DOP deduction, which we can characterize as the tax on the increased value, that occurs due to the implementation of development plans. Development readjustment share could be 35% at most in the Development Law at first. This ratio increased to 40% with some additional regulations²²
- 1.494.378,71 m² area has been arranged and 1.147.676,68m² has been appropriated for implementation.
- It was stated that the ratio of development readjustment share (DOP) was calculated as 24% for said region and DOP deduction was met from the

²² BİLİRKİŞİ RAPORU: İmar planları uygulamalarında artan değer karşılığında düzenlemeye giren taşınmazlardan değerlendirme resmi veyahut aynı vergi niteliğindeki DOP kesintisi yapılarak yasada sözü edilen kamusal alanlar bir bedel ödenmeksizin kamunun eline geçer. Oluşturulan imar parsellerinin ihtiyacı olan kamu hizmet alanlarına düzenlemeye giren taşınmazların katılımı en çok %35 oranında olabilir. %35'lik ortaklık payı oranı mutlak olmayıp alınabilecek azami miktarı ifade etmektedir.

Bu oran, 3194 Sayılı İmar Kanununun ilk metninde yüzde otuz beş iken 17.12.2003 tarih ve 25319 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 03.12.2003 tarih ve 5006 Sayılı İmar Kanunu ile İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanunun 1. Maddesi ile %40'a yükseltilmiştir.

parcels which were subject to the case (3, 4 and 5) in spite of provision of public service of Turkish State Railways.

- Although, the parcels subject to the case, which maintain to provide public service can be included to land arrangement area, it is not possible to make DOP deduction from these parcels. Nevertheless, with the making of DOP deduction from the lands belonging to Turkish State Railways, Turhal Municipality has obtained the lands unfairly.
- The parcels subject to case, which are included in arrangement area, are separated for the common use of the public or providing public service, in other words they are allocated for public service. DOP deduction and application of Article 18 of the Law No. 3194 on these parcels is against the spirit of regulation. Although, it was a technical obligation to take the complainant's parcel to the implementation, but it had to be removed in the same way without any deduction.²³
- DOP deduction cannot be made from the areas which are allocated for public purposes (Turkish State Railways, Police Station, water depot, substation etc.) and are currently used for public needs in the elementary development plan. It is not possible to mention about increase in value of real estates, which continue to be used for public purposes and separated as public service in development plans. Therefore, making DOP deduction from those parcels is not fair.²⁴

According to above demands and experts' reports, Sivas Administrative Tribunal decided to cancel of development plan implementation whose Act of City

²³ Düzenlemeye alınana davaya konu parseller, kamunun ortak kullanılmasına veya bir kamu hizmetinin görülmesine ayrılan yerlere isabet etmektedir. Parseller kamu hizmetine özgülenmiştir. Parsellerin 3194 Sayılı Kanununun 18. Madde uygulamasına alınarak Düzenleme Ortaklık Payı kesilmesi düzenlemenin ruhuna aykırıdır. Davacı kurumun tahsis alanının imar uygulanmasına alınması teknik bir zorunluluk ise, imar planındaki kamu tesis alanına kesinti yapılmadan, doğrudan tahsis edilerek uygulamaya alınması mümkündür.

²⁴ Herhangi bir nedenle kamusal amaçlar (TCDD, karakol, su deposu, trafo yeri vb.) için tahsis edilen ve halen uygulama imar planında bu tahsis amaçları devam eden parsellerden düzenlemeye alınmış olmalarına rağmen DOP alınmaz. Kamusal amaçlı kullanımı devam eden ve imar planında da bu amacın sürekliliği sağlanan taşınmazların değer artışına uğramaları mümkün olmadığı, kamulaştırma ile elde edilen imar planında da aynı amaca ayrılan dava konusu düzenleme ortaklık payı kesilmesinin hakkaniyetli olmadığı, dolayısıyla düzenleme aşamasında DOP alınmayacak parseller olarak değerlendirilmesi gerekirken, düzenlemeye alınarak DOP kesintisi yapıldığı tespit edilmiştir.

Council's number 2005/163 and Presidency of The Sixth Chamber of The State Council approved this court decision. In state council decision, it is stated that:

- *In the light of expert's report, it is determined that regulation zone was contrary to the legislation.*
- *According to laws and related regulation; it can be interpreted that in development plan implementation DOP deduction is applied in exchange of the value increase of the estates due to landadjustment.*
- *However, in development plan implementation it is definitely seen that there is DOP deduction taken from the real-estate belonging to the complainant institution in defiance of laws and regulations. Because the public transportation providing by Turkish State Railways still continues at issued parcels so it is not possible to mention about any value increasing.*
- *Therefore, the decision of Sivas Administrative Tribunal was decided to be approved.*

Evaluation of the case: It is clearly specified in expert's report DOP deduction cannot be made from the areas which are allocated for public purposes (Turkish State Railways, Police Station, water depot, substation etc.) and are currently used for public needs in theplementary development plan. It is not possible to mention about increase in value of real estates, which continue to be used for public purposes and allocated as public service in development plans.

Turkish State Railways is the public institution which provides service for transportation of citizens and goods and so that it carries a superior public interest. . By this means, the public service areas such as road, green area, square... which are requirements of society, cannot be met from the train station areas providing other required public service which is railway transportation in this case. Therefore, development readjustment share deduction from railways area is not fair. To sustain public transportation, in other words providing public interest is interrupted as a

result of subject application. Based on the 18th Article of Reconstruction Law, the court decided to cancel of mentioned development plan implementation because of unfair DOP deduction.

As a result, it appears that the DOP deduction is used for road and green space in accordance with the law in this case. However, in terms of planning principles and urbanization, providing railways transportation carries more significant public interest as it is stated in the expert report. Therefore, the use of DOP deduction public services, such as road or green space, does not always mean that it is compatible with urbanism principles. It should be examined the public interest concept taking into consideration of other public services also in planning.

4.2.5 Turkish State Railways – The Case of Zonguldak

Complainant: Turkish State Railways

Defender: Turkish Republic Saltukova Municipality

Date of Notification: 10.03.2009

Docket No: 2008/846

Decree No: 2009/148

Based on the Act of City Council of Saltukova Municipality whose date 18.04.2008 and no 2008/15, development plan implementation was made by Saltukova Municipality including the real estate which is belong to Turkish State Railways (TCDD) and, whose parcel no is 1832, in the Province of Zonguldak, Çaycuma District, Saltukova Train Station Neighborhood. In this implementation, approximately 17% development readjustment share was deducted from the Turkish State Railways' real estate (1832 parcel). Turkish State Railways was object to that implementation however the objection was rejected by Municipality. Therefore, Turkish State Railways opened a case to cancel of this development plan implementation.

In the bill in equity of Turkish State Railways, it is stated that Turkish State Railways is the public institution which provides service for transportation of citizens and goods. To sustain and develop this public service, they need that parcel totally. Moreover, Turkish State Railways claimed that DOP deduction can only be applied in exchange of the value increase of the estates due to landadjustment and it is proven by precedents of Higher Judicial Bodies. In this situation it is impossible to mention about increasing in value of Turkish State Railways' parcel. Because, being talk about real estate (1832 parcel) is separated as a "Railway zone" in development plans and its purpose of usage did not change. Moreover, the public areas such as parks, roads, etc... cannot be met from other public service areas such as railways, station, etc...Therefore, Turkish State Railways demands to cancel of aforementioned development plan implementation

- *"According to Development Law Article:18, in development plan implementation DOP deduction is applied in exchange of the value increase of the estates due to landadjustment. Moreover DOP deduction aims to create public service areas such as primary and secondary institutions affiliated to the Ministry of National Education, public services such as roads, squares, parks, parking lots, children's horticulture, green areas, places of worship and police stations and facilities related to these services... So it cannot be used for any other purposes except from above."*²⁵

²⁵ "3194 Sayılı İmar Kanununun 18. Maddesi uyarınca yapılan düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların dağıtımı sırasında bunların yüzölçümlerinden yeteri kadar saha, **düzenleme dolayısıyla meydana gelen değer artıçarı karşılığında düzenleme ortaklık payı** olarak düşülebilmektedir. Ancak bu maddeye göre alınacak düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı ilk ve ortaöğretim kurumları, yol, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, ibadet yeri ve karakol gibi umumi hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarla kullanılamayacağı da amir hükümdür."

- *In this frame, the essence of the land and area regulation which is stated in Article 18 of the Law no. 3194 is that even if the decreasing occurs in square of land which is contained in development plan implementation (zoning) boundary, due to the value increasing in that land depends on construction of roads, parks, squares, etc... the property right will be protected in substance. In other words, social equilibrium is ensured by force of the value increase in implemented land.²⁶*
- *However the principle to be briefly summarized above is only for the private property issue or for the areas that are publicly owned and unallocated for using for public services. Because the purpose of use has not changed, there will be no value increase in areas which are separated for using of public service after the development plan implementation.²⁷*
- *With this, 51.604 m² part of the 1832 parcel belonging to Turkish State Railways is contained in development plan implementation which was made by defendant municipality:*
 - *4.919 m² of parcel is separated for commercial usage*
 - *37.746 m² of parcel is separated for railway area*
 - *8.939 m² of parcel is DOP deduction using for roads, parks, etc.. (approximately 17%)*

²⁶ “Bu çerçevede 3194 Sayılı İmar Kanununun 18. Maddesinde öngörülen arazi ve arsa düzenlemesinin özü düzenleme nedeniyle imar sınırı içinde bulunan arazi ve arsaların yüzölçümünde eksilme söz konusu olsa bile yapılan yol, meydan, park, otopark gibi alanlarının o bölgenin sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik hareketliliğine sağladığı katkı nedeniyle ortaya çıkan değer artışı nedeniyle mülkiyet hakkının özü itibarıyla ihlal edilmemesi, böylece sosyal dengenin sağlanmasıdır.

²⁷“Ancak, yukarıda kısaca özetlenmeye çalışılan ilke sadece özel mülkiyete konu taşınmazlar için ya da kamuya ait olup kamusal hizmete özgülmemiş alanlar için söz konusu olup, kamusal hizmete özgülmemiş arsa veya arazilerin imar uygulaması sonrasında değerinde ifa ettiği kamu hizmeti itibarıyla herhangi bir artış söz konusu olmayacaktır.”

- *According to the principles of the development plan implementation which is tried to be explained above, it is a legal obligation not to make the DOP deduction from the land separated as “Railways Service Area” in development plan due to not value increasing in land before and after the regulation.²⁸*
- *It can be possible to include the real estates which maintain to provide public service belonging to the client administration to the development plan implementation; however, it should not be any deduction from those estates in accordance with the provisions of the share. Otherwise, public service is going to be interrupted and it cannot satisfy to aims expected of it.*

By taking into account the prescribed legal grounds, Act of City Council of Saltukova Municipality whose date 18.04.2008 and no 2008/15, development plan implementation is demanded to be cancelled by Turkish State Railways.

In the bill of answer of Saltukova Municipality, they defend that;

- *There is no exact division about DOP deduction and it can only be applied in exchange of the value increase of the estates due to land adjustment according to Article 18 of Development Law No 3194.²⁹*
- *Moreover, it cannot be possible to separate the Turkish State Railways’ parcel so it is legal obligation to include the parcel totally in land arrangement area.³⁰*

²⁸ “İmar uygulamasının yukarıda izah edilmeye çalışılan esaslara göre düzenleme öncesi ve sonrasına göre hiçbir değer artışı olmayan, tamamen kamusal hizmet niteliği devam eden ve imar planında TCDD Hizmet Alanı olarak belirtilen 37.746 m²’lik alandan **düzenleme ortaklık payı (DOP) kesintisi yapılmaması** yasal bir zorunluluktur.”

²⁹ “3194 Sayılı Kanununun 18. Maddesinde düzenleme sebebiyle değer artışı olacak alan şeklinde bir ayırım yapılmamıştır.”

³⁰ “Uygulama yapılan alan tek parsel olduğu için bu parseli bir bütün olarak uygulamaya sokulması yasal zorunluluktur.”

- *The arrangement that matter in dispute was prepared according to Turkish State Railways' opinion, before development plan implementation was arranged, our Municipality and Turkish State Railways had negotiated many times and they had collaborative work.*
- *Aforementioned development plan implementation complies with the laws and regulations. When this arrangement was prepared, the providing of public interest was first aim and it was trying to create roads, green spaces and other public uses.*
- *The area which is separated for "Railways Zone" in development plan has no any deduction.³¹*
- *In addition to all above, it is not true the statement that provided public service of railways is going to be interrupted because of aforementioned development plan implementation³²*

Due to the reasons explaining above, mentioned development plan implementation comply with laws and regulations. So that, it is demanded to dismissal of request for cancellation about Act of City Council of Saltukova Municipality whose date 18.04.2008 and no 2008/15

According to above demands and items; Zonguldak Administrative Tribunal decided to cancel of development plan implementation whose Act of City Council's number 2008/15. In the court decision, it is stated that;

- *According to laws and related regulation; it can be interpreted that in development plan implementation DOP deduction is applied in exchange of the value increase of the estates due to landadjustment.*
- *However, in development plan implementation it is definitely seen that there is approximately 17% DOP deduction taken from the real-estate*

³¹ ve ³² "İmar planında TCDD Hizmet Alanı olarak görülen hiçbir alan kesintiye uğramamıştır. Bu sebeple uygulamanın kamusal hizmeti aksatacağı iddiası doğru değildir."

belonging to the complainant institution in defiance of laws and regulations. Because the public transportation providing by Turkish State Railways still continues at issue 1832 parcel so it is not possible to mention about any value increasing.

- *Although it can be seen that there is a balance in public interest because of using aforementioned parcel to create public spaces, the municipality disregarded complainant institution's demand and so they missed the superior public interest and more significant public service.*

In the light of the above opinions, Zonguldak Administrative Tribunal canceled the being talked about development plan implementation whose Act of City Council's number 2008/15³³. It is written in the decision:

Development plans are prepared to ensure a healthy structure of the physical environment, to direct investment choices and development trends, and to determine the balance of land use and conservation which are closely related to society and community life, in the most rational way. Development plans can be revised and changed because of some required conditions in accordance with the methods prescribed in the legislation.

NOTE: After the decision of Zonguldak Administrative Tribunal, Saltukova Municipality appealed for reversal to Council of State. In the reasoned decision of State Council;

Although, the reasons about DOP deduction propounded from Turkish State Railways, which are also matter in dispute, were regarded as fair, due to the fact that the aforementioned development plan implementation was suggested from

³³Zonguldak İdare Mahkemesi E: 2008/846, K: 2009/148 "Davalı idare tarafından düzenlemeye tabi tutulan arsa ve arazilerin dağıtım sırasında, ancak düzenleme dolayısıyla meydana gelen değer artışları karşılığında düzenleme ortaklık payı olarak yeteri kadar sahanın düşülebileceği, bakılan uyuşmazlıkta ise davacı kuruma ait olan ve uygulamaya giren 51.604 m²'lik alanın üç parsel ayrıldığı, 123 ada 1 ve 2 parsel sayılı taşınmazların (1.722+3.197=4.919 m²) ticaret alanı olarak, 123 ada 3 parsel sayılı taşınmazın ise (37.746 m²) Devlet Demiryolları Hizmet Alanı olarak belirlendiği, imar uygulaması sonucunda uygulamaya giren alanın tamamından 8.939 m² düzenleme ortaklık payı kesildiği, Devlet Demiryolları Hizmet Alanı olarak belirlenen ve kamusal hizmet niteliği devam eden 123 ada 3 parsel üzerinde bulunan 37.746 m²'lik alandan kesinti yapılmaması gerektiği halde kesinti yapıldığı, bu haliyle uygulamanın mevzuat hükümlerine aykırı olduğu tartışmasız olup, imar uygulamasının kabulüne ilişkin encümen kararında ve bu karara karşı yapılan itirazın reddine ilişkin Belediye Başkanlığı işleminde hukuka uyarlık görülmemiştir. Açıklanan nedenle davanın iptaline oybirliği ile karar verildi.

Complainant Institution (Turkish State Railways) to Saltukova Municipality, it is decided that Zonguldak Administrative Tribunal should reverse a judgment.

According to decision of State Council explained above, Zonguldak Administrative Tribunal changed its decision and reversed the first judgment. The development plan implementation was not canceled and was decided to be enforced.

In this case, however the arrangement did not cancel, it is still clear that the main idea of this thesis is regarded as fair. According to Development Law Article:18, in development plan implementation DOP deduction is applied in exchange of the value increase of the estates due to land adjustment. If there is no value increasing in land, it is impossible to mention about DOP deduction. Therefore, it can be interpreted that the public service areas which are separated for using as public interest in the development plans should not be excluded in those plan and their implementations.

Evaluation of the case: Based on the court decision, it can be said that according to the principles of the development plan implementation which is tried to be explained above, it is a legal obligation not to make the development readjustment share deduction from the land separated as “Railways Service Area” in development plan because it is not possible to mention about increase in value of real estates, which continue to be used for public purposes and separated as public service in development plans. Public interest is interrupted as a result of subject application. Based on the 18th Article of Reconstruction Law, the court decided to cancel of mentioned development plan implementation because of unfair DOP deduction.

Although it can be seen that there is a balance in public interest because of using development readjustment share deduction to create public spaces, the municipality disregarded complainant institution’s demand and so they missed the *superior public interest* and more significant public service.

4.2.6 An Overview of Sample Cases

The main theme of the Development Readjustment Share is the change in the distribution of ownership in the regulated areas and the increase in the value of lands. As a result of this increase, land deduction is made as DOP and so social balance is achieved. When the objective of DOP is to be examined, the purpose of the DOP application achieves the healthy urbanization and development and thus realizes the public interest. In addition, it aims to provide public service areas which are needed of neighborhood. Another purpose of the development readjustment share is to prevent or to minimize of expropriation expenditures for creating public service areas which should be provided by authorities and to meet the public requirements of the area. Except from these aims, development readjustment share applications which are carried out with a personal, political purpose is going to be against the law.

When the examination of cases above, it is definitely seen that Turkish State Railways has been right about their demands for DOP applications. Almost all cases have resulted in favor of Turkish State Railways. It is written in reasoned decision of Courts that it is not possible to mention about value increasing in railways' area after implementation of development plans. Therefore, development readjustment share deduction taken from those areas is not in accordance with Laws. Providing of public needs from other public areas is not logical and it is contrary to spirit of public interest concept also. If there are different public interests on an issue, it is needed to choose one of those public interests. At this point, when one of the public interests is preferred to the other, the concept of "superior public interest" emerges (Tezcan and Poyraz, 2013, p.15). Therefore, it is stated in Court decision, public transport systems like railways have superior public interest. Summary of the cases is shown in Table 7.

As it can be seen from the cases, subject municipalities used the development readjustment share as an instrument of providing public interest by creating green areas, roads, etc. Although it is definitely stated in the Reconstruction Law that development readjustment share can be taken only in exchange of value increase due to implementation of development plan, all these municipalities ignored this state. While they were trying to create spaces which are public needs, they damaged the

public transportation which has superior public interest. The lands of railways has been reduced day by day, therefore Turkish State Railways had to make extra expropriation to operate their purposes. Some important railway projects have been interrupted because of the development problems. Moreover, according to planning and urbanization principles, providing railways transportation carries more significant public interest as it is stated in the experts' reports and court decisions. Therefore, the use of DOP deduction public services, such as road or green space, does not always mean that it is compatible with planning principles. In addition, using of DOP deduction for roads or parks does not provide public interest also. It should be examined the public interest concept taking into consideration of other public services also in planning.

Most of the Turkish State Railways' properties (lands) are located in urban centers and they have large surface area. There are demands for utilization of these properties in line with the increasing in technical and social infrastructure requirements of the city in urban development process. Most of these requests are executed without the knowledge of Turkish State Railways. Today, there are still several cases related with development readjustment share deduction in railways' lands. In spite of the many vested sample cases which indicate that the DOP deduction from the public service areas is not compliance with Reconstruction Law. Turkish State Railways have become aware of this illegal practice, even if it is late, and they have been able to overcome these problems which will occur in the future to sustain their public transportation projects. By this means, the spirit of the public interest concept is not damaged and public interest is provided in the legal boundaries. Because, as it is indicated in chapter 2, according to the Turkish Supreme Court's decisions; *“Public service is public interest”* (Akillioğlu, 1989, p.15).

Cases	Year	Municipality	Case Subject	Decision
The Case of Malatya	2003	-----	DOP deduction from school area	Implementation of development plan was cancelled. Because there is no value increase in subject area, so DOP application is not legal.
The Case of Adana	2004	Seyhan Municipality	DOP deduction from railways' area	Implementation of development plan was cancelled. Because there is no value increase in railways' area after implementation of development plan and public transportation is interrupt due to DOP application.
The Case of Afyon	2006	Afyon Municipality	Green area and road were allocated in Railways' zone in development plan change	Development plan change was canceled. Because railways' parcels are allocated for other public services, however, this situation causes to damage of superior public interest providing by railways.
The Case of Tokat	2006	Turhal Municipality	DOP deduction from railways' area	Implementation of development plan was cancelled. Because public transportation is interrupt due to DOP application and there is no value increase also.
The Case of Zonguldak	2009	Saltukova Municipality	DOP deduction from railways' area	Implementation of development plan was not cancelled. Because there is a protocol between Turkish State Railways and Municipality, and this implementation has been made according to that protocol.

Figure 7 Summary of Cases (Source: Produced by the author)

CHAPTER 5

CONCLUSION: EVALUATION OF DEVELOPMENT PLAN IMPLEMENTATION APPLIED IN PUBLIC SERVICE AREA (Development Readjustment Share from the Point Of Public Interest Concept and Proposals)

Development readjustment share deduction from public service areas; the case of Turkish State Railways constitutes the subject matter of this thesis. In this respect, three main chapters have been examined during the study:

1. Concept of public interest and planning,
2. Development readjustment share, as an instrument for providing public interest,
3. Development readjustment share applications in the areas of Turkish State Railways,

First of all, the concept of public interest in literature was reviewed, and then a survey of the methods of land readjustment in planning is explained and the examples are given from the world. Then, development readjustment share, as an instrument for providing public interest is explained in detailed. The third chapter, development readjustment share application in the areas of Turkish State Railways was examined and the cases about this application were clarified.

Public interest concept has growth and progressed after 1950s. Although, it has a deep-rooted history, public interest concept is still a controversial issue. Particularly, beginning with the year of 2000's due to effects of globalization, public interest has become central of politics and policies.

There are different theories to define what public interest is. When we examine the theories about public interest, it seen that different theories provide different definitions for public interest.

In the general sense, the concept of public interest in terms of individual and community interest can be summarized under the three headings:

1. Individual Theories
2. Common Interest Theories
3. Normative Theories

In this study, common interest theory is regarded as the most expressive theory of public interest; therefore common interest theory is accepted as definition of public interest. According to this theory, public interest is a sum of common benefits concerning whole society.

In Turkey, public interest concept is taken a part in the Constitution. In the 1982 Constitution regulates the rights of citizens, thus public interest is mentioned in the constitutions articles. These articles can be arranged as follows:

- Under the title of “*Freedom of Residence and Movement*” Article 23
- Under the title of “*Property Rights*” Article 35
- Under the title of “*Utilization of the Coasts*” Article 43
- Under the title of “*Expropriation*” Article 46
- Under the title of “*Nationalization and Privatization*” Article 47
- Under the title of “*Local Administration*” Article 127
- Under the title of “*Planning, Economic and Social Council*” Article 166
- Under the title of “*Forests and the Inhabitants of Forest Villages*” Article 169

To sum up, it can be said that the 1982 Turkish Constitution has mentioned the concept of public interest and it highlights the importance of public interest with stating that restriction may be occurred on individual rights and liberties on behalf of public interest.

Based on the Constitutional Court’s decision which is “Public service is public interest”, it is interpreted that the main purpose of planning is to serve and promote public interest. Planners are responsible for creating public spaces and they are also responsible for applying policies for citizens living in welfare. In that point, land readjustment is an instruments using by planners to provide public interest.

Land readjustment is an important tool for urban development, creating new land and re-organizing urban area.

In Turkey, the readjustment for plan implementation is used for as a land readjustment method. It is explained in 18th Article of Reconstruction Law and its accompanying regulations. The land readjustment method can also be called as “Development Plan Implementation” or “Implementation of 18th Article” in Turkey. In general, the municipalities are responsible of the process of development plan implementations. The main subject of the development plan implementation is “development readjustment share” which can shorten as DOP.

DOP is defined in the 18th Article of the Reconstruction Law. According to Reconstruction Law No 3194 and 18th Article, it is stated that the DOP application can be made for which public services (primary and secondary institutions affiliated to the Ministry of National Education, public services such as roads, squares, parks, parking lots, children's horticulture, green areas, places of worship and police stations and facilities related to these services). These public areas are provided with the contribution percentage of within project area. According to this article, landowners who have parcels in development plan implementation project area (land readjustment project) have to give up at most 40% of their land for mentioned purposes.

However, there is a limitation which is stated Reconstruction Law for using of DOP. Based on that limitation, **DOP deduction is applied in exchange of the value increase of the estates due to land adjustment.** So it is definitely said that, if there is no increasing in land value there cannot be DOP deduction. Yet, sometimes DOP is applied the areas which has no value increase after the implementation of development plan. In other words, it is not used in accordance with Law.

One of the most significant examples of DOP deduction from lands despite the no value increase is that DOP deduction from the areas providing public service such as school areas, railways, highways, etc. After the implementation of development plans, it is not possible to claim that there is value increase in the public service areas. Therefore, DOP application on those lands is against to principle of value increase written in the Reconstruction Law.

Despite the fact that it is explained obviously in the Reconstruction Law that DOP deduction can be only made for the exchange of the value increase, municipalities insist to use DOP applications for the areas which are allocated for public service unfortunately. This matter is subjected to the case for several times. The first precedent decision in this regard was taken because of the DOP deduction made from the area separated for educational service in the development plan and is already being used as a school. This precedent decision has created awareness for some public institutions; one of them is Turkish State Railways.

Turkish State Railways is a public institution which provides monopolistic public service: Public transport and cargo affairs in national and international scale. Some of the lands of Turkish State Railways used for maintenance and operation of railway activities are allocated as railways area in development plans; on the other hand, some of the lands of Turkish State Railways which are unused for railways activities (these areas are not necessary for maintenance of railways). They are allocated for other usage such as commercial area, residential area, etc. However, some municipalities make DOP deduction from the lands which are allocated as railways area in development plan and belonging to Turkish State Railways. This situation causes the decreasing of Turkish State Railways' land day by day and public service which is handled by Turkish State Railways interrupts. Although, according to 18th Article of Reconstruction Law, it is stated obviously that DOP deduction is only made in exchange for increasing in land value, even though there is no increase in the value of the land in which the railway activities are executed.

Because of these applications, there have been several cases between municipalities and Turkish State Railways. Four of them were explained in details, and for that matter it is definitely seen that Turkish State Railways wins most of those cases. Providing of public needs from railways areas causes to damage of another public need, so it is not in accordance with laws. If there are different public interests on an issue, it is needed to choose one of those public interests. At this point, when one of the public interests is preferred to the other, the concept of "superior public interest" emerges. Turkish State Railways is a public institution which provides public transportation and cargo facilities. Therefore, It has great significance on transportation in national and international scale. Therefore, it is

proven by Courts' results and reasoned decisions that public services provided by Turkish State Railways has superior public interest and in case of interruption of these public services, public interest will be damaged.

As the sample cases are examined, it is seen that the DOP application, which is the subject of many cases, is used to create areas for public service such as roads, parks, green areas, etc. When considered from this point of view, using of DOP deduction for roads, parks and other public spaces seems as if there is no matter that damage the public interest. On the contrary, it can be thought that the purpose is to create spaces for public interest. However, DOP deduction taken from other public service areas can cause to interrupt of those other public services. Therefore, in those kinds of cases, public interest can be harmed more seriously. Land reduction taken from the public service areas such as railways which has no alternative confronts us as a bigger problem in urban lands.

As a result, in the introduction part of this study, it is mentioned about hypothesizes which are proven like that;

- The main subject of the development plan implementation is *“development readjustment share” (DOP)*. It can be seen from the cases, development readjustment share is the most important instrument for providing public interest by creating public spaces.
- DOP application can be made for which public services (primary and secondary institutions affiliated to the Ministry of National Education, public services such as roads, squares, parks, parking lots, children's horticulture, and green areas, places of worship and police stations and facilities related to these services). DOP has to be used for which purposes and conditions are written in the law, otherwise it is not in accordance with Reconstruction Law
- Despite the fact that it is explained obviously in the Reconstruction Law that DOP deduction can be only made for the exchange of the value increase, which is the restriction of using this instrument, municipalities insist to use DOP applications for the areas which are

separated for public service. However, these applications which have no value increase in lands is not in accordance with law and Court decisions prove it.

- When one of the public interests is preferred to the other, the concept of "superior public interest" emerges. Otherwise, public interest is damaged further. However, this problem has not been perceived yet clearly.

Hereby, it is proven that development readjustment share deduction from public service areas is not in accordance with laws. However, municipalities still insist for using this unlawful application in development plan implementation. It is possible to take some precautions to avoid mistaken DOP applications. First of all, 18th Article of the Reconstruction Law and other related regulations have to be examined detailed and clarified. Some changes have to be made to improve of development readjustment share definition and it is needed to determine the limitation of using of DOP more clearly in related laws and regulations. Moreover, new regulations should be made to clarify the definitions of public services proved by judicial decisions. On the other hand, every landowner should know their rights about development plans and their applications. However, municipalities should not abuse of their rights to gain land illegally. Their most important duty is to ensure a healthy structure of the physical environment, to direct investment choices and development trends, and to determine the balance of land use and conservation which are closely related to society and community life. To provide social balance, it can be beneficial to participation of landowners and non-governmental organizations to the process of development plan implementations (Implementations of 18th Article). Landowners should be informed before projects are finished like in Japan and France. In addition to all these proposals and measure, it should be known that there is a method to use land transformation among public institutions.

In the event that a public institution needs the land which belongs to another public institution, it should be used 30th Article of Expropriation Law No: 2942³⁴. In case of the insufficiency of lands to provide public services such as parks, roads, school areas, etc. which are indicated in 18th Article of Reconstruction Law, transformation of land between those institutions in accordance with the legal frameworks indicated in 30th Article of Expropriation Law may prevent any damage to the public interest.

³⁴ **2942 Sayılı Kamulaştırma Kanunu**

Resmi Gazete Yayımlanma Tarih : 8/11/1983 **Sayı** : 18215

Bir idareye ait taşınmaz malın diğer idareye devri

Madde 30– (Değişik: 24/4/2001 - 4650/17 md.) Kamu tüzelkişilerinin ve kurumlarının sahip oldukları taşınmaz mal, kaynak veya irtifak hakları diğer bir kamu tüzelkişisi veya kurumu tarafından kamulaştırılmaz.

Bu suretle devir alınan taşınmaz mal, kaynak veya irtifak hakkı, sahibinden kamulaştırma yolu ile alınmış sayılır ve devir amacı veya devreden idarenin izni dışında başkaca bir kamusal amaçla kullanılamaz. Aksi takdirde devreden idare, 23. madde uyarınca taşınmaz malı geri alabilir. Bu husus tapu kütüğünün beyanlar hanesine şerh verilir.

BIBLIOGRAPHY

İmar (18. Madde) Uygulaması ve Düzenleme Ortaklık Payı. 12 07, 2015 tarihinde http://emektd.com.tr/Images/Uploads/Files/1608130308_imaruygulamasiveduzenlemeortaklikpayi.pdf adresinden alındı

3194 Law. (Accepted 3.5.1985 - Published 9.5.1985). Ankara.

<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.3194.pdf> adresinden alındı

2942 Law (Accepted 4.11.1983- Published 8.11.1983). Ankara

<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2942.pdf> adresinden alındı

Akıllıoğlu, T. (1989). Kamu Yararı Kavramı Üzerine Düşünceler- Notlanmış Konuşma Metni. *Dünya Ormancılık Günü Toplantısı*. Türkiye Ormancılar Derneđi, 11-22

Alexander, E. R. (2002). The Public Interest in Planning: From Legitimation to Substantive Plan Evaluation. *Planning Theory* 1(3), 226-249.

Alfasi, N. (2009). Planning and the Public Interest: An Editorial Introduction. *Geography Research Forum*. Vol:29, 1-6

Bozeman, B. (1979). *Public Management and Public Analysis*. November 28, 2016 tarihinde <http://www.msu.edu/course/prr/841/BozemanChap3.doc> adresinden alındı

Bozeman, B. (2007). *Public Values and Public Interest*. Georgetown University Press.

- Campbell, H., & Marshall, R. (2000). Moral Obligation, Planning, and the Public Interest: A Commentary on Current British Practice. *Environment and Planning B* 27(2), 297-312.
- Campbell, H., & Marshall, R. (2002). Utilitarianism's Bad Breath? A Re-evaluation of the Public Interest Justification for Planning. *Planning Theory* 1(2), 165-89.
- Constitution Of The Republic Of Turkey*. (1982). October 2016 tarihinde https://global.tbmm.gov.tr/docs/constitution_en.pdf. adresinden alındı
- Friedmann, J. (1973). The Public Interest and Community Participation: Towards a Reconstruction of Public Philosophy. *Journal of the American Institute of Planners* 39(1), 2-12.
- Gök, T. (1981). *İmar Mevzuatının Değerlendirilmesi, İmar Planları Yapım ve Uygulama Süreçleri*. Ankara: Şehir Planlama Mimar Mühendisleri Odası, 20-26
- Grant, J. (2005). Rethinking the Public Interest as a Planning Concept. *Plan*, 48-50.
- Howe, E. (1983, October 22). Planners' Views of The Public Interest . San Francisco: Annual Meeting of the Association of Collegiate Schools of Planning.
- Howe, E. (1992). Professional Roles and the Public Interest in Planning . *Journal of Planning Literature* 6(3), 230-248.
- Keleş, R. (1989). Kıyıların Korunması ve Kamu Yararı . *SBF Dergisi* 44(1-2), 39-62.
- Keleş, R. (2011). How to Reconcile Private Interest with Public Interest . R. W.-G.-C. Erwin Hepperle içinde, *Core-Themes of Land Use Politics: Sustainability*

and Balance of Interests (s. 9-21). Zürich: vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich.

Koçak, H. (2009). İmar Uygulamasında Düzenleme Ortaklık Payı. *12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı*. Ankara: TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası.

Larsson, G. (1993). *Land Readjustment: A Modern Approach To Urbanization*. Avebury Press. USA

Larsson, G. (1997). Land Readjustmen: A Tool for Urban Development. *Habitat International*, Vol 21, No.2, 141-152.

Lloyd, G. (2006). *Planning and the Public Interest in the Modern World*. Edinburgh: The Sir Patrick Geddes Commemorative Lecture 2006.

Malatya İl Özel İdaresi, Esas No: 2001/2999 ve Karar No: 2003/1045 (Danıştay Altıncı Daire Başkanlığı).

Oruç, V. (2015). *Düzenleme Ortaklık Payı Nereye Gidiyor*. İstanbul : <http://www.hukukihaber.net/duzenleme-ortaklik-payi-dop-uygulamasi-nereye-gidiyor-makale,4052.html> adresinden alındı

Özdemir, G. E. (2009). The Role of Institutions in Promoting Public Interest Wtihin Context of Cultural and Natural Heritage Conservation: The Case of Gökova. Graduate School of Natural and Applied Sciences. *Master Thesis - METU*.

Schubert, G. (1961). *The Public Interest: A Critique of the Theory of a Political Concept*. Illinois, The Free Press.

TCDD 2. Bölge Müdürlüğü, (2008), Esas No: 2008/846 ve Karar No: 2009/148 (Zonguldak İdare Mahkemesi).

TCDD 4. Bölge Müdürlüğü,2005), Esas No: 2005/1291 ve Karar No: 2006/4117
(Sivas İdare Mahkemesi).

TCDD 6. Bölge Müdürlüğü, (2002), Esas No: 2002/1226 ve Karar No: 2004/486
(Adana 2. İdare Mahkemesi).

TCDD 7. Bölge Müdürlüğü, (2005), Esas No: 2005/58 ve Karar No: 2006/58 (Afyon
İdare Mahkemesi 2006).

TCDD İstatistik Yıllığı (2015), Turkish State Railways Annual Statistics 2010-2014,
Ankara, Vol. 2015/3

Tekeli, İ. (1988). Mülkiyet Kurumu, Kamu Yararı Kavramı ve İmar Planları Üzerine.
Planlama Dergisi. Vol. 88/2, 6-13

Tezcan, M. A., & Poyraz, U. (2013), Kamu Yararı Kavramının ve Türkiye'deki
Yasal Dayanaklarının Kentsel Politikalar Açısından Değerlendirilmesi.
Çağdaş Yerel Yönetimler, Cilt 22, Sayı 1, 1-21.

Türk, Ş. Ş. (2002). Land Development and Realization of Local Physical Plans in
Urban Areas in Turkey: A Model. *FIG XXII International Congress*.
Washington D.C.- USA.

Türk, Ş. Ş. (2003). Arazi ve Arsa Düzenlemesi Metoduna İlişkin Olumsuz Önyargı.
İTÜ Dergisi, Vol 2/1, 111-118.

Türk, Ş. Ş. (2003). The Use Of Land Acquisition Methods in Turkish Urban Areas.
FIG Working Week. Paris-France.

Türk, Ş. Ş. (2005). Land readjustment: an examination od its application in Turkey.
Cities, Vol. 22 No.1, 29-42.

- Türk, Ş. Ş. (2007). An Analysis On The Efficient Applicability Of The Land Readjustment (LR) Method In Turkey. *Habitat International*, Vol. 31, 53-64.
- Türk, Ş. Ş. (2008). An Examination for Efficient Applicability of the Land Readjustment Method at the International Context. *Journal of Planning Literature*. Vo.22 No.3, 229-242
- Türk, Ş. Ş., & Altes, W. K. (2010). Institutional Capacities in the Land Development for Housing on Greenfield Sites in Istanbul. *Habitat International* 34, 183-195.
- Türk, Ş. Ş., & Türk, C. (2002). The Use of Land Readjustment as a Land Development Method in Turkey. *FIG XXII International Congress*. Washington D.C.- USA.
- Ülkenli, Z. K. (1991, September). Evaluation Of Public Land With Reference To The Concept Of Public Interest And Land Use Planning. Graduate School of Natural and Applied Sciences, *Master Thesis - METU*.
- Ülkenli, Z. K. (1999, April). The Concept of Public Interest in Turkish Planning Experience With Reference To Tourism Centers. Graduate School of Natural and Applied Sciences, *PhD Thesis - METU*.
- Yamak, Y. (2006). İmar (Yapılanma) Haklarının Devri: Model - Uygulama Alanları ve Sonuçlar. *Maliye Dergisi*. Sayı 150, 107-121
- Yılmaz, M. (2014, 08 16). *İmar Kanunu'nun 18. Maddesi Çerçevesinde Düzenleme Ortaklık Payı Kavramı ve Uygulamaları*. 37-83
<http://e-dergi-marmara.dergipark.gov.tr/maruhad/issue/317/1506> adresinden alınmıştır

APPENDIX A

PRECEDENT DECISION OF THE PRESIDENCY OF THE 6TH CHAMBER OF STATE COUNCIL

T.C.

DANIŞTAY

6. DAİRE

E. 2001/2999

K. 2003/1045

T. 19.2.2003

• DÜZENLEME ORTAKLIK PAYI (Alınmaması - Parselasyon İşleminin İmar Planında Okul Alanı Olarak Ayrılan ve Bu Amaçla Kullanılan Taşınmazda Değer Artışı Yaratmayacağı)

• PARSELASYON İŞLEMİ (İmar Planında Okul Alanı Olarak Ayrılan ve Bu Amaçla Kullanılan Taşınmazda Değer Artışı Yaratmayacağı - Düzenleme Ortaklık Payı Alınmayacağı)

• İMAR PLANI (Okul Alanı Olarak Ayrılan ve Bu Amaçla Kullanılan Taşınmaz - Parselasyon İşleminin Değer Artışı Yaratmayacağı/Düzenleme Ortaklık Payı Alınmayacağı)

3194/m.18

ÖZET : Parselasyon işlemi imar planında okul alanı olarak ayrılan ve bu amaçlı kullanımı devam eden taşınmazda değer artışı yaratmayacağından, düzenleme ortaklık payı alınmaz.

İstem Özet: Malatya İdare Mahkemesinin 20.12.2000 günlü, E: 2000/359, K: 2000/1371 sayılı kararının usul ve yasaya aykırı olduğu ileri sürülerek bozulması istenilmektedir.

Savunmanın Özeti: Savunma verilmemiştir.

Danıştay Tetkik Hakimi Şule Tataroğlu'nun Düşüncesi: Ternyiz isteminin reddi ile mahkeme kararının onanması gerektiği düşünülmektedir.

Danıştay Savcısı Saadet Ünalın Düşüncesi: Ternyiz dilekçesinde öne sürülen hususlar, 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanununun 49. maddesinin 1. fıkrasında belirtilen nedenlerden hiçbirisine uymayıp İdare Mahkemesince verilen kararın dayandığı hukuki ve yasal nedenler karşısında anılan kararın bozulmasını gerektirir niteilte görülmektedir.

Açıklanan nedenlerle, temyiz isteminin reddiyle İdare Mahkemesi kararının onanmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren Danıştay Altıncı Dairesince Tetkik Hakiminin açıklamaları dinlendikten ve dosyadaki belgeler incelendikten sonra işin gereği görüldü:

Dava, ..., ..., ... mahallesi, ... ada, ... parsel sayılı ... Vilayeti İl Özel İdare Müdürlüğü'ne ait üzerinde ilköğretim okulu bulunan taşınmazı da kapsayan alanda 3194 sayılı Yasanın 18. maddesi uyarınca parselasyon yapılmasına ilişkin 20.08.1992 günlü, 65-92 sayılı işlemin iptali istemiyle açılmış; İdare Mahkemesince, 3194 sayılı yasanın 18. maddesi uygulamalarında bağımsız parsel verilememesi durumunda aynı şart ve değerde hisseli parsel verilmesinin mümkün olduğu, düzenleme ortaklık payı alındıktan sonra yapılaşma ve imar durumuna göre yeni oluşturulacak parselin hisseli verilmesinin hukuka aykırı olmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiş, bu karar davacılar vekilince temyiz edilmiştir.

3194 sayılı Yasanın 18. maddesinde, belediyeler veya valiliklerce düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların dağıtımı sırasında bunların yüzölçümlerinden yeteri kadar sahanın düzenleme dolayısıyla meydana gelen değer artışları karşılığında düzenleme ortaklık payı olarak düşülebileceği, hükme bağlanmıştır.

Dosyada yer alan belge ve bilgilerin incelenmesinden, okul alanı olarak kullanım amacı devam ettiği anlaşılan ve imar planında da bu amacın sürekliliği sağlanan uyumsuzluğa konu taşınmazın parselasyon işlemi sonucunda değerinin artması söz konusu olmadığından, okul alanından düzenleme ortaklık payı kesintisi yapılmak suretiyle tesis edilen parselasyon işleminde hukuka uyarlık bulunmadığı sonucuna varılmıştır.

Bu durumda, mahkeme kararında isabet bulunmamaktadır.

SONUÇ : Açıklanan nedenlerle Malatya İdare Mahkemesinin 20.12.2000 günlü, E: 2000/359, K: 2000/1371 sayılı kararının bozulmasına, 6.610.000- lira karar harcı ile fazladan yatırılan 4.920.000- lira harcın temyiz isteminde bulunana iadesine, dosyanın adı geçen mahkemeye gönderilmesine 19.02.2003 gününde oybirliğiyle karar verildi.

APPENDIX B

TURKISH STATE RAILWAYS – THE CASE OF ADANA

ADANA 2. İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞINA

ADANA

YÜRÜTMİYİ DURDURMA VE DURUŞMA TALEPLİDİR

DAVACI..... TCDD GENEL MÜDÜRLÜĞÜ-ANKARA

VEKİLİ..... Av. Faruk AÇIKGÖZ-Av. Coşkun TÜRKMEN
6. Bölge Müdürlüğü Gar/ADANA

DAVALI..... T.C. SEYHAN İLÇESİ BELEDİYE BAŞKANLIĞI-ADANA
TEBLİĞ TARİHİ..... 27.05.2002

KONU..... Seyhan İlçe Belediyesi'nin, Kuruluşumuzun mülkiyetinde bulunan Adana Gar sahası ve mücavirindeki diğer kamu hizmet alanlarımızı kapsayan alanda imar uygulaması (parselasyon) yapan 16/07/2001 tarihli 3157 sayılı Encümen Kararı'nın iptali ile yürütmenin durdurulmasına karar verilmesi talebidir. (Adana 2. İdare Mahkemesi'nin 27/03/2002 tarihli 2001/1568 E. 2002/451 K. sayılı kararı gereğince Kuruluşumuza verilen süre içerisinde yeniden düzenlediğimiz dava dilekçesidir.)

AÇIKLAMALAR

Mülkiyeti Kuruluşumuza ait Adana Gar Sahası ve civarındaki diğer taşınmazlarımızı kapsayan 32 no'lu düzenleme sahasında Seyhan Belediyesi'nce 16.07.2001 tarih ve 3157 sayılı Encümen Kararı ile 3194 sayılı İmar Kanununun 18.,19. Maddeleri ve 2981 /3290 sayılı Kanunun Ek:1 Maddesi uyarınca 3. DEFA arazi ve arsa düzenlemesi yapılmıştır.

Seyhan Belediyesi'nce söz konusu alanda daha önce de 14.07.1998 tarih-3987 sayılı ve 24.08.2000 tarih-4082 sayılı Encümen Kararları ile iki kez imar uygulaması yapılmış, bunlardan 14.07.1998 tarihli 1.imar uygulamasına karşı Adana Büyükşehir Belediyesi'nin Adana 2. İdare Mahkemesi'nde açmış olduğu 3 adet davada Mahkeme'nizce 21.09.1999 Günlü 1998/943 E.-1999/798 K.; 1998/944 E.-1999/799 K.;1998/945 E.-1999/800 K. sayılarla uygulamanın iptaline karar verilmiş, ancak bunun öncesinde 1.uygulama tapuda tescil edilmiştir. Müteakiben, verilen mahkeme kararları dikkate alınmadan ve iptal gerekçeleri ortadan kaldırılmaksızın Belediyesince tapuda tescilli 1. uygulama iptal edilerek aynı düzenleme sahasında 2. defa imar uygulaması yapılmış, bu uygulamanın Kuruluşumuz hak ve menfaatlerini zedelediği nedeniyle iptali için Adana 2. İdare Mahkemesi'nde 2000/1632-1633-1634-1635-1636-1637-1638 Esasla açtığımız 7 adet dava devam etmekte iken, Seyhan Belediyesi'nce bu defa işbu davaya konu edilen 16.07.2001 tarih ve 3157 sayılı Encümen kararı ile bir önceki 2. uygulama iptal edilerek, aynı düzenleme sahasında yeniden yani, 3.kez imar uygulaması gerçekleştirilmiştir.

Buna göre söz konusu son (3.) imar uygulamasında;

1-Söz konusu bu (3.)imar düzenlemesi önceki 1. ve 2. düzenlemelerde olduğu gibi büyük oranda kamu hizmetine özgülenen Kuruluşumuz arazileri üzerinde gerçekleştirilmiştir.

Bu anlamda, düzenlemeye girip üzerinden DOP kesintisi yapılan toplam 386911 m2 arazinin % 81'i (313313 m2) Kuruluşumuza ait olup, alınan % 18,144 oranındaki DOP'un yani, yol,meydan,yeşil alan vs. kamu hizmet alanlarına tahsis edilen toplam 70202 m2 arazinin yine % 81'i (56666,08 m2) Kuruluşumuz arazilerinden karşılanmış, bunun % 41'i (28680 m2) ise tek başına üzerinde bilfiil kamu hizmetini yürüttüğümüz demiryolu hatlarımız ve mütemmimi tesislerimiz(Tren sevk ve idare edildiği, lokomotiflerin barınak ve tamir atölyesinin, peronların vs. mücbir birimlerimizin) bulunduğu düzenleme öncesindeki 402 ada 6 parsel no'lu Adana Gar sahamızdan sağlanmış.

Bu suretle yol,meydan,yeşil alan vs. gibi toplumun ihtiyaç duyduğu kamu hizmet alanları, yine toplumun ihtiyacı olan bir diğer kamu (demiryolu taşımacılığı) hizmetinin görüldüğü Gar sahamızdan ve civarındaki diğer Kuruluşumuza ait kamu hizmet alanlarından temin edilmiştir.

Bunun sonucunda; bir tarafta kamuya yeni kullanım alanları yaratmak uğruna öte yanda zaman içerisinde şehir içinde kalarak dört bir tarafı zaten meskun alanla mahdut hale gelmiş, iktidara gelen her yeni Belediye Yönetiminin gerçekleştirdiği imar uygulamaları ile bugüne kadar mevcudunun büyük bir kısmını yitirmiş olan Gar sahamız ve mücavirindeki diğer kamu hizmet alanlarımız, daha da daraltılarak, ilerideki hizmet gereksinimlerini karşılayacak yeterlilikten yoksun bırakılmış, yürütmekte olduğumuz kamu hizmeti sakatlanmıştır.

-Bu durum TCDD'nin **stratejik** önemini zaafiyete uğratmaktadır.

-Öyle ki; zamanla artan ihtiyacı karşılayacak yeni yükleme,boşaltma, depo alanlarının oluşturulması, ilave demiryolu hatlarının, peronların ve diğer mütemmim tesislerin yapılması gerektiğinde, elimizde bunların meydana getirileceği alan kalmadığından, Kuruluşumuz DOP'la kendisinden alınan bu alanları **yeniden istimlak etmek** durumunda kalacaktır.

-Ayrıca, yapılan imar uygulamasıyla Büyükşehir Belediyesi hiç lüzumu yokken demiryolu hat ve tesislerimizin bulunduğu Adana Gar sahasında hissedar kılınmış, kurulan bu ortaklıkla Kuruluşumuzun kendi arazisi üzerindeki **tasarruf hakkı** kısıtlanmıştır.

-O halde, bu sahada söz sahibi olan Büyükşehir Belediyesi tarafından ileride ecimasil talep edilirse Kuruluşumuz kendi arazisinde **kiracı** durumuna düşecek; hissesi başkasına satılır, buralara inşaat ruhsatı verilirse Kuruluşumuz kamu hizmetini **nasıl ve nerede** yürütecek?; bu kadar yakınına binalar yapılırken başta Ordu'ya ait olmak üzere parlayıcı ve patlayıcı maddelerin taşındığı trenlerin **seyrüsefer güvenliği** nasıl sağlanacaktır?

Yapılan imar uygulamasının belirtilen sakıncalarından ötürü kamu yararına olmadığı ortadadır

Doğrusu, Ülkemizdeki bu uygulamayı anlamak da mümkün değildir. Yabancı ülkelerde (Örneğin İngiltere,Fransa,Almanya'da) demiryolu vb. kamu hizmetine tahsisli araziler, çok ilerideki müstakbel inkişaf sahalarını da içine alacak şekilde sınırları belli edilerek sıkı sıkıya korunur, hiçbir zaman başka kişi ve kuruluşların mülkiyetine geçmesine izin verilmez ve bilhassa imar uygulamaları kapsamı dışında tutulurken, bizdeki imar planlaması ve uygulamalarında benzer hiçbir tedbir alınmamakta, yetkiyi elinde bulunduran yerel idarelerin rasyonellikten uzak, projeksiyonu olmayan, günü kurtarmaya dönük bu gibi düzenlemeleriyle TCDD arazileri günden güne tüketilmektedir.

Oysa ki, yukarıda belirtildiği üzere kamu hizmet alanlarına tahsis edilen toplam DOP'un % 41'ini sağlamlasına rağmen, düzenleme sonucu **4436 ada 21 no'lu (Aynı düzenlemede Seyhan Belediye Encümeni'nin almış olduğu 26/11/2001 Gün ve 5860 sayılı kararla 21 ve 31 no'da iki ayrı imar parseline ifraz edilmiştir)** parseline dönüşen söz konusu **Gar sahamızda hiçbir değer artışı da meydana gelmemiştir.**

Bu konuda, **3194 sayılı İmar Kanunu'nun 18. Maddesinde;** açık bir şekilde, "Düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların dağıtımı sırasında bunların yüzölçümlerinden **YETERİ KADAR SAHA, düzenleme dolayısıyla meydana gelecek DEĞER ARTIŞLARI KARŞILIĞINDA DÜZENLEME ORTAKLIK PAYI (DOP) OLARAK DÜŞÜLEBİLİR**" denilmektedir. Nitekim, **Anayasa Mahkemesi'nin** inceleme ve değerlendirmesi sonucu verdiği ekli kararında da DOP'un, ancak taşınmazın değerinde artış meydana gelmesi koşuluyla alınabileceği teyit edilerek, Yasa hükmü kesin bir gerçeklik kazanmıştır.

Buradaki değer artışından kasıt, taşınmazın kadastro parseli (üzerinde inşaat yapılamaz) iken, imar düzenlemesi ile imar parseli (üzerinde inşaat yapılabilir) haline getirilmekten hasıl olan değer artışıdır.

İmar Kanunu'nun **18. ve 20. Maddeleri** gereği; kadastro parsellerine(arazilere) ancak, **imar planına uygunluğu** sağlanarak imar parseli(arsa) haline getirildikten sonra **inşaat ruhsatı verilebilir.** Bu uygunluk ise, İmar Kanunu'nun 18. Maddesine göre yapılacak imar uygulaması ile temin edilir ve böylece **inşaata elverişli hale gelmekten, arazi iken arsa vafına terfi ederek daha nitelikli kılmaktan ötürü taşınmazın değeri artar.**

Ve ancak o taktirde, arazinin değerinde meydana gelecek böylesi bir **değer artışı karşılığında** Kanun'un **18. Maddesi uygulamasının esprisini teşkil eden DOP kesintisi** yapılabilir.

Halbuki, Kuruluşumuza ait **Adana Gar sahası**, imar planının yapılması ve bu planın mezkur imar düzenlemesi ile uygulanması öncesinde dahi 402 ada 6 no'lu parselde ifa olunan **kamu(demiryolu taşımacılığı) hizmetine özgülenen** bir alan olup, 1.imar düzenlemesi sonucu 4436 ada 6 parsel no'da ve söz konusu son düzenlemede 4436 ada 21 ve 31 no'da imar parseline dönüşse de, yeni durumda, imar planında yine demiryolu sahasına tahsis edildiğinden **nitelik ve kullanımı değişmemiştir**.

Kaldı ki, **İmar Kanunu'nun 21. Maddesine göre ve 26. Maddesinde belirtilen istisna ile Tip İmar Yönetmeliği'nin 59. Maddesi kapsamında**; üzerinde kamu hizmeti görülmesi ve imar planında demiryolu alanına tahsisli olması nedenleriyle Gar sahamız üzerinde hizmetin gerektirdiği tüm tesisler **Kuruluşumuzca ruhsat alınmadan da inşa edilebilmekte** olup, Gar sahamızın, üzerinde demiryolu hat ve tesislerinin yapılabilmesi için, imar düzenlemesine tabi tutularak **imar parseli** haline getirilmesine mevzuat açısından gerek de yoktur. Kuruluşumuz bugüne kadar arazileri üzerinde ihtiyacı olan tesisleri bu istisnadan yararlanarak zaten **yapagelmektedir**. Bu açıdan, gerçekleştirilen imar uygulamaları uygulama öncesine nazaran Gar sahamızda **müspet yönde hiçbir katkı ve farklılık yaratmamıştır**.

Diğer bakımdan, bahse konu **Gar sahamız**, üzerinde yalnız demiryolu hat ve tesislerinin konuşlanabileceği bir kamu hizmet alanı olup, imar planında **konut, ticari vs. kullanımlara tahsisli inşaat alanlarından** da değildir. Nitekim, Davalı Belediye Vekili'nin Mahkeme'nize sunduğu 14/01/2002 tarihli cevap dilekçesinde de; Gar sahamızın inşaaata uygun bir parsel olmadığı aynen ikrar edilerek kabul edilmiştir.

Şu halde, önceki imar uygulamaları ve son olarak dava konusu Seyhan Belediyesi Encümeni'nin 16/07/2001 tarih ve 3157 karar sayılı 3. İmar uygulaması sonucu, halen 4436 ada 21 ve 31 no'lu imar parsellerinde Adana Gar sahasını ihtiva eden ve imar planında demiryolu ve tesislerine ayrılmış olan 186432 m2 Kuruluşumuz taşınmazında hiçbir değer artışı gerçekleşmemiştir.

Mezkur Gar sahası, düzenleme sonucu Kuruluşumuz adına tescil edilen toplam 257836 m2 imarlı alanın % 73 oranında büyük bölümünü oluşturduğundan, Kuruluşumuzun düzenlemede uğradığı maddi kayıp ne denli büyük olduğu tasavvur edilebilir.

2)Öte taraftan,

-Seyhan Belediyesi söz konusu imar uygulamasında hiçbir yasal ve hukuki dayanağı olmadığı halde, **yoldan ihdaslarla oluşturduğu taşınmazları Belediye mülkü ve kadastro parseli olarak uygulamaya dahil etmek suretiyle** bu alanlardan düzenleme sonucu haksız yere imarlı hisse edinmiştir.Bu işlem, **İmar Kanunu'nun 18. Maddesi ve bu maddenin Uygulama Yönetmeliğinin 30 ve 31. Maddeleri ile Yüksek Yargının bu konudaki kararlarına aykırıdır.**

Zira; ekli Danıştay 6. Dairesinin 1995/7123 Esas-1996/5387 Karar ve 1998/4742 Esas-1999/3405 Karar sayılı ilamlarında ve Aydın 1. İdare Mahkemesinin Esas No:1997/31, Karar No:1997/1163 ile Danıştay kararına uyulduğunu gösterir kararı ve ayrıca Y.6.H.D.nin 1994/1986 Esas-1994/4142 sayılı kararında "**yoldan ihdasların Belediye mülkü olarak değerlendirilip, bunlardan DOP düşüldükten sonra geriye kalan miktarın Belediye adına tescil edilmesinin yasal olmadığı; düzenleme alanında düzenleme ortaklık payının, kamu alanlarına ayrılan yerlerden yoldan ihdasların düşülmesinden sonra hesaplanması gerekirken, yoldan ihdaslarla Belediye adına kadastro parseli oluşturulması suretiyle şahıs arazilerinden fazla miktarda düzenleme ortaklık payının alınmasının mevzuata uygun bulunmadığı**" açıklıkla belirtilmektedir.

-Daha sonra üçra, kıymetsiz yerlerde ve atıl durumdaki bu hisselerini şehrin son derece kıymetli ve müstesna, en gözde mevkiilerine(Sular Mevkiinde 4437 ada 7 no'lu; Kasım Gülek Köprüsü yanında 4438 ada 18,19,30,31,32 no'lu; Mustafa Kemal Bulvarında 4434 ada 2 no'lu imar parsellerine) taşımak, bir araya tevhid ederek tam mülkiyetle adına tescil etmek suretiyle zaten haksız edindiği imarlı hisselerine bir de haksız değer artışı(RANT) kazandırmış,

-Buna mukabil, mülk edindiği söz konusu imar parsellerinin düzenleme öncesinde yerinde bulunan ve tamamına yakını Kuruluşumuza ait olan araziler ise, çoğunluğu yukarıda izah edildiği gibi bina inşa edilmesi ,bir başka şekilde değerlendirilmesi mümkün olmayan ve bu nedenle hiçbir değer artışının gerçekleşmediği 4436 ada 21 ve 31 no'lu parsellerdeki Gar sahası ve benzeri daha kıymetsiz, atıl ve uzağındaki başka adalara taşınmış; üstelik Kuruluşumuz

hiçbir gerek ve teknik zorunluluk yokken buralarda 3. Şahıslarla, Maliye Hazinesi ve Büyükşehir Belediyesi ile hisselendirilmiştir. Dolayısıyla, Kuruluşumuz asıl hak sahibi olduğu halde, taşınmazları değer kaybına uğratarak mağdur edilmiştir.

-Bunun sonucunda, Belediye, yalnızca **586 m²**'si asıl kadastro parseli olduğu halde, **16326 m²**'si yoldan ihdas edilen arazilerle birlikte toplam **16912 m²** araziye kendi adına düzenlemeye girdirmiş, bunlardan DOP düştükten sonra elde ettiği toplam **13835 m²** imarlı alanın **13355,25 m²**'sini yoldan ihdaslarla kazanılan araziler üzerinden **haksız mülk edinmiş** ve de haksız edindiği bu imar parsellerini 3 şahıslara(**4437 ada 7 parsel Abdurrahim GİZER'e; 4438 ada 32 parsel Candemir GİZER'e; 4432 ada 2 parsel Şaban YILDIRIM'a**) ; **satmak suretiyle ayrıca HAKSIZ KAZANÇ elde etmiştir. Bu parsellerin Blok-10 kat inşaat yoğunluğu sahip, ticari kullanımlara müsait imar parselleri olduğu da göz önünde tutulduğunda haksız edinilen kazanç ve rantın büyüklüğü ortadadır.**

-Ayrıca, Belediye, yoldan ihdaslarla elde ettiği bu alanları **DOP'un** karşılığı yol, meydan, yeşil alan vs. kamuya ayrılacak alanlardan düşmeyerek düzenlemeye giren tüm taşınmazlardan gereken (**% 15,76**) daha fazla **% 18,14 DOP** alınmasına yol açmış, bu fark, düzenleme sonucu düzenlemeye giren tüm taşınmazların ve yanı sıra Kuruluşumuz imarlı hissesinin **7289 m²** noksanla tesciline, yukarıda değinildiği gibi mukabilinde, Belediye'nin aynı miktarda haksız ve fazladan imar hissesi edinmesine neden olmuştur. Bir bakıma, düzenlemeye giren taşınmazlardan kamu hizmet alanları için gerekenden fazla yapılan kesinti, haksız biçimde imar parseline dönüştürülerek **apaçık Belediye mülkiyetine geçirilmiştir.**

Belediyenin, **yoldan ihdasları DOP'tan** düşmemesi sonucu düzenlemeye giren taşınmazların nasıl etkilendikleri aşağıda gösterilmiştir:

-Seyhan Belediyesi'nin düzenlemeye giren kadastro parseli :**586 m²**

-Seyhan Belediyesi'nin yoldan ihdaslarla edindiği alanlar :**16.326 m²**

-Kamuya ayrılan umumi hizmet alanları :**70.202 m²**

-Buna göre **DOP:** Kamu hizmetine ayrılan alanlar -Yoldan ihdaslarla oluşan alanlar
(70.202 m²) – (16.326 m²)=**58.402 m²** olmalıdır.

-İmar uygulamasına giren toplam alan: **386.911 m²**

-Buna göre **DOP ORANI** : 58.402 /386.911 = **%15.7594** olmalıyken,

Seyhan Belediyesi yoldan ihdaslarla oluşan 16326 m² araziye Kamuya ayrılacak alanlardan düşmediğinden **DOP ORANINI** : 70.202/386.911 = **%18.144** olarak tahakkuk ettirmiştir.

Özetle ; tüm taşınmazlardan **%18.144 - %15.7594 = %2.3846 fazla DOP** alınmıştır

-Fazla Alınan % 2,3846 DOP'un TCDD'ye yansımaları sonucu;

Düzenlemeye giren **TCDD Alanı** : **313.313 m²**

(% 18,144 x 313.313 m²) – (% 15,7594 x 313.313 m²)= **7289,50 m² TCDD imar parseli noksan tescil edilmiştir.**

Oysa, 3194 Sayılı İmar Kanununun 18. Maddesinde düzenleme ortaklık payının (DOP) alınmasındaki amaç ve sebep; ihtiyaç duyulan yol, meydan, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, cami ve karakol gibi umumi hizmetler için gerekli alanların yine o çevredeki taşınmaz sahiplerinin katılımıyla sağlanması olup, bu önemli görevi yapma yetkisine sahip kamu hizmet kuruluşları olan Belediyelerin asli görevi, verilen yetkileri kötüye kullanarak kendi adına GAYRİMENKUL OLUŞTURMAK ve RANT ELDE ETMEK DEĞİL, **yoldan ihdasla oluşturduğu taşınmazları asıl amaçlarında kullanarak, yine kamunun hizmetine sunmaktır.**

Dünyanın hiçbir yerinde, her ne şekilde olursa olsun, **586 m² kadastro parseli ile en iyi semtlerde 13835 m² imar parseli edinilmesine izin verilmez. Böylesi hiç yoktan ve bariz bir servet artışı hiçbir şeyle izah edilemez.**

Tabiiatıyla, bahsedilen bu işlemler de İmar Kanunu'nun 18. Maddesi, bu maddenin Uygulama Yönetmeliğinin 10/a ve 10/b maddeleri ile Yüksek Yargı kararlarına aykırıdır.

Zira; ilgili **Yönetmeliğin 10/a maddesi**, imar parsellerinin mümkün merteye aynı yerdeki veya yakınındaki eski parsellere tahsisini zorunlu kılmakta; **10/b maddesi** ise, mevzuata göre korunması mümkün olan yapıların(Kuruluşumuza ait) tam ve hissesiz olarak bir imar parseline intibak ettirilmesini gerektirmekte; bu konuda Danıştay 6.D.nin 1994/335 Esas-1994/1679 sayılı kararında "**Belediyelerin,**

başka parsellerdeki hisselerini birleştirmek için İmar Kanunu'nun 18. Maddesi uyarınca parselasyon yapamayacağı"; keza, Mahkemenizin aynı sahada gerçekleştirilen 1. İmar uygulamasını daha önce iptal eden 1998/943 E.1999/798 K.; 1998/944 E.1999/799 K.; 1998/945 E.1999/800 sayılı kararlarında ise "Rantı daha yüksek yerlere ve bulunduğu imar adasından daha uzağa hisse taşımamanın mümkün olmadığı" belirtilmektedir.

3)Mahkemenizce 1. İmar uygulamasının 3 adet parselde iptal edilmesi üzerine başvurumuz neticesi, bu konuda yegane ihtisas ve düzenleyici İdari Birimi olan **Bayındırlık Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü'nden** alınan 31/05/2001 tarih ve 811-11299 sayılı yazıda cevaben; "3194 sayılı İmar Kanununun 18.ve 19. Maddesi uyarınca arazi ve arsa düzenlemesi yapılan, düzenleme sahası içinde kalan gayrimenkul sahiplerinden herhangi birinin düzenlemeye karşı yargıda açtığı dava sonucunda; mahkemenin bir tek parselde dahi vereceği iptal kararının düzenlemeye giren diğer parselleri etkileyeceği, bu durumda düzenlemenin iptali ile eski kadastral yapıya dönüşmesi amacıyla tescil işleminin yapılmasının gerekmediği ancak, mahkeme kararlarının gerekçeleri de dikkate alınarak yeni bir düzenleme yapılması için tek bir encümen kararına bağlanmak kaydıyla eski kadastral parsel numaraları ve miktarı kullanılarak yeni bir imar düzenlemesi ve dağıtım yapılması gerekli olduğu"; bildirilmiş olup, bu görüş, aynı konuda ekli Y.1.H.D.nin vermiş olduğu 1994/1514 E. 1994/1963 K.sayılı kararı ve Adalet Bakanlığı Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü'nün 24/02/1998 tarih ve B030HİG0000007-53519997/003032 sayılı yazısında Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü'ne ne bildirdikleri mütalaa ile de desteklenmekte ve yinelenmektedir.

Ne var ki; Mahkemenizin 1. İmar uygulamasını iptal eden kararları üzerine, yukarıda görüş ve yargı kararları doğrultusunda Belediye'ce, dava konusu son imar uygulamasında eski kadastral parseller ve miktarları kullanılarak bir uygulama ve dağıtım yapılması gerekirken, son düzenlemeye ait dağıtım cetvellerinde görüleceği gibi önceki 1. Uygulama sonucu oluşan imar parselleri, bunların miktarları ve malikleri üzerinden dağıtım ve hisselendirme yapılmış, Belediye, yoldan ihdaslarla haksız elde ettiği imar parsellerinde 3. Şahıslara yaptığı satışlardan dönmektense, bu parsellerdeki 3. şahıs hisselerini korumak uğruna yukarıda açıklanan içtihad ve yargı kararını çiğnemeyi yeğlemiş, hukuk ve kaideyi hiçe sayarak, hatasında ısrar etmiştir.

4) Diğer taraftan, iptalini istediğimiz Encümen Kararının içerdiği parsellerimiz içerisinde, kültür varlığımız olan tarihi binalarımız da yer almaktadır.

Bu parseller içerisinde yer alan ve "**Kültür Varlığı**"olarak tescil edilmiş olan Gar Binası ,Sağlık Müdürlüğü ve Lojman binalarımızda ,izinsiz hiçbir uygulamanın yapılamayacağı 3386 sayılı Yasa ile Değişik 2863 Sayılı Yasa'da açıkça belirtilmiştir. Söz konusu taşınmazların yer aldığı alanda ,izinsiz olarak İmar Kanunu'nun 18. ve 19. Maddelerine göre uygulama ve işlem tesis edenler hakkında **yasal kovuşturma** açılmasına karar veren T.C. Kültür Bakanlığı Adana KÜLTÜR ve TABİAT varlıklarını Koruma Müdürlüğü'nün 14.11.2000 tarih ve 272/3964 no.lu Kararı'nın bir örneği, işbu Esas sayılı davada cevaba-cevap dilekçemiz ilişğinde evvelce Mahkemenize sunulmuştur.

Bu kararla da gerçeklik kazandığı gibi, taşınmazlarımızın bulunduğu bu alanda İmar Kanunu'nun 18. ve 19. Maddesine göre imar uygulaması yapılırken, yasa ile düzenlenmiş olan ilgili Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurullarından izin alınması gerekmektedir. **Dava konusu imar uygulamasının, sadece bu nedenle bile İPTAL edilmesi gerekmektedir.**

5)Encümen kararında,uygulamanın 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 18 ve 19. Maddeleri ile 2981 sayılı Kanunu değiştiren 3290 sayılı Kanun'un EK-1. Maddesine göre yapıldığı anlaşılmaktadır. Ancak, 2981/3290 sayılı Kanun'un "**Bu Kanun Hükmünden Yararlanamayacak Olanlar**" başlıklı 14. Maddesinin (h) bendinde;

"TCDD Genel Müdürlüğü mülkiyetinde bulunan gar,istasyon,lojman,liman sahalarıyla,demiryolu güzergahları üzerinde TCDD Genel Müdürlüğü'nün izni alınmadan yapılan yapıların bu kanun hükmünden yararlanamayacakları" hükmüne yer verilmektedir.

Uygulamanın, bu nedenle de hukuka aykırı olduğu görülmektedir.

6)**Dava dilekçemizde** belirttiğimiz dosyalar ve içeriği belgeler, taleplerimizi destekler mahiyettedir. Bu belgeler incelendiği taktirde haklılığımız görülecektir.

7)Ayrıca, bir önceki dava dilekçemizde de; aynen bu dilekçemizde olduğu gibi, Kuruluşumuz Gar sahasından değer artışı olmadığı için DOP alınmaması ve yoldan ihdasların DOP'tan düşülmesi sonucu gerekenden fazla DOP alınması nedenleriyle iki ayrı hususta, düzenleme genelindeki tüm

taşınmazları etkileyeceği kuşkusuz olan **DOP ORANINI'nin yeniden belirlenmesi gereğiyle, aynı Encümen Kararı'na bağlı söz konusu imar düzenlemesinin bir kül olarak iptali talep edildiği halde, Mahkemenizce, hangi bakımdan ada bazında ayrı ayrı dava açılmasına gerek görüldüğü tarafımızca anlaşılamamıştır.**

Sonuç olarak, yukarıda belirtilen nedenlerle;

8-a)Belediye'nin yapmış olduğu düzenleme İmar Kanunu'nun 18. Maddesi ile ilgili Yönetmeliklerine, şehircilik ve planlama ilkeleri ile kamu yararına tamamen aykırı bir işlem tesis edilmiştir.

b)Davalı Belediye'nin yapmış olduğu düzenleme sonucu kadastral durumda 402 ada 6 parsel no'lu eski Adana Gar sahası ve mücavirindeki diğer kamu hizmet alanlarımızdan alınan DOP'larla oluşturulan ve ayrıca Kuruluşumuz adına tescil edilen toplam **257836 m2** imarlı alanın **%73'lük** yani, **186432 m'lik** bölümünü teşkil eden ve de üzerinde **halen demiryolu hatları ve mütemmimi tesislerimizin bulunduğu yeni Gar sahasını** ihtiva eden **4436 ada 6(İfraz sonucu 21 ve 31) no'lu imar parselinde düzenleme dolayısıyla herhangi bir değer artışı meydana gelmemiştir. Bu nedenle bu parselin oluşması için DOP'la alınan arazinin Kuruluşumuza iadesi, ya da başka bir deyişle, mevcut imarlı Adana Gar sahasını oluşturan eski kadastro parsellerimizden DOP alınmaması gerekmektedir.**

c)Belediyenin, yoldan ihdaslarla elde ettiği taşınmazları kendi adına düzenlemeye girdirerek DOP'tan düşmemesi sonucu düzenlemeye giren taşınmazlarımızdan **fazla DOP alınmıştır.**

Düzenlemede alınacak **DOP'un değişmesini** gerektirdiğinden, Kuruluşumuz ait olan taşınmazları ve bu arada düzenleme sahasındaki diğer tüm taşınmazları birlikte etkileyen bahsedilen unsur ve sakıncalar nedeniyle söz konusu **imar uygulamasının bütününde,**

ç)Ve de bu nedenler aynen geçerli olmak ve aşağıda belirtilen ayrıca gerekçeler de dikkate alınmak suretiyle **4436 ada bazında.16,17,18,19,20,21,27,28,29,30,31 no'lu parsellerde 3.düzenlemenin iptalini talep ediyoruz.**

-Kuruluşumuza ait Adana Gar sahasını oluşturan ve düzenleme sonucu üzerinde demiryolu hatları ile tesislerimizin yer aldığı **4436 ada 21,29ve 31 no'lu** imar parsellerinde herhangi bir değer artışı meydana gelmezken, teknik bir zorunluluk bulunmamasına rağmen bu parsellerden önce 4436 ada 21 no'lu Gar sahası, sonra bu parselin yukarıda değinildiği üzere Seyhan Belediye Encümeni'nin 26/11/2002 tarih ve 5860 sayılı kararı ile ikiye ifrazı neticesi oluşan 4436 ada 31 no'lu parselde Büyükşehir Belediyesi ile; 4436 ada 29 no'lu parselde ise 1561 ada 178 no'lu kadastro parselinden taşınan hissesi itibarıyla Maliye Hazinesi ile Kuruluşumuz hisseli duruma getirilmiştir.

Görüldüğü gibi, dava konusu imar uygulaması açıkça **HUKUKA AYKIRI OLDUĞUNDAN,** uygulama sonunda oluşan parsellerin, Belediye tarafından 3. Şahıslara devredilmesini ve eğer devredilmiş iseler, bu parsellere inşaat ruhsatı verilerek inşaat başlatılmasını, dolayısıyla **TELAFİSİ MÜMKÜN OLMAYAN ZARARLARIN ÖNLENMESİ** amacıyla **YÜRÜTMENİN DURDURULMASINA** karar verilmesini talep ediyoruz.

Aksi halde, bu parsellerle ilgili devirler yapıldığı ve inşaat ruhsatları verildiği taktirde, Kuruluşumuz TCDD ve ilgili şahısların mağduriyetlerinin büyük boyutlarda olacağı ve içinden çıkılmaz bir durumun oluşacağı izahtan varestedir.

Bu açıklamalarımızdan anlaşılacağı üzere, davalı Belediye'nin bu imar uygulaması da, önceki uygulamaları gibi kamu yararı gözetilmeksizin; imar hukuku ve planlama ilkelerine aykırı olarak, tamamen keyfi bir şekilde Belediye'ye ve üçüncü kişilere rant sağlamak amacıyla yapılmış olduğundan, **İPTAL VE YÜRÜTMENİN DURDURULMASI** talebiyle bu iptal davamızı açmış bulunuyoruz.

HUKUKİ NEDENLER : İ.Y.U.K, İmar Kanunu, 18. Madde Uygulamasına Dair Yönetmelik, İmar Planı Yapılması ve Değişikliğindeki Esaslar Hakkında Yönetmelik, Tip İmar Yönetmeliği ve ilgili diğer mevzuat.

MADDİ DELİLLER: 1- Adana 2. İdare Mahkemesinin 2000/1205 E. Sayılı dosyası ve içindeki belgeler.
2- Adana 2. İdare Mahkemesinin ^{2000/1634}..... E. Sayılı dosyası ve içindeki belgeler.
3- Adana 2. İdare Mahkemesinin 2001/1568 E. Sayılı dosyası ve içindeki belgeler.
4- Danıştay ve Yargıtay Kararları.
5- 1 adet Adalet Bakanlığı
6- Bilirkişi, keşif, tanık ve her türlü yasal delil.

SONUÇ VE İSTEM : Yukarıda belirttiğimiz nedenlerden ötürü; öncelikle,
1) İdari işlem açıkça hukuka aykırı olduğundan ve aynı zamanda davalı Belediye'nin ileride giderilmesi güç zararlarımızın oluşmasına neden olacak herhangi bir tasarrufta bulunmasının önlenmesi için Kuruluşumuza ait 4436 ada 16,17,18,19,20,21,27,28,29,30,31 no'lu imar parselleri hakkında Yüce Mahkemece YÜRÜTMENİN DURDURULMASINA karar verilmesini ve kararın tapuya bildirilmesini,
2) Yukarıda anılan dava konusu parsellerden üçüncü kişilere devredilmiş olanlar var ise, bunlara Seyhan Belediyesi tarafından inşaat ruhsatı verilmemesi hususunun keza Yürütmenin Durdurulması kararında BELİRTİLMESİNE,
3) Seyhan İlçesi Belediye Başkanlığı'nın 16/07/2001 tarih ve 3157 sayılı Encümen Kararı ile yapılan imar düzenlemesi işleminin İPTALİNE karar verilmesini, yargılama giderleri ile vekalet ücretinin Davalıya yükletilmesini Müvekkilim TCDD Genel Müdürlüğü adına saygılarımla arz ve talep ederim. 26/06/2002

EK : Vekaletname,
..... TL Posta pulu,
Maddi deliller kısmında belirtilen belgeler.

TCDD GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
VEKİLİ
Av. Faruk AÇIKGÖZ – Av. Coşkun TÜRKMEN

T.C.
ADANA
2.IDARE MAHKEMESİ
ESAS NO : 2002/1226
KARAR NO: 2003/486



DAVACI : T.C.D.D.Genel Müdürlüğü-ANKARA
VEKİLİ : Av.Faruk AÇIKGÖZ
6.Bölge Müdürlüğü-GAR ADANA
DAVALI : Seyhan Belediye Başkanlığı-ADANA
VEKİLİ : Av.Türkan ESİLİ-Aynı Adreste

DAVANIN ÖZETİ : Adana ili,Seyhan ilçesi,Cemalpaşa Mahallesi ve Kurtuluş Mahallesinde davacı idarenin mülkiyetinde bulunan 4436 ada,16,17,18,19,20,21,27,28,29,30 ve 31 parsel sayılı taşınmazda kapsayan alanda imar uygulaması yapılmasına ilişkin belediye encümeninin 16.7.2001 günlü,3157 sayılı kararının;Adana Gar sahası ve civarındaki diğer taşınmazları da kapsayan 32 nolu düzenleme sahasında Seyhan Belediyesinin 16.7.2001 günlü,3157 sayılı encümen kararı ile 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 18.ve 19.maddeleri ile 2981/3290 sayılı Kanunun Ek 1.maddesi uyarınca üçüncü defa arazi ve arsa düzenlemesi yapıldığı,söz konusu alanda daha öncede belediye encümeninin 14.7.1998 günlü,3987 sayılı ve 24.8.2000 günlü,4082 sayılı kararları ile iki kez imar uygulaması yapıldığı,bunlardan 1.imar uygulamasına karşı Adana Büyükşehir Belediye Başkanlığınca açılan üç davada Adana 2.Idare Mahkemesinin 21.9.1999 günlü, E:1998/943, K:1999/798, E:1998/944, K:1999/799 ve E:1998/945,K:1999/800 sayılı kararı ile uygulamanın iptaline karar verildiği,mahkeme kararları dikkate alınmadan ve iptal gerekçeleri ortadan kaldırılmadan 2.defa imar uygulaması yapıldığı,bilahare büyük ölçüde kamu hizmetine özgülenen kuruluşa ait araziler üzerinde üçüncü defa imar uygulaması yapıldığı,iptal edilen imar uygulaması sonucunda kadaströl parsellere dönülerek imar uygulaması yapılması gerektiği,DOP'nin %81'nin kuruluşa ait arazilerden karşılandığı,bu durumun TCDD'nin stratejik önemini zaafiyete uğratacağı,DOP olarak alınan yerlerin sonradan kamulaştırılmak zorunda kalınacağı,yapılan imar uygulaması ile Adana Büyükşehir Belediye Başkanlığının Adana Gar sahasında hissedar kılındığı,Gar sahasında değer artışı meydana gelmediğinden DOP alınamayacağı,düzenleme ortaklık paylarının kapanan kadaströl yollar düşüldükten sonra hesaplanması gerekirken,kapanan kadaströl yollardan davalı idare adına imar parseli oluşturulduğu ve böylece düzenleme ortaklık payının fazla alındığı,kadaströl parsellerinin bulunduğu yerlerin bir kısmından yer verilmediği,kültür varlığı olarak tescil edilmiş olan Gar Binası, Sağlık Müdürlüğü ve lojman binalarının bulunduğu alanda 2863 sayılı Yasa uyarınca imar uygulaması yapılması sırasında Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulundan izin alınması gerekirken alınmadığı,imar uygulamasının İmar Kanunu'nun 18.maddesi ile uygulama Yönetmeliğine,sehircilik ilkelerine,planlama esaslarına ve kamu yararına aykırı olduğu ileri sürülerek iptali istenilmektedir.

./...

ADANA
2.IDARE MAHKEMESİ
ESAS NO : 2002/1226
KARAR NO: 2003/486

-2-

SAVUNMANIN ÖZETİ : Davacının düzenleme ortaklık payına ve 4438 ada, 14,15 ve 16 parseller ile 4434 ada,1 parsel ile ilişkin itirazlarının yerinde olmadığı,bu adaların oluşumu 14.7.1998 günlü, 3987 sayılı encümen kararı ile gerçekleştiğinden,bu düzenlemenin kesinleştiği,belediye encümeninin 14.7.1998 günlü,3987 sayılı kararı ile yapılan imar uygulamasının,bir kısım parseller yönünden mevzuata aykırı görülerek iptal edilmesi nedeniyle,bu parsellere yönelik olarak yeniden işlem tesisi yoluna gidildiği,ihtilafli olan parsellerin kamu kurumlarına ait olması nedeniyle görüşmeler yapılarak sifai olarak anlaşma sağlandığı ve buna uygun olarak belediye encümeninin 24.8.2000 günlü,4082 sayılı kararı ile düzenleme yapıldığı,yapılan sifai anlaşmaya davacı tarafından askı süresi içinde itiraz edilmesi üzerine tescil işlemlerinin gerçekleştirilmediği,bunun üzerine 16.7.2001 günlü,3157 sayılı encümen kararı ile yeniden düzenleme yapıldığı,Adana 2.Idare Mahkemesince verilen iptal kararları gerekçeleri doğrultusunda yapılan imar uygulamasının imar mevzuata uygun olduğu,kadastro parsel numarasının esas alınarak imar uygulaması yapılmamasının teknik zorunluluktan kaynaklandığı, davacının Kültür ve Tabiat Varlıkları ile ilgili iddiasının yerinde olmadığı,sözkonusu alanda iki yılı aşkın kesinleşmiş bir düzenlemenin bulunduğu ile ri sürülerek davanın reddi gerektiği savunulmaktadır.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Hüküm veren Adana 2.Idare Mahkemesince önceden belirlenen ve taraflara tebliğ edilen 5.5.2003 günlü duruşmaya davacı vekili Av.Faruk AÇIKGÖZ,davalı idare vekili Av.Türkan ESİLİ'nin geldiği görülerek taraflara usulüne uygun söz verilip yaptıkları açıklamalar dinlendikten sonra dava dosyası incelenerek işin gereği görüldü:

Dava; Adana ili,Seyhan ilçesi,Cemalpaşa Mahallesi ve Kurtuluş Mahallesinde davacı idarenin mülkiyetinde bulunan 4438 ada,16,17,18,19,20,21,27,28,29,30 ve 31 parsel sayılı taşınmazda kapsayan alanda imar uygulaması yapılmasına ilişkin belediye encümeninin 16.7.2001 günlü,3157 sayılı kararının iptali istemiyle açılmıştır.

3194 sayılı İmar Kanunu'nun 18.maddesinde;imar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazileri malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakatı aranmaksızın,birbirleri ile,yol fazlalatı ile,kamu kurumlarına veya belediyelere ait bulunan yerlerle birleştirmeye,bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya,müstakil,hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re'sen tescil işlemlerini yaptırmaya belediyelerin yetkili olduğu,aynı maddenin ikinci fıkrasında da Belediyeler veya Valiliklerce düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların dağıtımı sırasında bunların yüzölçümlerinden yeteri kadar saha düzenleme dolayısıyla meydana gelen değer artışları karşılığında düzenleme ortaklık payı olarak düşülebileceği,ancak bu maddeye göre alınacak düzenleme ortaklık payları,düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların düzenlenmeden önceki yüzölçümlerinin yüzde otuzbeşini

./...

ADANA
2. İDARE MAHKEMESİ
ESAS NO : 2002/1226
KARAR NO: 2003/486

-3-



geçemeyeceği, üçüncü fıkrasında ise düzenleme ortaklık payları düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan yol, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, cami ve karakol gibi umumi hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarla kullanılamayacağı hükmüne bağlanmıştır.

Diğer yandan, anılan madde uyarınca yapılacak Arsa ve Arazi Düzenlemesi ile ilgili Esaslar Hakkındaki Yönetmeliğin 10. maddesinde imar parsellerinin oluşturulması ve dağıtımında;

a) Düzenleme ile oluşacak imar parsellerinin mümkün mertebe aynı yerdeki ve yakınındaki eski parsellere tahsisinin sağlanması,

b) Plan ve mevzuata göre korunması mümkün olan yapıların tam ve hissesiz bir imar parseline intibak ittirilmesine dikkat edilmesi gerektiği belirtilmiştir.

2981/3290 sayılı Kanunun Ek-1. maddesinde, "İmar planı olan yerlerde, 9.5.1985 tarih ve 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 18. maddesi gereğince arazi ve arsa düzenlemelerinde, binalı veya binasız arsa ve arazilere bu Kanundan önce özel parselasyona dayalı veya hisse karşılığı satın alınan yerler dikkate alınarak müstakil, hisseli parselleri veya üzerinde yapılacak binaların daire miktarları gözönünde bulundurulur kat mülkiyeti esasına göre arsa paylarını sahipleri adlarına re'sen tescil ettirmeye Valilik veya Belediyeler yetkiyidir." hükmü getirilmiştir.

Dava dosyasının incelenmesinden; Adana ili, Seyhan ilçesi, Cemalpaşa Mahallesi ve Kurtuluş mahallesinde davacı idareye ait 4436 ada, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 27, 28, 29, 30 ve 31 sayılı imar parselinde bulunduğu alanda, Seyhan Belediye Encümeninin 14.7.1998 günlü, 3987 sayılı kararı ile ilk arazi ve arsa düzenlemesinin yapıldığı, bu düzenleme ile ilgili olarak Adana Büyükşehir Belediye Başkanlığınca 1559 ada, 675 nolu kadastro parseli yönünden Mahkememizin E:1998/943 sayılı dosyasında, 1560 ada, 39 nolu kadastro parseli yönünden Mahkememizin E:1998/944 sayılı dosyasında ve 4437 ada, 3 nolu imar parseline yönelik olarak yine Mahkememizin E:1998/945 sayılı dosyasında iptal davası açıldığı, Mahkememizce mahallinde yapılan keşif ve bilirkişi incelemesi sonucunda düzenlenen raporda esas alınmak suretiyle Adana Büyükşehir Belediye Başkanlığının kadastral parsellerinin bulunduğu yerden taşınmaz tahsis edilmemesi nedeniyle imar uygulamasının şerhircilik ilkeleri, planlama esasları ve İmar Kanunu'nun 18. maddesi ile bu madde uygulama yönetmeliğinde belirtilen hususlara uygun olmadığı gerekçesiyle anılan parseller yönünden imar uygulamasının 21.9.1999 günlü, K:1999/798, K:1999/799 ve K:1999/790 sayılı kararları ile iptaline karar verildiği, Mahkememizin sözkonusu kararlarının temyizi nedeniyle Danıştay Altıncı Dairesinin 19.2.2001 günlü, E:1999/6819, K:2001/1026, E:1999/6821, K:2001/1028 ve E:1999/6820, K:2001/1027 sayılı kararları ile onandığı, davalı idare tarafından, Mahkememizin iptal kararlarını uygulamak için ve Adana Büyükşehir

D A N A
2. İDARE MAHKEMESİ
ESAS NO : 2002/1226
KARAR NO: 2003/486

-4-



Belediyesi ve T.C.D.D. Genel Müdürlüğü yetkilileri ile yapıtları görüşmeler sonucunda şifai olarak varılan anlaşmadan bahisle belediye encümenininin 24.8.2000 günlü,4082 sayılı kararı ile aynı düzenleme sahasında ikinci defa imar uygulaması yapıldığı, bu imar uygulamasının iptali istemiyle davacı idarece Mahkememizin 2000/1632,1633,1634,1635,1636,1637 ve 1638 esas sayılı dosyalarında açılan dava devam ederken, belediye encümenininin 16.7.2001 günlü,3157 sayılı kararı ile, belediye encümenininin 24.8.2000 günlü,4082 sayılı kararı ile yapılan imar düzenlemesi iptal edilerek üçüncü kez imar uygulaması yapıldığı, bakılan davanın ise davanın özeti bölümünde yer alan nedenlerle 16.7.2001 günlü,3157 sayılı encümen kararıyla yapılan imar uygulamasınının 4436 ada,16,17,18,19,20,21,27,28,29,30 ve 31 sayılı imar parseli yönünden iptali istemiyle açıldığı anlaşılmaktadır.

İlk imar uygulamasında, Adana Büyükşehir Belediye Başkanlığınca dava konusu edilen 1559 ada,675 nolu kadastro parseli ile 1560 ada, 39 nolu kadastro parseli karşılığında düzenleme sonucunda 203103 m² yüzölçümüne sahip 4436 ada,6 nolu imar parselinden hisse verildiği, 4436 ada,6 sayılı parselin, uygulamaya giren alanların %50'den fazlasını oluşturduğundan bu parselle etkileyen Mahkememizin iptal kararının, imar uygulamasının yapıldığı 32 nolu düzenleme sahasının tamamında etkileyeceği açıktır.

Bu itibarla, Mahkememizce verilen iptal kararlarını uygulamak amacıyla yapılan dava konusu üçüncü imar uygulamasında, iptal kararının düzenleme sahasının tamamını etkilediği gözönünde alındığında, kadastral parsellerin bulunduğu yer ve kadastral parsellerin yüzölçümleri esas alınmak suretiyle imar uygulaması yapılması gerekirken birinci uygulama sonucunda oluşturulan imar parsellerinin esas alınarak yapılan dava konusu imar uygulamasında hukuka uygunluk görülmemiştir.

Davalı idarece, belediye encümenininin 14.7.1998 günlü,3987 sayılı kararı ile yapılan ilk imar uygulaması sonucunda oluşan imar parselleri esas alınarak imar uygulaması yapılmasının teknik zorunluluktan kaynaklandığı ileri sürülmekte ise de, bu zorunluluğun ilk imar uygulamasının kısmen iptal edilmesi nedeniyle imar uygulaması sonucunda oluşan imar parsellerinin, kadastral parsellerinin yerinin ve yüzölçümlerinin esas alınmak suretiyle yeni imar uygulamasının buna göre yapılması sonucunu ortadan kaldırılması mümkün değildir.

Ayrıca, Mahkememiz kararlarıyla kısmen iptal edilen imar uygulamasından sonra yapılan dava konusu imar uygulamasında düzenleme ortaklık payı hesaplanmasının yeniden değerlendirilmesi gerektiği de açıktır.

Diğer yandan, düzenleme sahasında tescilli kültür varlığı olan Gar Binası, Sağlık Müdürlüğü Binası ile davacı idareye ait lojman binaların bulunduğu, dava konusu imar uygulaması sırasında Kültür ve Tabiat varlıkları Koruma kurulu izninin alınmadığı anlaşıldığından, imar uygulamasında bu yönüyle de mevzuata uygunluk görülmemiştir.

./...

ADANA
2.İDARE MAHKEMESİ
ESAS NO : 2002/1226
KARAR NO: 2003/486

-5-

Adana Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulunun 26.4.2002 günlü,4706 sayılı kararı ile 4436 ada,6 parsel sayılı taşınmazda belediye encümeninin 26.11.2001 gün ve 5860 sayılı kararı ile yapılan arazi ve arsa düzenlemesine olumlu görüş verilmiş olup,anılan koruma kurulu kararının dava konusu imar uygulamasına yönelik bulunmadığı da dosyadan anlaşılmaktadır.

Açıklanan nedenlerle belediye encümeninin 16.7.2001 günlü, 3157 sayılı kararının, 4436 ada,16,17,18,19,20,21,27,28,29,30 ve 31 parsel sayılı taşınmazlara ilişkin kısmının IPTALINE, aşağıda dökümü yapılan 44.500.000.-lira yargılama giderlerinin davalı idarece davacıya verilmesine, cari Avukatlık Asgari Ücret Tarifesi uyarınca 230.000.000.-lira vekalet ücretinin davalı idarece davacı vekiline verilmesine, posta ücreti avansından artan miktarın istemi halinde davacıya iadesine, 5.5.2003 gününde oybirliğiyle karar verildi.

BAŞKAN
Ahmet Yahya ÖZDEMİR
27712

ÜYE
Nuri Ufuk TÖMER
37878

ÜYE
Yüksel SARICA
37794

YARGILAMA GİDERLERİ :
Başvuru Harcı : 4.960.000.-
Karar Harcı : 4.960.000.-
Y.D. Harcı : 8.080.000.-
Posta Gideri : + 26.500.000.-
TOPLAM : 44.500.000.-



S.K.22.5.2003

APPENDIX C

TURKISH STATE RAILWAYS – THE CASE OF AFYON

T.C.
AFYON
İDARE MAHKEMESİ'ne
Gönderilmek üzere
NÖBETÇİ ANKARA İDARE MAHKEMESİ'ne
(Yürütmenin durdurulması talebi vardır.)

DAVACI : TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Gar/ANKARA

VEKİLİ : Av. Deniz DEMİR, aynı yerde.

DAVALI : T. C. Afyon Belediye Başkanlığı.

T.KONUSU : Afyon İli, Merkez İlçe, Ali Çetinkaya Mahallesi, 34 ada (1) parsel numarasında kayıtlı olan Kuruluşumuza ait taşınmazda, imar planı değişikliği yapılması talebiyle 02/08/2004 tarihli dilekçemizle başvurduğumuz Afyon Belediye Başkanlığı'nın bu istemimizi reddeden 12/11/2004 tarihli ve 298 sayılı Meclis kararının ve düzenleyici işlem olan imar planının iptaline ve yürütmenin durdurulmasına karar verilmesi talebidir.

TEBLİĞ TARİHİ : 16/12/2004

AÇIKLAMALAR:

1) Afyon İli, Merkez İlçe, Ali Çetinkaya Mahallesi, 34 ada (1) parsel numarasında kayıtlı, Kuruluşumuza ait taşınmazın bulunduğu alanda, Afyon şehir İstasyonu çıkışındaki Afyon - Karakuyu Hattının bulunduğu kısımda, Afyon Belediye Meclisi'nin 28/06/2002 tarih ve 148 sayılı kararı ile imar planı değişikliği yapıldığı, Afyon Belediye Başkanlığı'nın 06/07/2004 tarihli yazısı ile öğrenilmiş ve yapılan bu imar planı değişikliği ile Kuruluşumuza ait 34 ada (1) parsel numaralı taşınmazın bulunduğu alanın ; "Spor Alanı", "Park" ve "Yol" olarak planlanmış olduğu anlaşılmıştır. (Ek.1-2)

İmar planı değişikliği aşamasında, Kuruluşumuzun bilgisi olmamış, Kuruluşumuzdan görüş alınmamıştır. Oysa, Kuruluşumuz, tüm ülke kapsamında demiryolu işletmeciliği yapan bir kamu kuruluşudur. Kamu kuruluşlarına ait taşınmazlarda kamu kurumunun ihtiyaçlarının gözetilmesi gerekir (Ek.3 - örnek karar)Kuruluşumuza ait 34 ada (1) parsel numaralı taşınmazın bulunduğu alanda, yol makineleri mekanik atölyesi binası ve iş makineleri parkı yapılması planlanmış olup, bu alana Kuruluşumuzun ihtiyacı olduğundan, plan değişikliği yapılarak bu alanın "TCDD Alanı" olarak planlanması, 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun 10.maddesine dayanılarak 02/08/2004 tarihli yazımızla Afyon Belediye Başkanlığı'ndan istenilmiştir. (Ek.4)

./.

2) Ancak, Afyon Belediye Başkanlığı'nın,16/12/2004 tarihinde kayıtlarımıza giren 09/12/2004 tarihli cevap yazısında, konunun Belediye Meclisi'nde görüşüldüğü ve 12/11/2004 tarih ve 2989 sayılı Meclis kararıyla imar planlarının korunmasına, oyun alanı ve yeşil alanlarda kalan kısımların imar programına alınarak değerlendirilmesine karar verildiği belirtilerek plan değişikliği istemimize **olumsuz cevap** verilmiştir. (Ek.5)

Bu nedenle, 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanununun 10. maddesinde yer alan; " İlgililer, haklarında idari davaya konu olabilecek bir işlem veya eylemin yapılması için idari yargıya başvurabilirler.Dava açılmaması veya davanın süreden reddi hallerinde, altmış günlük sürenin bitmesinden sonra yetkili idari makamlarca cevap verilirse, cevabın tebliğinden itibaren altmış gün içinde dava açabilirler." hükmü uyarınca **plan değişikliği istemimizi reddeden işlemin ve bu işlemle birlikte düzenleyici işlem olan imar planının da iptali** talebiyle bu davayı açmış bulunuyoruz.

3) Kuruluşumuza ait 34 ada (1) parsel no.lu taşınmazın bulunduğu alanda, **yol makineleri mekanik atölyesi binası ve iş makineleri parkı** yapılması planlanmış olup, iş makineleri mekanik atölyesi ve bunlara bağlı yeni yapılacak demiryolu hatları olmasının yanında, Afyon'un "Kalkınmada Öncelikli Yöre" olarak tespit edilmesinden sonra artan taşıma taleplerini de karşılayacak **tahmil ve tahliye alanlarına** ihtiyaç olduğundan, sözkonusu parselimizin "**TCDD Alanı**" olarak planlanması, Kuruluşumuz için olmazsa olmaz bir anlam içermektedir.

Kuruluşumuz çalışmalarını açısından yapılması zorunlu olan **YOL MAKİNALARI MEKANİK ATÖLYESİ** binası ve müştemilatının yapılacağı alan, imar planı değişikliği ile konumu değiştirilen sözkonusu 34 ada (1) parsel numaralı taşınmazımızın kapsadığı alan içerisinde kaldığından, bu durumda, atölyenin yapımı mümkün olmayacaktır. Ayrıca, bu alan içerisinde, **İŞ MAKİNALARI MAKİNE PARKI** yapımı da planlanmış bulunmaktadır. (Ek. 6)

4) Afyon şehir istasyonuna Mekanik Atölye yapılması 5 yıllık yatırım planlarımızda da yer almış ve ödenek tahsis edilmiştir. 2005 yılı yatırım planı tekliflerimizde de 2001E010100 numarası ile "**yol yatırımları yol bakım binaları ve tesisleri**" adı altında yer almış bulunmaktadır. İnşaat Dairesi Başkanlığımız tarafından hazırlanan **avan proje ve vaziyet planları** da ilişikte sunulmuştur. (Ek.17-18 vd.)

5) Afyon istasyon sahasında, mekanik bakım atölyesi bulunmadığından, makine bakımlarının, **halen, Konya'daki tesislerimizde yapılarak Afyon'a gönderildiğini** belirtmek isteriz. Sözkonusu taşınmazımızın "**TCDD Alanı**" olarak planlanması için gerekli plan değişikliğinin yapılması, Kuruluşumuzun işletmecilik faaliyetleri açısından büyük önem arz etmektedir.

Dava konusu işlem, planlama ilkelerine, kamu yararına ve kanuna aykırı olduğu gibi, uygulanması halinde, Kuruluşumuz ve bölge taşımacılığı açısından **telafisi güç ve mümkün olmayan zararlar** yol açacağından, öncelikle ve **ivedi** olarak **YÜRÜTMENİN DURDURULMASINA** karar verilmesini diliyoruz.

. / .

HUKUKİ NEDENLER : Anayasa, 2577 sayılı Kanun, 3194 sa. İmar Kan., İmar Yönetmeliği, ve diğer hukuki nedenler.

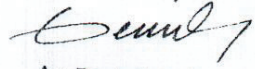
HUKUKİ DELİLLER : Plan, proje, yazışmalar, yatırım teklifleri, diğer her türlü delil.

SONUÇ VE TALEP : Sunulan nedenlerle, davamızın kabul edilerek, Afyon İli, Merkez İlçe, Ali Çetinkaya Mahallesi, 34 ada (1) parsel numarasında kayıtlı olan Kuruluşumuza ait taşınmazda, **imar planı değişikliği yapılması** için 02/08/2004 tarihli dilekçemizle başvurduğumuz Afyon Belediye Başkanlığı'nın **istemimizi reddeden 12/11/2004 tarih ve 298** sayılı Belediye Meclis kararının ve bu işlemlerle birlikte düzenleyici işlem olan **imar planının iptaline** ve öncelikle, **yürütmenin durdurulmasına** karar verilmesini, yargılama masrafları ile vekalet ücretinin karşı tarafa yüklenmesini davacı Genel Müdürlük adına arz ve talep ederim.

Saygılarımla.

18.01.2005

EK: Vekaletname,
Proje,
Vaziyet planı,
Plan
Yazışmalar.
(Ekli zarf içinde)


Av. Deniz DEMİR
TCDD İşletmesi Genel
Müdürlüğü Vekili

TEBLİĞ TARİHİ
10 MAYIS 2005

İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞI'NA
AFYONKARAHİSAR

DOSYA NO.....: 2005/58 Esas.

CEVAP VEREN DAVALI.....: AFTONKARAHİSAR BELEDİYE BAŞKANLIĞI

VEKİLİ.....: Av. Fatma DEMİR

DAVACI.....: TCDD GENEL MÜDÜRLÜĞÜ ,Gar ANKARA

VEKİLİ.....: Av. Deniz DEMİR

KONU.....: Davaya karşı cevaplarımızın sunulmasından ibarettir.

AÇIKLAMALAR.....: Müvekkil Afyonkarahisar Belediye Başkanlığı'na açılan dava yerinde olmayıp reddi gerekmektedir. Şöyle ki ;

Dava konusu taşınmaz tapuda Afyonkarahisar ili, Merkez İlçe, Ali Çetinkaya Mahallesi, 34 ada, 1 parselde kayıtlıdır.

İlimizde ilk imar planı 1973 yılında İller Bankası tarafından serbest plancıya yaptırılmış olup, İmar ve İskan Bakanlığı Planlama Genel Müdürlüğü tarafından onanmıştır. Dava konusu alan, bu planda yol ve yeşil alan olarak planlanmıştır. (EK-2)

Bu ilk plan sonrasında yapılan çalışmaların tamamı revizyon imar planıdır. Dava konusu alan plan çalışmalarında sırasıyla;

1987 yılında yine İller Bankası tarafından serbest plancıya yaptırılıp Belediye Meclisi'nin 16.10.1987 tarih ve 191 sayılı kararı ile onanmış olan imar planında yol ve tarımsal niteliği korunacak alan olarak, (EK- 3)

1994 yılında Belediyemiz tarafından serbest plancıya yaptırılıp Belediye Meclisinin 08.08.1994 tarih ve 131 sayılı kararı ile onanmış olan imar planında yol, yeşil alan ve konut dışı kentsel çalışma alanı olarak, (EK -4)

2002 yılında Belediyemiz tarafından Selçuk Üniversitesi'ne yaptırılıp 28.06.2002 tarih ve 148 sayılı kararı ile kabul edilen halen yürürlükte olan imar planının da ise yol yeşil alan ve spor alanı olarak planlanmıştır. (EK - 5)

Kabul edilen planlar, 3194 sayılı İmar Kanununun 8.b maddesine uygun olarak otuz (30) gün süre ile usulüne uygun olarak ilan edilmiştir. İlan süresi içerisinde "bu alanda gayrimenkulü bulunan taraflar" imar planına itiraz etmişlerdir. İtirazlara göre yapılan düzenlemeler ile 10.09.2002 tarih ve 163 sayılı Belediye Meclis kararı ile plan onanmıştır. (EK - 6) Onanan son imar planında ise dava konusu alan, 1973 yılından bu yana süregelen durumuna ve çevresel dokuya uyum sağlayacak biçimde planlama ilkelerine uygun olarak yol, yeşil alan ve spor alanı olarak planlanmıştır. 1973 yılından itibaren 29 yıl içinde hazırlanmış olan imar planlarına, yasal askı süresi içinde TCDD İşletmesi tarafından her hangi bir itirazda bulunulmamıştır.

Yukarıda anlatıldığı şekilde, devam eden süreç içerisinde dava konusu alan, hiçbir imar planında DDY hizmet alanı olarak planlanmadığı gibi 2004 yılına kadar da kurumdan alanın kullanımına yönelik bir istek belirtilmemiştir. Ayrıca dava konusu parselin mevcut konumu , özellikleri ve çevre dokuya uyumu düşünüldüğünde kurumun yapmak istediği çalışma alanı planlama ilkelerine de ters düşmektedir.

SA

Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmeliğin 27/2 maddesinde ise "İmar planındaki bir sosyal ve teknik alt yapı alanının kaldırılabilmesi ancak bu tesisin hizmet götürdüğü bölge içinde eşdeğer yeni bir alanın ayrılması sureti ile yapılabilir" denilmektedir. Dava konusu parsel imar planında çevre nüfusa hizmet edecek sosyal donatı alanı olarak planlandığından zorunlu olmadıkça plan değişikliği yapılamamaktadır.

Davacının dava konusu parsel ile ilgili istemini içeren 02.08.2004 tarihli talep dilekçeleri Belediye Meclisimizin 12.11.2004 tarih ve 298 sayılı kararı ile reddedilmiştir. Bu kararda İmar planının korunması, oyun ve yeşil alanlarda kalan kısımların ise imar mesai programına dahil edilerek imar uygulamasında değerlendirilmesi sonuçlarına varılmıştır.

Müvekkil Afyonkarahisar Belediye Başkanlığı'nca yapılan işlem şekil, sebep, konu olarak usul ve yasaya uygundur. Davanın reddi gerekmektedir.

SONUÇ VE TALEP..... : Arz olunan nedenlerle; müvekkil belediye başkanlığı aleyhine açılan davanın reddine, yargılama giderleri ve vekalet ücretinin davacı üzerinde bırakılmasına karar verilmesini vekaleten arz ve talep ederim

CEVAP VEREN DAVALI İDARE
VEKİLİ
Av. Fatma DEMİR

EKLER.....:

- 1- Vekaletname
- 2- 1973 Yılında Hazırlanan Uygulama İmar Planı
- 3- 1988 Yılında Hazırlanan Uygulama İmar Planı
- 4- 1994 Yılında Hazırlanan Uygulama İmar Planı
- 5- 28.06.2002 Tarih ve 148 sayılı Belediye Meclis Kararı
- 6- 10.09.2002 Tarih ve 163 sayılı Belediye Meclis Kararı
- 7- 2002 Yılında Hazırlanan Uygulama İmar Planı ve Açıklama raporu ve dava konusu 34 Ada 1 parsel nolu taşınmazın imar planındaki " sınırları.
- 8- T.C.D.D. Genel Müdürlüğü'nün 02.08.2004 tarihli dilekçesi, Afyonkarahisar Belediye Meclisinin 12.11.2004 tarih ve 298 Sayılı kararı ve Belediye Başkanlığının cevap yazısı.

17.5 NİSAN 2005
YAZI İŞLERİ MÜDÜRLÜĞÜNE
BAŞKAN
270440
(270440)

TEBLİĞ TARİHİ
22 AĞU 2005

T.C. :
AFYONKARAHİSAR İDARE MAHKEMESİ
BAŞKANLIĞINA

Dosya No : 2005/58

Keşif Tarihi : 27.07.2005

Keşif Mahalli : Merkez ilçe, Ali Çetinkaya Mahallesi, 34 ada 1 parsel

Afyonkarahisar İdare Mahkemesinin 2005/58 nolu yazısında bilirkişi olarak tayin ettiğimiz yazıya istinaden 27.07.2005 tarihinde Merkez ilçe, Ali Çetinkaya mahallesi, 34 ada, 1 parselde bulunan arazide bilirkişi olarak yapmış olduğumuz incelemeler sonucu aşağıdaki karar verilmiştir.

Davacı idare tarafından yapılan imar planı tadilat isteği şehircilik ilkesi, planlama esasları ve kamu yararı açısından uygun görülmemiştir. Konut alanı içerisinde sanayi alanının yer alması uygun görülmemektedir.

28.06.2002 tarihli uygulama imar planının değişikliğinin (revizyon imar planı) şehircilik ilkeleri, planlama esasları, kamu açısından uygundur. Ancak revizyon imar planı öncesi idarenin, davacı kuruluşun görüşünü almadığı dolayısıyla 3194 Sayılı İmar Kanununun Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmeliğinin 27. Maddesinde yer alan "ilgili yatırımcı bakanlık ve kuruluşların görüşü alınır" hükmü gereğini uygulamadığı dava dosyası incelenerek belirlenmiştir.

Bu nedenden dolayı revizyon imar planına yapılan itirazın haklı olduğuna karar verilmiştir.

Gereğini bilgilerinize arz ederiz.

15.08.2005

BİLİRKİŞİ
Arzu ERÖZTÜRK
Şehir Plancısı

BİLİRKİŞİ
Saffet ERDOĞAN
Harita Yük.Müh.

BİLİRKİŞİ
Hüseyin SEL
Yük.Mimar

TEBLİĞ TARİHİ

07 MART 2006

T.C.
AFYONKARAHİSAR
İDARE MAHKEMESİ
ESAS NO : 2005/58
KARAR NO : 2006/58



DAVACI : TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü

VEKİLİ : Av. Deniz Demir
TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Gar/ANKARA

DAVALI : Afyonkarahisar Belediye Başkanlığı

VEKİLİ : Av. Fatma Demir
Afyonkarahisar Belediye Başkanlığı
AFYONKARAHİSAR

DAVANIN ÖZETİ : Afyonkarahisar İli Merkez İlçe Ali Çetinkaya Mahallesi, 34 ada (1) parsel numarasında davacı kuruma ait taşınmaza ilişkin olarak yapılan imar planı değişikliği talebinin reddine yönelik 12.11.2004 gün ve 298 sayılı Belediye Meclis kararının ve imar planının iptali isteminden ibarettir.

SAVUNMANIN ÖZETİ : Yasal dayanaktan yoksun davanın reddi gerektiği yönündedir.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Hüküm veren Afyonkarahisar İdare Mahkemesince dava dosyasında yer alan bilgi ve belgeler incelenerek gereği görüldü.

Dava, Afyonkarahisar İli Merkez İlçe Ali Çetinkaya Mahallesi, 34 ada (1) parsel numarasında davacı kuruma ait taşınmaza ilişkin olarak yapılan imar planı değişikliği talebinin reddine yönelik 12.11.2004 gün ve 298 sayılı Belediye Meclis kararının ve imar planının iptali istemiyle açılmıştır.

İmar planları; insan, toplum ve çevre ilişkilerinde kişi ve aile mutluluğu ile toplum hayatını yakından ilgilendiren fiziksel çevreyi sağlıklı bir yapıya kavuşturmak, yatırımların yer seçimlerine ve gelişme eğilimlerini yönlendirmek ve toprağı koruma, kullanma dengesini en rasyonel biçimde belirlemek üzere hazırlanırlar ve ancak koşulların zorunlu kıldığı biçimde ve zamanda mevzuatta öngörülen yöntemlere uygun olarak değiştirilebilirler.

3194 sayılı Kanun hükümleri gereğince yürürlüğe konulan Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmeliğin imar Planı Değişikliğinde Uyulması Gereken Esaslar başlıklı 27. maddesinde "İmar planlarında bulunan sosyal ve teknik alt yapı alanlarının kaldırılması, küçültülmesi veya yerinin değiştirilmesine dair plan değişiklikleri zorunluluk olmadıkça yapılmaz.

Zorunlu hallerde böyle bir değişiklik yapılabilmesi için imar planındaki durumu değiştirecek olan sosyal ve teknik alt yapı alanındaki tesisi gerçekleştirecek ilgili yatırımcı Bakanlık ve kuruluşların görüşü alınacaktır." hükmü yer almaktadır.

Dava dosyasının incelenmesinden, Afyonkarahisar İli Merkez İlçe Ali Çetinkaya Mahallesi, 34 ada (1) parsel numarasında davacı kuruma ait taşınmaza ilişkin olarak yapılan imar planı değişikliği talebinin reddine yönelik 12.11.2004 gün ve 298 sayılı Belediye Meclis kararının ve imar planının iptali istemiyle bakılmakta olan davanın açıldığı, uyumsuzluğunun

T.C.
AFYONKARAHİSAR
İDARE MAHKEMESİ
ESAS NO : 2005/58
KARAR NO : 2006/58

çözümü için mahallinde yapılan keşif ve bilirkişi incelemesi neticesinde düzenlenen 15.08.2005 tarihli bilirkişi raporunda; "Davalı idare tarafından yapılan imar planı tadilat isteği şehircilik ilkesi, planlama esasları ve kamu yararı açısından uygun görülmemiştir. Konut alanı içerisinde sanayi alanının yer alması uygun görülmemiştir.

28.06.2002 tarihli uygulama imar planının değişikliğinin (revizyon imar planı) şehircilik ilkeleri, planlama esasları, kamu açısından uygundur. Ancak revizyon imar planı öncesi idarenin davacı kuruluşun görüşünü almadığı dolayısıyla 3194 sayılı İmar Kanununun Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmeliğin 27. maddesinde yer alan ilgili yatırımcı bakanlık veya kuruluşların görüşü alınır" hükmü gereğini uygulamadığı dava dosyası incelenerek belirlenmiştir.

Bu nedenden dolayı revizyon imar planına yapılan itirazın haklı olduğu" yönünde görüş bildirdiği anlaşılmaktadır.

Bilirkişi raporu davanın taraflarına tebliğ edilmiş olup, bu rapora her iki idare tarafından itirazda bulunulmuştur..

Uyuşmazlığa konu olayda yukarıda anılan yasal düzenlemeler uyarınca revizyon imar planı öncesi davalı idarenin davacı kuruluş olan TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün görüşünü almaması hususunun sabit olması karşısında davalı idarece yapılan imar planında, dolayısıyla da buna bağlı olarak imar plan tadilatı talebinin reddinde de hukuka uyarlık bulunmadığı sonucuna varılmıştır.

Açıklanan nedenlerle, dava konusu işlemin iptaline, aşağıda dökümü yapılan 905,00 YTL yargılama giderinin davalı idareden alınarak davacıya verilmesine, Avukatlık Asgari Ücret Tarifesi Uyarınca 300,00 YTL avukatlık ücretinin davalı idareden alınarak davacı vekiline verilmesine, posta pulu giderlerinden artan 24,40 YTL'nin ve keşif avansından artan 53,20 YTL'nin istemi halinde davacıya iadesine, Danıştay'a temyiz yolu açık olmak üzere 07.02.2006 gününde oybirliği ile karar verildi.

Başkan
İtir Melis KAYA
(27043)

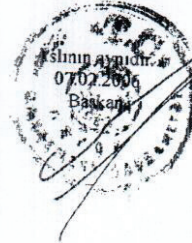
Üye
Cafer ERGEN
(32691)

Üye
Sedat KOÇ
(37998)

A/E

YARGILAMA GİDERLERİ

Başvurma harcı	: 11,20 YTL
Karar harcı	: 11,20 YTL
Y.D. harcı	: 18,20 YTL
Vek. Sur. harcı	: 2,00 YTL
Posta Giderleri	: 115,60 YTL
Bilirkişi Giderleri	: 746,80 YTL
TOPLAM	: 905,00 YTL



T.C.
DANIŞTAY
ALTINCI DAİRE
Esas No : 2006/2378
Karar No : 2008/3405

Temyiz İsteminde Bulunan : Afyonkarahisar Belediye Başkanlığı

Vekili : Av.Fatma Demir - Aynı yerde

Karşı Taraf : T.C.D.D. İşletmesi Genel Müdürlüğü

Vekili : Av.Deniz Demir - Aynı yerde

İstem Özeti : Afyonkarahisar İdare Mahkemesinin 07.02.2006 günlü, E:2005/58, K:2006/58 sayılı kararının usul ve yasaya aykırı olduğu ileri sürülerek bozulması istenilmektedir.

Savunmanın Özeti : Temyiz edilen kararda bozma nedenlerinden hiçbiri bulunmadığından, usul ve kanuna uygun olan kararın onanması gerektiği savunulmaktadır.

Danıştay Tetkik Hakimi İsmet Can'ın Düşüncesi : Davacı Kuruluşun amaç ve hedefleri dışında kullanılması sonucu doğuran dava konusu imar planı değişikliğinin iptali yolundaki mahkeme kararında sonucu itibarıyla isabetsizlik bulunmadığından, temyiz isteminin reddi ile mahkeme kararının anılan gerekçeyle onanması gerektiği düşünülmektedir.

Danıştay Savcısı Ekrem Atıcı'nın Düşüncesi : Afyon, Merkez İlçe, Ali Çetinkaya Mahallesi, 34 ada, 1 parsel sayılı taşınmazın imar planında spor alanı, park ve yol olarak ayrılan kısmının "TCDD Alanı" olarak belirlenmesi istemiyle yapılan başvurunun reddine ilişkin Afyon Belediye Meclisinin 12.11.2004 tarih ve 298 sayılı kararının ve imar planının iptali istemiyle açılan davada, keşif ve bilirkişi incelemesi yapıldıktan sonra, revizyon imar planı öncesi davacı TCDD İşletme Genel Müdürlüğünün görüşünün alınmadığı gerekçesiyle işlemleri iptal eden İdare Mahkemesi kararının temyizen incelenerek bozulması davalı idare tarafından istenmiştir.

Olayda, davacı idareye ait taşınmazın bulunduğu alanda en son Afyon Belediye Meclisinin 28.6.2002 tarih ve 148 sayılı kararı ile revizyon uygulama imar planının kabul edildiği, idarece revizyondan önceki uygulama imar planında taşınmazın yol, park ve konut dışı kentsel çalışma alanında kaldığının belirtildiği anlaşılmalı olup ortada imar plan değişikliği olmayıp revizyon imar planı bulunması nedeniyle Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmeliğin imar plan değişikliklerinde uyulması gereken esaslara ilişkin 27. maddesinin 1. bendi hükmüne uyulmadığı gerekçesiyle revizyon imar planı ile plan değişikliği isteminin reddine ilişkin işlemin iptaline karar verilmesinde hukuki isabet görülmemiştir.

Öte yandan, davacı idarenin plan değişikliği isteminin reddine yönelik karar değerlendirilirken, taşınmazın üst ölçekli planlardaki durumu, taşınmaz ve çevresinin özellikleri, davacı idarenin ihtiyacı gibi hususlar irdelendikten sonra isteğin şehircilik ilkeleri planlama esasları ve kamu yararına uygun olup olmadığı belirlendikten sonra bir karar verilmesi gereklidir.

Bu itibarla, uyumsuzluğun bilimsel temellere dayanan gerekçeli rapor düzenleyebilecek nitelikte birisinin demiryolu ulaşımı ve işletmeciliği konusunda uzman olan kişinin de bulunduğu bilirkişi kurulu ile birlikte yerinde keşif ve bilirkişi incelemesi yaptırılıp rapor alındıktan sonra çözümlenmesi zorunludur.

T.C.
DANIŞTAY
ALTINCI DAİRE
Esas No : 2006/2378
Karar No : 2008/3405

Açıklanan nedenle temyiz isteminin kabulü ile kararın bozulmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren Danıştay Altıncı Dairesince Tetkik Hakiminin açıklamaları dinlendikten ve dosyadaki belgeler incelendikten sonra işin gereği görüldü:

Dava, Afyonkarahisar İli, Merkez İlçesi, Ali Çetinkaya Mahallesinde davacı idareye ait 34 ada, 1 parsel sayılı taşınmazın spor alanı, park ve yol alanından çıkarılarak TCDD ayrılması yolunda plan değişikliği yapılması isteminin reddine dair belediye meclisinin 12.11.2004 günlü 298 sayılı kararı ile alana ilişkin imar planının iptali istemiyle açılmış; İdare Mahkemesince; yerinde yaptırılan keşif ve bilirkişi incelemesi üzerine düzenlenen raporun dosyada yer alan bilgi ve belgelerle birlikte değerlendirilmesinden, imar planı revizyonu öncesi davacı Kuruluşun görüşü alınmadan plan değişikliği yapıldığının anlaşıldığı gerekçesiyle tesis edilen işlemlerin iptaline karar verilmiş; bu karar davalı idare vekili tarafından temyiz edilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname çerçevesinde faaliyette bulunan bir kamu iktisadi kuruluşudur.

233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname'nin tanımlar ve kısaltmalar başlıklı 2. maddesinin 4046 sayılı Yasanın 34.maddesiyle değişik 3. fıkrasında: "Kamu iktisadi kuruluşu 'Kuruluş'; sermayesinin tamamı Devlete ait olup tekel niteliğindeki mal ve hizmetleri kamu yararı gözeterek üretmek ve pazarlamak üzere kurulan ve gördüğü bu kamu hizmeti dolayısıyla ürettiği mal ve hizmetler imtiyaz sayılan kamu iktisadi teşebbüsüdür." şeklinde tanımlanmış ve anılan Kararname'nin eki listede Kamu İktisadi Kuruluşları arasında yer verilmiştir. Kuruluş'un 28.10.1984 günlü, 18559 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Ana Statüsünün 4.maddesinde amaç ve faaliyetleri düzenlenmiş, bu çerçevede "Devletçe kendisine verilen demiryollarını, liman, rıhtım ve iskeleleri işletmek, genişletmek ve yenilemek, bunları tamamlayıcı faaliyetlerde bulunmak" görevi verilmiştir.

Davacı Kuruluş, demiryolu ulaştırması alanında tekel niteliğindeki mal ve hizmeti kamu yararı gözeterek üretmek ve pazarlamak üzere kurulmuş olup, gördüğü bu kamu hizmeti dolayısıyla ürettiği hizmet imtiyaz sayılmaktadır.

İmar planlarının yapılması sürecinde, tekel niteliğinde hizmet sunan ve bu hizmeti kamu yararı gözeterek üretmek durumunda olan davacı Kuruluşun, gördüğü kamu hizmetinin önemi ve özelliklerine dönük ihtiyaçlarının dikkate alınması gerekmektedir.

Dosyanın incelenmesinden, davacı Kuruluşa ait Afyonkarahisar İli, Merkez İlçesi, Ali Çetinkaya Mahallesinde yer alan taşınmazın imar planında kısmen spor alanı, kısmen park ve yol olarak ayrıldığı, davacı tarafından parselde yol makinaları mekanik atölyesi ve iş makinaları parkı ile tahmil ve tahliye alanı olarak Kuruluşun ihtiyacı doğrultusunda kullanılmak üzere T.C.D.D. alanına ayrılması yolunda plan değişikliği talebinin, demiryollarının halen var olan

T.C.
DANIŞTAY
ALTINCI DAİRE
Esas No : 2006/2378
Karar No : 2008/3405

İhtiyaçları ve gelecekteki yenileme ve gelişme gereksinimlerini göz ardı ederek istemin kabul edilmediği gibi daha önce de bu şekilde planlamaya konu edildiği, Kuruluşa ait taşınmazın imar planıyla amaç ve faaliyeti dışındaki, park alanı, spor alanı ve imar yolu kullanımlarına ayrıldığı, bir kamu kurumu olan T.C.D.D.nin arazilerinin yine kamu yararına olmak üzere büyük oranda donatı alanlarına ayrıldığı, Mahkemece yerinde yaptırılan keşif ve bilirkişi incelemesi üzerine düzenlenen raporda, davacı Kuruluşun ürettiği demiryolu taşımacılığı hizmeti, bu kamu hizmetinin gereksinim duyduğu ve duyacağı alanların kullanımındaki kamu yararı boyutunun aynı zamanda planın da amacı olarak bu yönüyle bir inceleme ve değerlendirmeye konu edilmediği anlaşılmaktadır.

Uyuşmazlığa konu olayda, tekel niteliğinde bir kamu hizmeti olan demiryolu ulaştırmasını, kamu yararı dikkate alınarak yürütmekle yükümlü kılınan davacı Kuruluş tarafından, bu kamu hizmeti için mevcutta mülkiyetinde bulunan uyuşmazlık konusu taşınmaza ait kullanım kararının imar planı kararlarıyla Kuruluşun amaç ve faaliyet konusuna ayrılmasının talep edildiği, ancak davalı idarece taşınmazın ağırlıklı olarak donatı alanlarına ayrılması suretiyle kamu yararı yönünden denklik kurulmaya çalışıldığı görülmektedir.

Demiryolu ulaşımının yolcu ve yük taşımacılığında kent içi, kentler arası ve ülkeler arası boyutuyla kitle halinde ve yüksek taşıma kapasitesi ile öne çıkan özelliği karşısında, davacı Kuruluş tarafından tekel niteliğinde sunulan **bu hizmetin üstün kamu yararı** niteliği taşıması karşısında, uyuşmazlığa konu edilen taşınmazın davacı Kuruluşun amaç ve hedefleri dışında kullanılması sonucunu doğuran imar planıyla gerçekleştirilen dava konusu değişiklikte hukuka uyarlık görülmediğinden iptali yolundaki, mahkeme kararında sonucu itibarıyla isabetsizlik görülmemiştir.

Dava konusu işlemin iptali yolundaki Afyonkarahisar İdare Mahkemesinin 07.02.2006 günlü, E:2005/58, K:2006/58 sayılı kararının yukarıda yer alan gerekçeyle **ONANMASINA**, dosyanın adı geçen mahkemeye gönderilmesine **26.05.2008** gününde cybirliğiyle karar verildi.

Başkan	Üye	Üye	Üye	Üye
Bekir	Banu	Habibe	Zeynep	Tülin
AKSOYLU	DİLÇİN	ÜNAL	YILMAZ	ÖZGENÇ

ab-25/6

ABUL GIBİDİN

APPENDIX D

TURKISH STATE RAILWAYS – THE CASE OF TOKAT

İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞINA SİVAS

DAVACI : TCDD GENEL MÜDÜRLÜĞÜ - ANKARA
VEKİLİ : Av. Murat GÖÇER TCDD 4. Bölge Müdürlüğü – SİVAS
DAVALI : TURHAL BELEDİYE BAŞKANLIĞI TURHAL/TOKAT
TALEP KONUSU : Turhal Belediye Başkanlığı Belediye Encümeninin 07.07.2005 tarih ve 163 sayılı Kararının iptali talebinden ibarettir.
TEBLİĞ TARİHİ : 29.08.2005

ACIKLAMALAR : 1-Davalı Turhal Belediyesince Tokat İli, Turhal İlçesi, Dere, Celal, Seyfi Demirsoy ve Müftü Mahallelerini kapsayan bölgelerde 3194 sayılı İmar Kanununun 18. maddesine istinaden imar uygulaması yapılmış ve 07.07.2005 tarih ve 163 sayılı karar ile onaylanarak askıya çıkarılmıştır. Bu yapılan uygulamaya Kuruluşumuz tarafından askı ilan süresi içerisinde 02.08.2005 tarih ve 1754-25530 sayılı yazı ile itiraz edilmiş ve itirazımıza karşılık olarak davalı Turhal Belediyesince 11.08.2005 tarih ve 13-419 sayılı yazı ile cevap verilerek itirazımız reddedilmiştir. Bu konuya ilişkin evraklar ekte sunulmuştur.

2-Yapılan imar uygulamasında ekte sunmuş olduğumuz krokide kırmızı renkle gösterilen alan yol olarak belirlenmiştir. Bu yer daha önce 72 ada 1 parsel olarak Kuruluşumuz mülkiyetinde iken, daha sonra ifraz neticesinde 72 ada 4 parsel sınırları içerisinde kalmaktadır Oysa ki bu yerlerden yola katılan ve ekteki krokide kırmızı renkle gösterilen yer daha önce Turhal Belediye Başkanlığı ile Kuruluşumuz arasında ihtilaf konusu olmuş olup, imar uygulamasına konu edilen Kuruluşumuza ait Seyfi Demirsoy Mahallesindeki 72 ada 1 parseldeki 4224 m2 yerin bedeline ilişkin olarak Turhal Asliye Hukuk Mahkemesinin 1994/380 Esasına kayden açmış olduğumuz alacak davası 1996/56 Karar sayılı Karar ile Kuruluşumuz lehine sonuçlanmıştır. Yine Fazlaya ilişkin açmış olduğumuz alacak davası Turhal Asliye Hukuk Mahkemesinin 1996/488 Esas ve 1997/61 Karar sayılı Kararı ile Kuruluşumuz lehine sonuçlanmıştır. Söz konusu bu alacak davalarının tahsili amacı ile Samsun 2. İcra Müdürlüğünün 1996/2509 nolu dosyası ile Samsun 1. İcra Müdürlüğünün 1997/1363 nolu dosyasında icra takibine geçilmiş olup, bu dosyalar halen derdesttir. Hal böyle iken davalı belediyenin daha önce KESİN HÜKÜM ile Kuruluşumuzun alacak hakkını belirleyen Mahkeme Kararını bertaraf edecek şekilde MAHKEME KARARINA KONU OLAN TAŞINMAZLARI İMAR UYGULAMASINA TABİ TUTMASI AÇIKÇA HUKUKA AYKIRIDIR. Çünkü zaten dava konusu imar uygulaması yapılan yerler ile ilgili olarak hukuki ihtilaf başka bir Mahkemece yani Turhal Asliye Hukuk Mahkemesince karara bağlanmıştır. Dolayısıyla Asliye Hukuk Mahkemesince verilen ve kesinleşen bir Kesin hükme konu olan, fakat halen borç ödenmediğinden Kuruluşumuz mülkiyetinde bulunan dava konusu taşınmazlar üzerinde yeniden imar uygulaması yapılması 3194 sayılı Kanun ve Medeni Kanun hükümlerine açıkça aykırıdır.

3-Yine ekte sunmuş olduğumuz krokide mavi renkle gösterilen kısım 72 ada 3 ve 4 parsellerde yapılan uygulama sonucunda, karayolu ve demiryolunun kesiştiği hemzemin geçite isabet eden kısımlar Kuruluşumuz mülkiyetinden çıkarılmıştır. Yapılan bu uygulama 3194 sayılı Kanunun 18. maddesine aykırı bir uygulamadır. Çünkü ekteki krokide mavi renkle gösterdiğimiz kısım HEMZEMİN GEÇİT olup Kuruluşumuz taşınmazından ayrılamaz bir parçadır. Bir başka anlatımla, demiryolu hattının üzerinden geçen hemzemin geçit kısmı Kuruluşumuz istimlak sahasında kalmaktadır. Diğer taraftan bu hemzemin geçitte geçiş güvenliği ve denetimi Kuruluşumuzca sağlanmaktadır. Kadastro çalışmalarında Türkiye'nin hiçbir yerinde hemzemin geçit kısmının Kuruluşumuz mülkiyetinden ayrılması zaten söz konusu değildir. Davalı Belediyece yapılan bu uygulama AÇIKÇA HUKUKA aykırıdır.

4-Davalı Belediye Kuruluşumuzca yazılan 02.08.2005 tarih ve 1754-25530 sayılı yazıya 11.08.2005 tarih ve 13-419 sayılı yazı ile olumsuz cevap verilmiştir. Ayrıca davalı Belediye icra takibine konu olan ve imar uygulamasına tabi tuttuğu ekteki krokide kırmızı renkle gösterdiğimiz yerin bedelini de halen ödememiştir. Bütün bu hususlar davalı Belediyenin hukuka aykırı uygulamalarına devam etmesinden kaynaklanmaktadır.

5-Davalı Turhal Belediye Başkanlığı Belediye Meclisinin 2005/21/a sayılı Kararı ile yukarda bahsi geçen yerlerde 18. madde uygulaması yapılması kararlaştırılmış, fakat tamamen hukuka aykırı bir şekilde uygulama yapılarak Kuruluşumuzu taşınmazları mülkiyetimizden çıkarılmak istenmiştir. Özet olarak davalı Belediyece 3194 sayılı İmar Kanununun 18. maddesine istinaden hukuka aykırı bir şekilde uygulama yapılarak alınan 07.07.2005 tarih ve 163 sayılı Belediye Encümen Kararının Kuruluşumuza ait taşınmazlara ilişkin kısmının iptali gerekmektedir.

HUKUKİ SEBEPLER :3194 sayılı Kanun, Medeni Kanun, Kamulaştırma Kanunu ve sair ilgili ilgili mevzuat

DELİLLER :Turhal Belediyesi Encümen Kararı, Kuruluşumuz ile davalı Belediye arasındaki yazışmalar, kroki, Mahkeme Kararı, keşif, bilirkişi vs.

TALEP SONUCU :Yukarda açıklamış olduğumuz nedenlerle, davalı Turhal Belediyesi Belediye Encümenince hukuka aykırı bir şekilde alınan ve uygulamaya konulan 07.07.2005 tarih ve 163 sayılı Encümen Kararında Kuruluşumuza ait Tokat İli, Turhal İlçesi, Seyfi Demirsoy Mahallesindeki 72 ada 3, 4 ve 5 parsel nolu taşınmazlara ilişkin kısmın İPTALİNE karar verilmesini, yargılama giderleri ve ücreti vekaletin davalı taraf üzerinde bırakılmasını saygıyla arz ve talep ederim.21.09.2005

TCDD Genel Müdürlüğü Vekili
Av. Murat GÖÇER

Ekler :

- Vekaletname
- Yazışmalar
- Mahkeme Kararı
- Kroki
- Encümen Kararı

15.11.2005

SİVAS İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞINA
Gönderilmek Üzere
NÖBETÇİ ASLİYE HUKUK MAHKEMESİNE-TOKAT

DOSYA NO:2005/1291

CEVAP VEREN

DAVALI :TURHAL BELEDİYE BAŞKANLIĞI
TURHAL

VEKİLİ :Av.Erol DUYUM-Anadolu İşhanı Kat:1-TOKAT

DAVACI :TCDD GENEL MÜDÜRLÜĞÜ-ANKARA

KONUSU :Açılmış olan Davaya cevaplarımızın sunulması dileğidir.

ACIKLAMALAR

1-Dava konusu Tokat ili,Turhal ilçesi,Dere,Celal,Seyfi Demirsoy ve Müftü Mahallelerini kapsayan bölgelerde yapılan 3194 sayılı İmar Kanununun 18. maddesine istinaden müvekkil kurum tarafından yapılan imar uygulaması usul ve yasalara uygun olarak yapılmıştır.

2-3194 sayılı imar kanunu 18ç maddesinde Arazi ve Arsa düzenlemesine ilişkin;"İmar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazileri malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakati aranmaksızın,birbirleri ile yol fazlaları ile,kamu kurumlarına veya belediyelere ait bulunan yerlerle birleştirmeye,bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya ,müstakil,hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re'sen tescil işlemlerini yaptırmaya belediyeler yetkilidir."denilmektedir.

Tanımlaması yapılan 18.madde davacı kurum parsellerini de içine alan bir bölgede uygulanmış ve imar planına göre kamuya ait ve tahsise konu alanlar hak sahiplerine dağıtılmıştır.

Ekli krokide davacı tarafından işaretlenen alana ilişkin Turhal Asliye Hukuk Mahkemesine açılan ve davacı lehine sonuçlanan dava konusu,3194 sayılı imar kanununun 18.madde uygulaması ile müvekkil belediye tarafından yasal yollar kullanılarak çözümlenmiştir.

Davacı mülkiyetinden geçen Yavşan yolu geçmiş senelerde hukuki süreç izlenmeden araç trafiğine açılmış olup,hali hazırda kullanılmakta olan bir yoldur.Yani yapılan uygulama neticesinde aktif olarak davacı tarafından değil kamu tarafından kullanılan alan tamamen yasal yollardan mevcut kullanımına tahsis edilmiştir.Belediyemizce ihale edilerek hazırlattırılan uygulama yalnızca davacı mülkiyetlerini kapsayan değil,bölge içerisinde bir çok mülkiyeti içine alan ve uzun yıllar problem teşkil etmiş sorunları çözüme kavuşturan bir çalışma olmuştur.Ekli hava fotoğrafından da anlaşılacağı gibi dava konusu yer 1961 yılında dahi yol olarak kullanılmaktadır.

Davacıya ait 72 ada 3,4 ve 5 parseller uygulama yapılan alanın merkezinde yer alıp uygulama sınırı dışında tutulması eşitlik ilkesine aykırılık teşkil edeceğinden söz konusu değildir.

G. Aygün

Karayolu ve demiryolunun keşiştiği alana ilişkin dosyaların tapuya intikal etmiştir. Tapuya devlet demir yolları adına geçiş hakkı kurulmuştur.

3-Açılan dava haksız ve yersiz olarak açılmıştır.

H.NEDENLER :3194 sayılı yasa ve ilgili yasal mevzuatlar.

DELİLLER :krokiler,tutanaklar,tanık,cevabi yazılarve her türlü yasal delil.

NETİCE-İ TALEP :Yukarda izah etmiş olduğumuz nedenlerden dolayı haksız ve hukuki dayanaktan yosun olarak açılmış bulunan davanın reddi ile yargılama giderleri ile vekalet ücretinin davacı tarafa yükletilmesini vekaleten dilerim.07.11.2005

DAVALI VEKİLİ
AV.EROJ DUYUM

E. Duyum

28.09.2006
T.T.

**İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞINA,
SİVAS**

(TEKNİK BİLİRKİŞİ RAPORU)

2005/1291 Esas no'lu dava dosyasının keşfi için Mahkemenizce re'sen bilirkişi tayin edildik. Dava konusu olan yerde yapılan keşif ve dosya incelemesi sonucu bu rapor tarafımızdan hazırlanarak imzalanmıştır.

1. DAVA HAKKINDA

Esas No : 2005/1291
Davacı : TCDD Genel Müdürlüğü (Vekili: Av. Murat GÖÇER)
Davalı : Turhal Belediye Başkanlığı (Vekili: Av. Erol DUYUM)
Davanın Konusu : 3194 Sayılı İmar Kanununun 18. madde uygulamasının iptali
Dava Konusu Parsel : Tokat İli, Turhal İlçesi, Seyfidemirsoy Mah. 72 ada, 3, 4 ve 5 nolu parsel.

2. DAVA KONUSU YERİN KEŞFİ

11.07.2006 günü, Mahkeme heyeti ile birlikte davalı parselin bulunduğu yere gidildi. Dava konusu parselin konumu ve uygulama alanı gezilip görüldü. Gerekli notlar alındı. Dosyasında mevcut kadastro haritası, uygulama imar planı ve parsellasyon haritası ile buna bağlı dağıtım cetvelleri iddialar doğrultusunda gözden geçirildi.

2.1. BİLİRKİŞİLERDEN İNCELENMESİ İSTENEN HUSUSLAR

Turhal Belediye Başkanlığına karşı açılan davada; Dava konusu imar uygulamasının, uygulama tekniğine, imar planına uygun olup olmadığının, ayrıca davacı kurum mülkiyetindeki taşınmazın yol olarak ayrılmasının kamu yararı ile bağdaşıp bağdaşmadığının değerlendirilmesi bilirkişi kurulumuzdan istenmiştir.

3. DAVA DOSYASININ İNCELENMESİ

Dava dosyası incelendiğinde, işlemin sonuçlandırılmasında zaman sırasına göre şu süreçlerin geçtiği belirlenmiştir;

- Turhal Belediyesi Encümeni 07.07.2005 tarih ve 163 sayılı kararıyla davaya konu parselleri kapsayan alanda 3194 sayılı İmar Kanununun 18. maddesi uygulaması neticesinde hazırlanan parsellasyon planı, dağıtım ve hesap cetvellerinin onaylanmasına karar vermiştir.
- Turhal Belediye Başkanlığı 22.07.2005 tarih ve 383-539 sayılı yazı ile davaya konu edilen parsellerin imar uygulamasına alındığını ve kurumun çıkarları göz ardı edilmediğini TCDD Genel Müdürlüğüne bildirmiştir.
- Davacı Vekili 21.09.2005 tarihinde Sivas İdare Mahkemesine dava açarak Turhal Belediyesi Encümeni 07.07.2005 tarih ve 163 sayılı kararıyla uyarınca yapılan 3194/18 maddesi uygulamasının iptali talebinde bulunmuştur.

4. DEĞERLENDİRME

4.1. ARSA VE ARAZİ DÜZENLEME İŞLEMİNİN İRDELENMESİ

3194 sayılı imar yasasının 18. maddesi 1. fıkrasında "...İmar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazileri malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakati aranmaksızın birbirleriyle, yol fazlalarıyla, kamu kurumlarına veya belediyeye ait yerlerle birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil,

K.Ç./Y.T./Ö.B.Y.

Sayfa
2005/1291

hisseli veya kat mülkiyeti esasına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re'sen tescil işlemlerini yaptırmaya... " Valilik veya Belediyelerin yetkili olduğu hükme bağlanmıştır.

İmar planları uygulamalarında artan değer karşılığında düzenlemeye giren taşınmazlardan değerlendirme resmi veyahut aynı vergi niteliğindeki DOP kesintisi yapılarak yasada sözü edilen kamusal alanlar bir bedel ödemeksizin kamunun eline geçer. Fakat aynı zamanda düzenlemeye giren tüm parsellerin yapılaşmaya uygun olabildiğince müstakil imar parseli alması bir kuraldır. Ayrıca bu yasada uygulamada uyulması gereken temel kurallar da düzenlenmiştir. Buna göre;

Oluşturulan imar parsellerinin ihtiyacı olan kamu hizmet alanlarına düzenlemeye giren taşınmazların katılımı en çok %35 oranında olabilir. %35'lik ortaklık payı oranı mutlak olmayıp alınabilecek azami miktarı ifade etmektedir. Bu oran, 3194 sayılı İmar Kanununun ilk metninde yüzde otuz beş iken 17.12.2003 tarih ve 25319 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 3.12.2003 tarih ve 5006 sayılı İmar Kanunu ile İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanunun 1. maddesi ile yüzde kırka (%40) yükseltilmiştir.

Düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan yol, meydan otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, ibadet yeri(bu maddede geçen cami ibaresi, 15.07.2003 tarih ve 4928 sayılı kanunun 9. maddesi ile ibadet yeri olarak değiştirilmiştir) ve karakol alanları ile düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan Milli Eğitim Bakanlığına bağlı ilk ve orta öğretim kurumları (Değişik üçüncü fıkra: 03.12.2003-5006/1. madde) için DOP alınabilir.

Öte yandan belediyeler için kadastral mülkiyet desenlerini imar planları ile özgülünen kullanım amaçlarına dönüştürmek yasal bir zorunluluktur.

4.2. İMAR DÜZENLEMELERİNDE UYGULAMA ETAPLARININ BELİRLENMESİ ÖLÇÜTLERİ

İmar uygulamalarında, kadastral parsellerin mevcut konumlarından sirküle olmamaları ve kadastral parsel değerlerine olabildiğince yakın değerlerde imar parselleri tahsis edilebilmesi için şu ölçütler dikkate alınmalıdır.

- Topoğrafyanın Dikkate Alınması;** yani aynı bir düzenleme bölgesindeki kadastral parsellerin eğimi, ortalama eğimin $\%(+/-)$ 3-6 'sı mertebesinden fazla olmamalıdır.
- İnşaat Yoğunluk Değerlerinin Homojen Olması;** bir imar parselinin değerini belirleyen en önemli nesnel ölçüt yapılaşma yoğunluğu(kullanma hakkı) ve yapı nizamıdır. Aynı yoğunluk değerli yapı adalarının bir düzenleme sahasında bulunması **DOP-tahsis** veya külfet-nimet dengesinin yerine getirilmesinde önemli bir etkidir.
- Doğal ve Fiziksel Eşiklere Uyulması;** Yeryüzü üzerinde topoğrafya oluşumunda kimi doğal eşikler oluşmuştur. Örneğin; dereler, vadiler, tepeler, kayalıklar, kumullar gibi bu doğal topoğrafik yüzeylerin yanında insanların doğaya müdahalesi ile oluşturulmuş fiziksel eşikler ise; şehirler arası karayolları, **demir yolları** ve süreklilik arzeden kamusal tesis alanları(askeri alanlar, üniversite kampüsleri, SİT bölgeleri vb.) gibi.
- Düzenleme sınırlarının geçirilmesinde diğer önemli bir etken de **kamu tesislerinin** (AADY'nin 12. maddesinde belirtilen) düzenleme sahasında homojen olarak dağılmış ve her birinden birer adet bulunması parsellerin bu tesislere katılım oranını minimuma indirerek müstakil parsel olabilmek için gerekli minimum parsel boyutlarının altına düşme ihtimali

ortadan kalkmış olur ve böylece **düzenleme sonucunda arzu edilmeyen hisselilikten olabildiğince kaçınma** sağlanmış olacaktır.

Kadastral mülkiyetlerin oluşturduğu süreklilik mozağı üzerinde kendi içinde homojenlik gösteren ve bir nevi halk dilinde mevkii olarak isimlendirilen özel topografik bölgeler oluşur. İşte bu sınırlar ile örtüşen ve uyumlu düzenleme etaplarının tespit edilmesi hakça parselasyon ve dağıtımın ön koşuludur.

4.3. DÜZENLEME ALANININ BELİRLENMESİ VE DÜZENLEME SINIRININ GEÇİRİLMESİNDE İZLENECEK YOL

Düzenleme sahaları belirlenirken, belirli ölçütler dikkate alınmalıdır. Buna göre;

- Öncelikle kentin gelişme yönü ve yapılaşma talebi gibi faktörler göz önünde bulundurulmalıdır.
- Ayrıksı durumlar dışında belirlenecek düzenleme sahası bir müstakil imar adasından daha küçük olmamalıdır.
- Dengeli bir DOPO ve diğer kamu alanlarını adaletle dağıtan bir **bölgeleme yapılmalıdır**. Bunu sağlamak üzere, düzenleme sınırının geçirilmesinde şunlara dikkat edilmelidir:

1. Her düzenleme sahasında mümkün olduğunca **Düzenleme Ortaklık Payı (DOP) %40'a yakın olacak** şekilde seçilmelidir.
2. Kadastral parsellere tahsis edilecek imar parsellerinin bulunduğu alandan uzakta verilmemesi için, düzenleme alanlarında bölgeleme yapmak,
3. Düzenleme sınırı, düzenleme ile iskana açılacak alanın ihtiyaç duyduğu **sosyal ve teknik alt yapıyı** sağlayacak şekilde tayin edilmelidir.
4. İskan sahasının bittiği yerlerde iskan sınırından,
5. **İskan sahası içinde yollarda yol ekseninden,**
6. Cami(İbadet yeri) ve karakol yerlerinin dış sınırından, yeşil alan ve genel otopark alanlarının düzenleme ortaklık payı oranı ve uygulamaya alınan parsel sınırına göre **uygun görülecek yerinden** geçirilir.

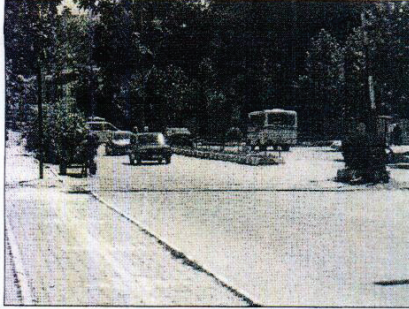
4.4. İMAR PARSELİNİN OLUŞTURULMASI VE DAĞITIMDAKİ ESASLAR

3194 sayılı yasanın 18. maddesi uygulamasında öncelikle AADY'nin 10. Maddesinde düzenlenen aşağıdaki kurallar irdelenmelidir.

Yönetmelikte belirlenen parselleme-tahsis ilkelerine göre, düzenleme sonucunda oluşacak imar parsellerinin mümkün olduğu kadar aynı yerdeki veya yakınındaki eski parsel sahibine tahsisi (AADY, md.:10/a), buna imkan olmadığı veya **mal sahibine teknik nedenlerle müstakil parsel verilememesi halinde** bu parsel yerine **mümkün olduğu kadar aynı şart ve değerde hisseli parsel verilmesi** gerekmektedir (AADY, md.:10/c). Özellikle ıslah imar planı uygulamasında, paylı parsellerde payların mümkün olduğunca azaltılması ve ferdi parseller oluşturulması amaçlanmalıdır.

Plan ve mevzuata göre korunması mümkün olan yapıların tam ve hissesiz bir imar parseline intibak ettirilmesi sağlanır (AADY, Md.10/b). Ancak yönetmeliğin (a) bendi ile düzenlenen hükmü, **mutlak** uygulanması gerekli bir kural içermemekte mümkün olması halinde düzenleme ile oluşacak imar parsellerinin aynı yerdeki ve yakınındaki eski parsel tahsisinin sağlanmasını öngörmektedir. Bu bağlamda dağıtımda eş değerlilik sağlamak üzere;

- Her kadastral parselde, bulunduğu yapı adasından imar parseli tahsis edilmelidir. Ancak bu teknik olarak mümkün değilse, aynı imar hakkına sahip başka bir adadan tahsis yapılmalıdır.
- Eğer kadastral parsel üzerine imar planı ile bir kamu tesis veya hizmet alanı isabet etmişse, bu parselin konumunun değiştirilmesi kaçınılmazdır. Bu durumda kadastral parselin bulunduğu çevresindeki imar haklarından (en azından) en düşük olana eşit bir imar hakkı bulunan yapı adasından paylı veya ferdi parsel tahsis yapılmalıdır.



Dava konusu alana ait görüntüler

4.5. DAVA DOSYASININ DEĞERLENDİRİLMESİ ve GÖRÜŞ GELİŞTİRME

Dava dosyasında mevcut dağıtım cetvelleri ve parsellasyon haritasının incelenmesi sonucunda;

a) Düzenleme alanına 1494378.71m² alan alınmış ve 1147676.68m² alan imara uygun alanlardan tahsis edilmiştir. Düzenleme bölgesine ait dağıtım cetvelleri ve parsellasyon planı incelendiğinde, bölge için DOPO'nun %24.10745 olarak hesaplandığı görülmüştür.

b) Davaya konu edilen taşınmazın senet alanları ile bu taşınmazlardan yapılan kesintiler tablodaki gibidir.

Ada	Parsel	Maliki	Düzenlemeye Giren Alan (m ²)	DOP	Tahsis Alanı (m ²)
72	3	DEVLET DEMİR YOLLARI İŞL.	3145.00	758.18	2386.82
	4	DEVLET DEMİR YOLLARI İŞL.	86823.00	20930.81	65892.19
	5	DEVLET DEMİR YOLLARI İŞL.	280.00	67.50	212.50

c) Davaya konu parsellerin tahsis alanları 1175 ada 1 nolu imar parselinden(87583.03m² alanı) ve 1201 ada 1 nolu parselden(924.70m²) tahsis edilmiştir. 1175 ada 1 nolu parsel, Türkiye Şeker Fabrikası A.Ş. 3 ada 43 parsel, 2184 parsel ve 49 ada 52 nolu parselden toplam 19708.94m² pay tahsis edilmek suretiyle hisseli oluşturulmuştur. Tahsis edilen parsel fiilen TCDD Genel Müdürlüğü'nün Turhal istasyonu ve Lojman binalarının bulunduğu alana isabet etmektedir. Kurum kamusal hizmet sunmasına karşın Arsa ve Arazi Düzenleme Yönetmeliğinin 12. maddesi kapsamında davacıdan da 0.0068413 oranında kesinti yapıldığı anlaşılmıştır. Halbuki söz konusu TCDD'nin tahsis alanı imar planında ayrılan alana yetmediği durumda AADY'nin 12. maddesi kapsamında düzenlemeye alınan diğer parsellerden kamu tesis alanlarına katılım hükümleri kapsamında kesinti yapılması gerekmektedir. Davacı

K.Ç./Y.T./Ö.B.Y.

(Handwritten signatures)

Sayfa 4
2005/1291

parsellerinden kamu tesis alanına kesinti yapılması gerekmediği halde yapıldığı tespit edilmiştir.

d) Davaya konu edilen parsellerden 3 ve 5 nolu parseller ise Karayolu geçiş güzergahında hemzemin geçitlerde bulunmaktadır.

e) Düzenlemeye alınan davaya konu parseller, kamunun ortak kullanılmasına veya bir kamu hizmetinin görülmesine ayrılan yerlere isabet etmektedir. Parseller kamusal hizmete özgülenmiştir. Parsellerin 3194 sayılı Yasanın 18. madde uygulamasına alınarak Düzenleme Ortaklık Payı kesilmesi düzenlemenin ruhuna aykırı düşmektedir. Davacı kurumun tahsis alanının imar uygulamasına alınması teknik bir zorunluluk ise, imar planındaki kamu tesis alanına kesinti yapılmadan, doğrudan tahsis edilerek uygulamaya alınması mümkündür. Uygulama ile parsel düzgün geometride olmayan parsellerin geometrileri düzenlenmiş ve imar planındaki kuruma özgülenen alanlardan tahsis edilmiş olmaktadır.

f) Herhangi bir nedenle kamusal amaçlar (TCDD, karakol, su deposu, trafo yeri vb.) için kamulaştırılan (tahsis edilen) ve halen uygulama imar planında bu tahsis amaçları devam eden parsellerden düzenlemeye alınmış olmalarına rağmen DOP alınmaz. Kamusal amaçlı kullanımı devam eden ve imar planında da bu amacın sürekliliği sağlanan taşınmazların değer artışına uğramalarının mümkün olmadığı, kamulaştırma ile elde edilen imar planında da aynı amaca ayrılan dava konusu düzenleme ortaklık payı kesilmesinin hakkaniyetli olmadığı, dolayısıyla düzenleme aşamasında DOP alınmayacak parseller olarak değerlendirilmesi gereken parseller olarak değerlendirilmesi gerekirken, düzenlemeye alınarak DOP kesintisi yapıldığı tespit edilmiştir.

g) Düzenlemeye alınan parseller 3 ve 5 nolu parsellerin yerine 13.10.2005 tarih ve 302 sayılı Turhal Belediye Encümen kararı ile irtifak hakkı tesis edilmiştir. Daha önce Demiryolu güzergahında hemzemin geçit güzergahında olan kuruma ait olan parsellerin yerinde 1 ve 2 nolu parseller oluşturularak tekrar kuruma irtifak hakkı tesis edilmiştir. Dolayısıyla düzenleme öncesinde TCDD Genel Müdürlüğüne ait olan parselden DOP kesintisi yapılarak belediyeye arsa kazandırıldığı tespit edilmiştir.

h) Davaya konu işlem de tescile esas dağıtım cetvelleri incelendiğinde Turhal Belediyesi adına tescil edilerek uygulamaya alınan 14163.22m² İHDAS alanlarının mevcut olduğu anlaşılmıştır. Bu alanların yoldan ihdas alanı olduğu anlaşılmaktadır. Uygulama sonunda bu alanlardan hesaplanan DOPO oranında DOP kesilmiş ve kalan alanlar Turhal Belediyesi adına tahsis ve tescil edildiği anlaşılmaktadır.

i) Uygulama alanında İmar Adalarına isabet eden kadastral yolların Turhal Belediyesi adına tescil edilerek belediyeye arsa kazandırılmak amacıyla kullanıldığı anlaşılmaktadır. İHDAS alanın doğrudan yola terk edilmesi gerekirken bunun yapılmadığı kanaatindeyiz. Öte yandan **yoldan ihdas** alanlarının doğrudan yola terk edilmeyerek DOP Oranı hesaplanması sonucunda, DOP Oranın hatalı hesaplanmasına ve dolayısı ile düzenlemeye giren tüm parsellerden fazladan DOP kesintisine neden olduğu açıktır.

j) Düzenleme sınırının geçirilmesinde doğal ve fiziksel eşiklere uyulması gerekirken Demir Yolu güzergahını da içine alacak şekilde düzenleme sınırının belirlendiği görülmüştür. Halbuki insanların doğaya müdahalesi ile oluşmuş fiziksel eşiklerden olan demiryolu

sürekliği olan kamu tesis alanları olarak değerlendirilmektedir. Dolayısıyla davacı kurumun parsellerinin düzenlemeye alınmadan da düzenleme yapılması mümkün olduğu kanaatindeyiz.

5. SONUÇ

Yukarıda vurgulanan hususlar ile 3194 Sayılı Yasa ve ilgili Yönetmelik hükümleri topluca değerlendirildiğinde,

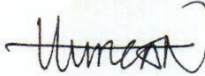
- Turhal Belediye Encümeninin 07.07.2005 tarih ve 163 sayılı kararı ile onanan 3194 sayılı İmar Kanununun 18. madde uygulamasında; düzenleme sınırın geçirilmesi kuralına uyulmadığı,
- Davacının malik olduğu kadastral parsellerin tamamının uygulamaya alındığı,
- Parselden hesaplanan DOP Oranında DOP kesintisi yapıldığı,
- Kamu parselden kamu tesis alanına kesinti yapılmaması gerektiği halde yapıldığı,
- AADY'nin 12. madde hükümlerine uyulmadığı,
- Davacının müstakil olan parsellerinin uygulama ile hisseli konuma taşınarak tahsis-parselleme ve dağıtım hükümlerine uyulmadığı,
- Kamulaştırma ile elde edilen ve kamusal hizmet sunan demir yolu güzergahındaki parsellerinden DOP kesintisi yapılamayacağı,
- Düzenleme aşamasında DOP alınmayacak parseller olarak değerlendirilmesi gereken parseller olmasına rağmen düzenlemeye alınarak DOP kesintisi yapıldığı,
- Yoldan ihdas alanlarının doğrudan yola verilmemesinden dolayı DOP'un hatalı hesaplandığı,
- DOP oranının kamu alanlarına ayrılan yerler toplamından kapanan kadastral yolların düşülmesi suretiyle hesaplanması gerekirken yapılmadığı,
- Yoldan ihdas alanlarının belediyeye arsa kazandırmak amacıyla kullanıldığı,
- Düzenleme ile kurum mülkiyetindeki taşınmazdan yol kesintisi yapılmasının kamu yararı ile bağdaşmadığı görtüş ve kanaatindeyiz.

Bilgilerinize saygılarımızla arz ederiz. 28.07.2006

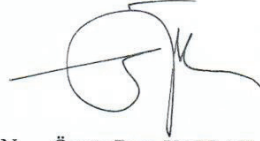
BİLİRKİŞİ HEYETİ



Yrd. Doç. Dr. Kemal ÇELİK
Harita Yüksek Mühendisi



Yrd. Doç. Dr. Yüksel TURCAN
Yüksek Mimar-Şehirci



Özgür Bora YAPRAK
Şehir Plancısı

T.C.
SİVAS
İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2005/1291
KARAR NO : 2006/4117

T.T.
06.02.2007

DAVACI : TCDD GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
VEKİLİ : AV. MURAT GÖÇER
TCDD 4. Bölge Müdürlüğü SİVAS

DAVALI : TURHAL BELEDİYE BAŞKANLIĞI
VEKİLİ : AV. EROL DUYUM
G.O.P Bulvarı Bulvar İşhanı Kat 2 TOKAT

DAVANIN ÖZETİ : Tokat ili, Turhal ilçesi, Seyfi Demirsoy Mahallesiinde bulunan ve davacı kuruluşun mülkiyetindeki 72 ada, 3,4 ve 5 sayılı parsellere yönelik olarak 3194 sayılı Kanununun 18.maddesi uyarınca 07.7.2005 günlü, 163 sayılı belediye encümen kararı ile yapılan parselasyon işleminin iptali isteminden ibarettir.

SAVUNMANIN ÖZETİ : Uygulamanın mevzuata uygun olduğu, davacı mülkiyetinden geçen yolun öteden beri yol olarak kullanıldığı ile bu durumun hukukileştirildiği, dava konusu yerin 1961 yılında bile yol olarak kullanıldığı, haksız açılan davanın reddi gerektiği yolundadır.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren Sivas İdare Mahkemesi'nce gereği görüldü:

3194 sayılı İmar Kanununun 18.maddesinin 1.fikrasında "İmar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazileri malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakati aranmaksızın, birbirleri ile yol fazlaları ile kamu kurumlarına veya belediyelere ait bulunan yerlerle birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil, hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re'sen tescil işlemleri yaptırmaya belediyeler yetkilidir.Sözü edilen yerler belediye ve mücavir alan dışında ise yukarıda belirtilen yetkiler Valilikçe kullanılır." kuralına yer verilmiştir.

Öte yandan, Arsa ve Arazi Düzenlemesiyle ilgili yönetmeliğin 10.maddesinde, düzenleme sonucunda oluşacak imar parsellerinin mümkün olduğu kadar aynı yerdeki veya yakınındaki eski parsel sahibine tahsisi, buna imkan olmadığı veya mal sahibine teknik nedenlerle müstakil parsel verilememesi halinde bu parsel yerine mümkün olduğu kadar aynı şart ve değerinde hisseli parsel verilmesi gerektiği hükmüne yer verilmiştir.

T.C.
SİVAS
İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2005/1291
KARAR NO : 2006/4117

Dosyanın incelenmesinden, iptal davasına konu edilen encümen kararı ile davacı kuruma ait taşınmazların da imar uygulamasına tabi tutulması üzerine bakılmakta olan davanın açıldığı anlaşılmaktadır.

Uyuşmazlığın çözümü teknik bilirkişi incelemesini gerekli kıldığından 28.11.2005 günlü karar uyarınca 11.7.2006 tarihinde gerçekleştirilen keşif ve bilirkişi incelemesi sonrasında bilirkişi heyetince mahkemeye verilen teknik raporda; 1494378.71 m2 alanın düzenlemeye alındığı ve 1147676.68 m2 alanın imara uygun alanlardan tahsis edildiği, bölge için DOP'un % 24.10745 olarak hesaplandığı, davaya konu parsellerin (72 ada, 3-4-5 parseller) tahsis edildiği, 1175 ada 1 nolu parsel Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş. 3 ada 43 parsel, 2184 parsel ve 49 ada 52 nolu parselden toplam 19708.94 m2 pay tahsis edilmek suretiyle hisseli oluşturulduğu, bu parselin fiilen TCDD Turhal İstasyonu' ve lojman binaların bulunduğu alana isabet ettiği, kurum (TCDD) kamusal hizmet sunmasına rağmen 0.0068413 oranında kesinti yapıldığı, davacı parsellerinden kamu tesis alanına kesinti yapılmaması gerektiği halde kesinti yapıldığı, dava konusu 3 ve 5 nolu parsellerin karayolu geçiş güzergahında hemzemin geçitlerde bulunduğu, kamusal amacı devam eden parsellerin uygulamaya alınması mümkün ise de DOP kesilemeyeceği, oysa bu parsellerden DOP kesildiği, düzenleme öncesinde TCDD Genel Müdürlüğü'ne ait arsalarından DOP kesintisi yapılarak belediyeye arsa kazandırıldığı, ayrıca yoldan ihdas alanlarından da DOP kesilmek suretiyle belediyeye arsa kazandırıldığı, bu şekilde tüm parsellerden fazladan DOP kesintisi yapıldığı, düzenleme sınırının geçirilmesinde demiryolu güzergahını da içine alacak şekilde sınır belirlendiği, oysa davacı parselleri dışarıda bırakılmak suretiyle de uygulama yapılabileceği görüşlerine yer verilmiştir.

Uyuşmazlık konusu olayda, dosya içeriği ve teknik bilirkişi raporu birlikte incelendiğinde; dava konusu imar uygulamasında düzenleme sınırı geçirilmesi ile ilgili kurula uyulmadığı, kamusal hizmet niteliği devam eden TCDD parsellerinden, kamu tesis alanlarına katılım payı hükümleri uyarınca kesinti yapılmaması gerektiği halde kesinti yapıldığı, uygulama imar planında kamusal hizmet amacı devam eden parsellerden uygulama ile DOP kesilmemesi gerektiği (kamusal amacı devam eden taşınmazların uygulama ile değer artışlarına uğramaları söz konusu olmadığından) halde TCDD Genel Müdürlüğü'nün kamusal amacı devam eden parsellerinden DOP kesintisi yapılarak belediyeye arsa kazandırma yoluna gidildiğinin, ayrıca yoldan ihdas alanlarının DOP hesabına dahil edilmeyerek doğrudan kamusal amaca tahsis gerekirken, bu alanlardan kesilen DOP'larla da belediyeye arsa kazandırmanın amaçlandığının anlaşılması karşısında dava konusu imar uygulama işleminde hukuka uygunluk bulunmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

T.C.
SİVAS
İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2005/1291
KARAR NO : 2006/4117

Açıklanan nedenlerle, dava konusu işlemin **iptaline**, aşağıda dökümü yapılan 480.66 YTL. yargılama giderinin davalı idareden alınarak davacıya verilmesine, 325,00 YTL avukatlık ücretinin davalı idareden alınarak davacıya verilmesine, artan posta ücreti ve keşif avansının isteği halinde davacıya iadesine, kararın tebliğinden itibaren 30 gün içerisinde Danıştay'a temyiz yolu açık olmak üzere 15/12/2006 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

Başkan
ALİ ÇATAL
38462

Üye
KEMAL YEMİŞEN
37989

Üye
RECEP Y. KORKMAZ
37790

YARGILAMA GİDERLERİ:

Başvurma Harcı: 12,20
Karar Harcı 12,20
YD Kabul 19,90
Keşif Gideri 399,76
Posta Gideri 36,60
+
TOPLAM 480,66 YTL.

Y/Y



T.C.
DANIŞTAY
ALTINCI DAİRE
Esas No : 2007/2145
Karar No : 2009/1822

T-T
15.4.2009

Temyiz İsteminde Bulunan : Turhal Belediye Başkanlığı
Vekilleri : Av.Nizamettin Bulut, Av.S.Elif Çelikten
And Sok. No:15/1 Çankaya/ANKARA

Karşı Taraf : TCDD Genel Müdürlüğü
Vekili : Av.Murat Göçer
TCDD 4. Bölge Müdürlüğü-SİVAS

İstemin Özeti : Sivas İdare Mahkemesinin 15.12.2006 günlü, E:2005/1291, K:2006/4117 sayılı kararının usul ve yasaya aykırı olduğu ileri sürülerek bozulması istenilmektedir.

Savunmanın Özeti : Temyiz edilen kararda bozma nedenlerinden hiçbirisi bulunmadığından, usul ve kanuna uygun olan kararın onanması gerektiği savunulmaktadır.

Danıştay Tetkik Hakimi Sedef Türkoğan'ın Düşüncesi : Temyiz isteminin reddi ile mahkeme kararının onanması gerektiği düşünülmektedir.

Danıştay Savcısı Gül Filiz Aslantas'ın Düşüncesi : İdare ve vergi mahkemelerince verilen kararların temyizen incelenerek bozulabilmesi için, 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanununun 49 uncu maddesinin birinci fıkrasında belirtilen nedenlerin bulunması gerekmektedir.

Temyiz dilekçesinde öne sürülen hususlar, söz konusu maddede yazılı nedenlerden hiçbirisine uymadığından, istemin reddi ile temyiz edilen Mahkeme kararının onanmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren Danıştay Altıncı Dairesince Tetkik Hakiminin açıklamaları dinlendikten ve dosyadaki belgeler incelendikten sonra işin gereği görüldü:

Dava, mülkiyeti davacı kuruluşa ait Tokat, Turhal İlçesi, Seyfi Demirsoy Mahallesi, 72 ada, 3, 4, 5 sayılı parsellerin 3194 sayılı Yasanının 18. maddesi uyarınca parselasyona tabii tutulmasına ilişkin 7.7.2005 günlü, 163 sayılı belediye encümeni kararının iptali istemiyle açılmış, İdare Mahkemesince, mahallinde yaptırılan keşif ve bilirkişi incelemesi sonucunda düzenlenen bilirkişi raporu ile dosyanın birlikte değerlendirilmesinde, düzenleme sınırının mevzuata aykırı belirlendiği, kapanan kadastral yolların düzenleme alanındaki toplam kamu alanlarından düşürüldükten sonra düzenleme ortaklık payı oranının hesaplanması gerekirken, kapanan kadastral yollar karşılığında belediye adına imar parseli tahsis edildiği, imar planında kamusal hizmet alanında kalan ve üzerinde TCDD Turhal İstasyonu ve lojman binaları bulunan taşınmazlarda değer artışı olmamasına rağmen düzenleme ortaklık payı kesildiği anlaşıldığından, dava konusu parselasyon işleminde hukuka uyarlık bulunmadığı gerekçesiyle iptaline karar verilmiş, karar davalı idare vekilince temyiz edilmiştir.

T.C.
DANIŞTAY
ALTINCI DAİRE
Esas No : 2007/2145
Karar No : 2009/1822

Dava konusu işlemin yukarıda özetlenen gerekçeyle iptali yolundaki temyize konu Sivas İdare Mahkemesinin 15.12.2006 günlü, E:2005/1291, K:2006/4117 sayılı kararında, 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun 49. maddesinin 1. fıkrasında sayılan bozma nedenlerinden hiçbirisi bulunmadığından, bozma istemi yerinde görülmemekle anılan mahkeme kararının **ONANMASINA**, dosyanın adı geçen mahkemeye gönderilmesine **25.02.2009** gününde oybirliğiyle karar verildi.

Başkan	Üye	Üye	Üye	Üye
Bekir	Banu	Nazlı	Habibe	Tülin
AKSOYLU	DİLÇİN	KOÇER	ÜNAL	ÖZGENÇ

A/K-16/3



ASLI GİBİDİR

T.C.
MİRLİK VE İSKAN BAKANLIĞI
Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü

Sayı : B.09.0.TAU
Dosya : 601093010
Konu : İmar uygulamaları

86

03.11.2008

ULAŞTIRMA BAKANLIĞINA
(Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü)

İlgi: 04/10/2008 tarih ve B.11.2.DDY.0.84.00.06.754.01/16244 sayılı yazınız.

Bakanlığımıza iletilen ilgede kayıtlı yazınızda; kuruluşun mülkiyetini kapsayan alanlarda, imar planlamasından önce Demiryolu Alanı olarak tanımlı olup ta yapılan imar planlaması sonucunda imar durumu yine Demiryolu Alanı olarak planlanan alanlardan, yapılacak imar uygulamalarında düzenleme ortaklık payı kesilip kesilemeyeceği hususunda bilgi talep edilmektedir.

3194 Sayılı İmar Kanununun 18. Maddesinin birinci fıkrası "İmar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazileri malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakata aranmaksızın, birbirleri ile, yol fazlaları ile, kamu kurumlarına veya belediyelere ait bulunan yerlerle birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil, hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re'sen tescil işlemlerini yaptırmaya belediyeler yetkilidir. Sözü edilen yerler belediye ve mücavir alan dışında ise yukarıda belirtilen yetkiler valilikçe kullanılır."

3194 Sayılı İmar Kanununun 18. Maddesinin üçüncü fıkrası (Değişik fıkra: 03/12/2003 - 5006 S.K./1. md.) "Düzenleme Ortaklık Payları, düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan Milli Eğitim Bakanlığına bağlı ilk ve orta öğretim kurumları, yol, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, ibadet yeri ve karakol gibi umumi hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarda kullanılamaz" şeklini almıştır.

3194 Sayılı İmar Kanununun 18. Maddesi Uyarınca Yapılacak Arazi ve Arsa Düzenlemesi ile ilgili Esaslar Hakkında Yönetmeliğinin 4. maddesinin (c) bendinde Düzenleme Ortaklık Payı "Düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan yol, meydan, park, yeşil saha, genel otopark gibi umumi hizmetlere ayrılan ve tescile tabi olmayan alanlar ile, ibadet yeri, karakol yerleri ve ilgili tesisler için kullanılmak üzere, düzenleme dolayısıyla meydana gelen değer artışları karşılığında düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların, düzenlemeden önceki yüzölçümlerinden %40'a kadar düşülebilen miktar ve/veya zorunlu hallerde malikin muvafakati ile tespit edilen karşılığı bedeldir" şeklinde tanımlanmıştır.

VİLLİ - MİLLİ

12.11.2008 - 1918

1/1

Necatibey Caddesi No:63 Kızılay 06430 ANKARA
Telefon: 0 (312) 410 23 61 Fax: 0 (312) 231 89 50

Elektronik Ağ: www.bayindirlik.gov.tr

T.C.
BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI
Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü

Sayı : B.09... 15.00.00- 86
Dosya : 60109
Konu : İmar uygulaması

06.01.2008

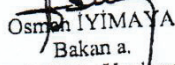
İlgi yazınız eki Sivas İdare Mahkemesinin almış olduğu kararda; dava konusu imar uygulamasında düzenleme sınırı geçirilmesi ile ilgili kurala uyulmadığı, kamu hizmetleri devam eden TCDD parsellerinden kamu tesis alanlarına katılım payı hükümleri uyarınca kesinti yapılmaması gerektiği; halde kesinti yapıldığı, uygulama imar planında kamusal hizmet amacı devam eden parsellerden uygulama ile düzenleme ortaklık payı (DOP) kesilmemesi gerektiği ve bu paylardan Belediye'ye arsa kazandırmanın amaçlandığı anlaşılmış karşısında dava konusu imar uygulamasının iptaline dair karar alınmıştır.

Kamu hizmet alanlarının ihtiyacın gerektirdiği büyüklükte olması bir zorunluluktur. Mülkiyetin malikinin kimliğinin o alanın kamu hizmet alanı olarak belirlenmesi anlamına gelmemektedir.

Düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan umumî hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarla kullanılmayacağından, belediyelerin bu paylardan kendilerine arsa tescil emeleri söz konusu değildir.

Mülkiyeti kuruluşunuza ait parsellerinizden kuruluşunuzun kanunla verilen görevini yerine getirmeye yönelik olarak kamu hizmetleri devam eden doğrudan demiryolu ulaşımını sağlayan ve imar planında da bu amaç için ayrılmış olan kısımlardan düzenleme ortaklık payı alınmaması, ancak mülkiyeti kuruluşunuza ait imar planı değişiklikleriyle, kuruluşunuzun görev alanı dışında kullanım kararı getirilebilecek ve özel mülkiyete konu olabilecek kısımlarının, uygulama sonrası değer artışı söz konusu olacağından ve özel mülkiyete ait diğer parsellerle arasında herhangi bir fark bulunmadığından düzenleme ortaklık payı alınması gerekmektedir.

Bilgilerinize arz ederim.


Osman İYİMAZA
Bakan a.
Genel Müdür Yardımcısı

2/2

Necatibey Caddesi No:63 Kızılay 06430 ANKARA
Telefon: 0 (312) 410 23 61 Fax: 0 (312) 231 89 50

Elektronik Ağ: www.bayindirlik.gov.tr

APPENDIX E

TURKISH STATE RAILWAYS – THE CASE OF ZONGULDAK

ANKARA NÖBETÇİ DARE MAHKEMESİ
KANALIYLA
ZONGULDAK İDARE MAHKEMESİNE

**YÜRÜTMENİN DURDURULMASI
TALEPLİDİR.**

DAVACI : TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü/ANKARA
VEKİLİ : Av. Barış ORUN TCDD 2.Bölge Müdürlüğü -Behiçbey/ANKARA
DAVALI : Saltukova Belediye Başkanlığı Saltukova/Çaycuma/ZONGULDAK
D. KONUSU : Saltukova Belediye Encümeninin 18/04/2008 tarih ve 2008/15 karar sayılı imar uygulaması işlemi ile söz konusu uygulamanın düzeltilmesi talebini reddeden Saltukova Belediye Başkanlığının 05.06.2008 tarih ve 96 sayılı işleminin öncelikle **Yürütmesinin Durdurulması**, esas inceleme neticesinde ise iptali istemidir
BİLDİRİM TARİHİ : 10.06.2008
AÇIKLAMALAR :

Mülkiyeti Müvekkil Kuruluşa ait Zonguldak İli, Çaycuma İlçesi, Saltukova İstasyon sahasında bulunan 1832 parsel sayılı taşınmaz Saltukova Belediye Encümeninin 18.04.2008 tarih ve 2008/15 sayılı kararı ile imar uygulaması kapsamına alınmış, bu doğrultuda yapılan parselasyon planı 21.04.2008-20.05.2008 tarihleri arasında askıya çıkarılmıştır. Askıya çıkarılan parselasyon planının tetkiki neticesinde düzenleme işleminin şehircilik ve imar ilkelerine aykırı olduğunun anlaşılması üzerine 22.05.2008 tarihli yazı ile gerekli düzeltmenin yapılması davalı Belediye Başkanlığından talep edilmiş ise de 10.06.2008 tarihinde kayda giren 05.06.2008 tarih ve 96 sayılı yazı ile düzeltme istemimiz ret edilmiştir.

Dava konusu imar uygulaması ve uygulamanın düzeltilmesini istemini ret eden idari işlem kamu yararına, şehircilik ve imar ilkelerine ve Yargısal İçtihatlara aykırı olup aşağıda arz edilen gerektirici sebeplere binaen yürütmesinin durdurulması ve iptali gerekir. Şöyle ki;

ESAS AÇISINDAN

1- 3194 sayılı İmar Kanununun 18. maddesi uyarınca İmar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazileri malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakati aranmaksızın, birbirleri ile, yol fazlaları ile, kamu kurumlarına veya belediyelere ait bulunan yerlerle birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil, hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re'sen tescil işlemlerini yaptırmaya belediyeler yetkili olup, Belediyelerce düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların dağıtım sırasında bunların yüzölçümlerinden yeteri kadar saha, **düzenleme dolayısıyla meydana gelen değer artışları karşılığında** "düzenleme ortaklık payı" olarak düşülebilmektedir. Ancak, bu maddeye göre alınacak düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların düzenlenmeden önceki yüzölçümlerinin yüzde kırkını geçemeyeceği ve düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan Millî Eğitim Bakanlığına bağlı ilköğretim kurumları, yol, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, ibadet yeri ve karakol gibi umumî hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarla kullanılamayacağı da amir hükümdür.

Bu çerçevede 3194 sayılı İmar Kanununun 18. maddesinde öngörülen arazi ve arsa düzenlemesinin özü düzenleme nedeniyle ile imar sınırı içinde bulunan arazi ve arsaların yüzölçümünde eksilme söz konusu olsa bile yapılan yol, meydan, park, otopark gibi alanlarının o bölgenin sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik hareketliliğine sağladığı katkı nedeniyle ortaya çıkan değer artışı nedeniyle mülkiyet hakkının özü itibarıyla ihlal edilmemesi, böylece sosyal dengenin sağlanmasıdır.

Ancak yukarıda kısaca özetlenmeye çalışılan ilke sadece özel mülkiyete konu taşınmazlar için ya da kamuya ait olup kamusal hizmete özgülenmemiş alanlar için söz konusu olup, kamusal hizmete özgülenmiş arsa veya arazilerin imar uygulaması sonrasında değerinde ifa ettiği kamu hizmeti itibarıyla herhangi bir artış söz konusu olmayacaktır.

Hal böyle iken davalı Belediye Başkanlığınca 1832 parsel sayılı taşınmazın uygulamaya giren 51.604 m² lik kısmının

- 123 ada 1 parselin 1.722 m² si ticaret alanı,
- 123 ada 2 parselin 3.197 m² si ticaret alanı,
- 123 ada 3 parsel 37.746 m² si TCDD hizmet alanı olarak ayrılmış,
- 8.939 m² ise (DOP) Yol, park ve otopark olarak kesildiği tespit edilmiştir.(%17,32)

Oysaki imar uygulamasının yukarıda izah edilmeye çalışılan esaslarına göre düzenleme öncesi ve sonrasına göre hiçbir değer artışı olmayan, tamamen kamusal hizmet niteliği devam eden ve imar planında TCDD Hizmet Alanı olarak belirtilen 37.746 m²'lik alandan düzenleme ortalık payı (DOP) kesintisi yapılmaması yasal bir zorunluluktur.

Yapılan imar uygulamasında yol, park gibi plan kaybı 8.939 m², düzenleme nedeniyle değer artışı olacak alan ve DOP kesilecek alan 1.722 + 3.197 =4.919 m², DOP kesilmeyecek alan ise 37.746 m²'dir. Bu durumda DOP oranı %40 'ın üzerinde olacağından öncelikle davalı Belediye Başkanlığının 3194 sayılı İmar Kanununun 18. maddesi hakkındaki Yönetmeliğin 31. maddesi uyarınca 5.659,67 m² alanı kamulaştırması gerekmektedir. Kamulaştırılacak alanın da DOP ve imara tahsisden düşülmesi gerekmektedir.

Müvekkil idareye ait kamusal hizmet niteliği devam eden taşınmazların imar uygulamasına alınması mümkün ise de, bu taşınmazlardan kamu tesis alanlarına katılım payı hükümleri uyarınca kesinti yapılmaması gerekmektedir. Aksi takdirde kamusal hizmet aksayacak ve kendisinden beklenen amaca cevap veremeyecektir.

Sivas İdare Mahkemesi tarafından 2005/1291 Esas, 15/12/2006 tarih ve 2006/4117 K. sayılı kararı ile; yukarıda belirtilen nedenlerle davalı belediyenin işlemi hukuka uygun bulunmuş ve iptal edilmesine karar vermiştir.

Belirtilen hukuksal gerekçelerle davalı Belediye Başkanlığının 18/04/2008 tarih ve 2008/15 karar sayılı imar uygulaması işlemi ile söz konusu uygulamanın düzeltilmesi talebini reddeden 05.06.2008 tarih ve 96 sayılı işleminin öncelikle yürütmesinin durdurulması ve iptali için iş bu başvuruyu yapma zarureti doğmuştur.

DAVA YASAL SÜRESİ İÇERİSİNDE AÇILMIŞTIR.

Davalı Belediye Başkanlığı Encümen kararı ile kabul edilen parselasyon planı her ne kadar 21.04.2008-20.05.2008 tarihinde askıya çıkarılarak ilan edilmiş ise de Kuruluşumuz tarafından idari dava açma süresi içerisinde söz konusu uygulamanın düzeltilmesi istemiyle **22.05.2008 tarihinde talepte bulunulmuş ve 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanununun 11. maddesine uygun olarak dava açma süresi durdurulmuştur. Davalı Belediye Başkanlığının 10.06.2008 tarihinde tebliğ edilen 05/06/2008 tarih ve 96 sayılı ret işlemi üzerine işlemeye başlayan dava açma süresi dolmadan iş bu davayı yasal süresinde açılmıştır.**

Dolayısıyla davalı Belediye Başkanlığı tarafından **savunma kapsamında ileri sürülebilecek davanın süresi içerisinde açılmadığı ya da askı ilan süresi geçtikten sonra itiraz yapıldığı** şeklindeki savların yasal ve Yargısal bir dayanağının olmadığını belirtmek isteriz.

Bu hususa ilişkin Danıştay 6. Daire Başkanlığının 2000/5692 Esas, 10.12.2001 tarih ve 2001/6248 Karar sayılı ilamını dilekçemiz ekinde Sayın Mahkemenize sunuyoruz.

HUKUKİ SEBEPLER :3194 sayılı Kanun, Medeni Kanun, Kamulaştırma Kanunu ve sair ilgili mevzuat

DELİLLER : Belediye Encümen Kararı, Kuruluşumuz ile davalı Belediye arasındaki yazışmalar, kroki, Mahkeme Kararı, keşif, bilirkişi vs.

TALEP SONUCU : Arz ve izah edilen ve Sayın Mahkemenin kendiliğinden tespit edeceği gerekçelere istinaden, Saltukova Belediye Encümeninin **18/04/2008 tarih ve 2008/15 Karar sayılı imar uygulaması işlemi ile söz konusu uygulamanın düzeltilmesi talebini reddeden Saltukova Belediye Başkanlığının 05.06.2008 tarih ve 96 sayılı işleminin öncelikle Yürütmesinin Durdurulmasına, esas inceleme neticesinde ise İptaline, yargılama giderleri ve ücret-i vekaletin davalı taraf üzerinde bırakılmasına karar verilmesini saygıyla arz ve talep ederim. 25/07/2008**

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Vekili
Av. Barış ORUN

EK:

Vekâletname

- 1- Danıştay 6. Dairesinin ilgili kararı.
- 2- Sivas İdare Mahkemesinin ilgili kararı.
- 3- İşlem Dosyası.

İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞINA
ZONGULDAK

DOSYA NO : 2008/846

CEVAP VEREN DAVALI : T.C.Saltukova Belediye Başkanlığı ÇAYCUMA

DAVACI : TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü

VEKİLİ : Av.Bariş ORUN, TCDD 2.Bölge Müdürlüğü
Behiçbey/ANKARA

DAVA KONUSU : Zonguldak ili Çaycuma ilçesi, Saltukova İstasyon Sahasında bulunan 1832 parsel sayılı taşınmaz üzerinde imar uygulaması yapılmasına ilişkin Saltukova Belediye Encümeninin 18.04.2008 günlü ve 2008/15 sayılı kararının yürürlüğünün durdurulması ve iptali istemidir.

CEVABIMIZ : Yüce Mahkemenizce verilen ara karar gereği tarafımızdan talep edilen bilgi ve belgeler ile sırasıyla cevaplarımız aşağıdaki gibidir.

1-18.04.2008 günlü ve 15 sayılı Belediyemiz Encümeni Kararı dilekçemiz ekinde sunulmuştur.(EK- 1)

2-Parselasyon planı, dağıtım cetveli ve hesaplamalara ait belgeler ilişikte sunulmuştur.(EK- 2)

3-Taşınmazın bulunduğu alana ait 1/1000 ve 1/5000 ölçekli imar planı paftaları ilişiktedir.(EK- 3) Değiştirilmeden önceki paftalarda ilişikte sunulmuştur. (EK-4)

4-Dava konusu parsel 10.04.2001 tarih ve 2 Sayılı Belediye Meclisi Kararı ile ilgili kurumlardan görüş alınarak İller Bankası Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan ilk imar planına göre TCDD Hizmet Alanı olarak görülmektedir. Bu alan üzerine TCDD tarafından yapılmış olan lojman, işyerleri ve açık alan çay bahçesi, istasyon binası, sevkiyat deposu gibi alanlar oluşturulmuştur. Bunun yanında parselin üzerinde halihazırda yol bulunmakta ve bu yol uzun bir süre Devlet Karayolu olarak kullanılmakta iken beldemize yeni yapılan çevre yolu kullanılmaya başlandıktan sonra Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından Belediyemize devredilmiştir. İmar planına göre yol olan ve halihazırda da yol olarak kullanılan Atatürk Caddesinin hemen hemen tamamı bu parsel üzerinde kalmaktadır. Bu cadde için belediyemizce TCDD Genel Müdürlüğüne kira ödenmektedir. (EK-10)

Bu parsel üzerinde kamu hizmet binaları (istasyon binası, depo gibi) dışında ticari maksatlı olarak işletilen ve kiraya verilen işyerleri ile lojmanlar da mevcuttur. Bu işyerlerinin kiraya verilmesi ve işyerlerinin ruhsatlandırılmasında ilgili kanun ve yönetmelikler gereği sıkıntılar ortaya çıkmaktadır. Kamuya ait yol ve park alanlarının terk işlemi yapılmadan Yapı İşlet-devret modeliyle diğer kişilere ihale edilen alanlara belediyemizce yapı ruhsatı tanzim edilemediği gibi bundan dolayı kiraya verilen işyerleri için işyeri açma ve çalıştırma ruhsatı da tanzim edilemeyecektir. Bu konu TCDD Genel Müdürlüğü yetkilileri tarafından sözlü olarak belediyemize iletilmiş ve dosya ekindeki İMAR PLANI TADİLATI (EK-5) paftalarında da görüleceği üzere **TCDD Genel Müdürlüğü İmar Planlama Dairesi tarafından hazırlanan imar planı değişikliği** 30.07.2003 tarih ve B.11.2.DDY.0.84.00.06/72-02/2532 sayılı yazılıyla (EK-5) belediyemize gönderilmiştir. Belediye Meclisimiz de 04.03.2005 tarih ve 2005-03/0002 sayılı karar ile değişiklik talebini onaylayarak değiştirilen imar planı yürürlüğe girmiştir. **Kendileri tarafından çizimi yapılan değiştirilen imar planına göre imar uygulamasının, uygulama masraflarının belediyemizce karşılanması koşuluyla yapılması 26.03.2008 tarih ve 4740 sayılı yazıları ile davacı kurumca tarafımızdan**

istenmiştir.(EK-6) Kamu yararı düşünülerek imar uygulaması yapıp, yol ve umumun istifade edeceği parklar oluşturulmaya çalışılmıştır.

5-Davacı kūruma 18.04.2008 tarih ve 96 sayılı yazımız ile (EK-7) bildirimde bulunulmuş ve bunun üzerine **davacı kurumun teknik heveti askı süresi içinde belediyemize gelerek uygulamaya ilişkin evraklar incelenmiş** ve gerekli evraklar kendileri tarafından alınmıştır.

6-İmar uygulaması encümenimizin 18.04.2008 tarih ve 15 sayılı kararı 21.04.2008 tarihinden başlayarak 21.05.2008 tarihine kadar askıya çıkarılarak ilan edilmiştir. Askı süresi içinde itiraz gelmediğinden dolayı 21.05.2008 tarihi itibarıyla karar kesinleşmiştir. Askı süresi içinde itiraz yapılmadığı için itiraz encümene havale edilmeden 05.06.2008 tarih ve 96 sayılı yazımız (EK-8) ile davacı kūruma gerekli cevap verilmiştir.

7-Bu maddeye istinaden talep edilen belgeler dosya ekinde sunulmuştur. (EK-9)

Davacı kurum dava dilekçesinde 1832 parselin uygulamaya giren 51.604 m² lik kısmının 1.722 m² + 3.197 m² =4.919 m² si ticaret alanı, 37.746 m² si TCDD hizmet alanı, 8.939 m² side yol ve otopark olarak ayrıldığını belirterek ticaret alanı olarak ayrılan bölgeler için DOP uygulanabileceğini iddia etmektedir. Bu durum tamamen TCDD Genel Müdürlüğü'nün ilgili birimlerince kendi ihtiyaçlarına göre düzenlemiş oldukları ve çizimi de kendilerince yapılan imar planına göre ortaya çıkmaktadır. İmar uygulamasının yapıldığı alan ise kadastro paftalarına göre bir bütün olan 1832 numaralı parsel üzerinde yapılmıştır. Uygulama sahası sınırları değiştirilmediği sürece kanunda yazılı bulunan umumun kullanımına ait yol ve park alanları imar planında olduğu gibi ayrılmak zorundadır. **Yollar tescil dışı alan olup, kişi veya kurum adına tescil edilemez. Kişi veya kurum adına tescil edilemeyen bu alanların da kamulaştırılması bu sebeple mümkün değildir. Ayrıca 3194 sayılı kanunun 18.maddesinde düzenleme sebebiyle değer artışı olacak alan şeklinde bir ayırım yapmamıştır. Uygulama yapılan alan tek parsel olduğu için bu parseli bir bütün olarak düşünerek uygulamaya sokulması yasal zorunluluktur. Buna göre DOP oranı yasal sınırlar içindedir.**

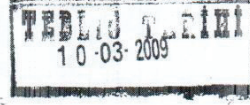
Davacı dilekçesinde kamusal hizmetin katılım payı alınması durumunda aksayacağını iddia etmekte ise de, değiştirilerek kabul edilen imar planı davacı kurum tarafından hazırlanarak çizilmiş ve hiçbir değişiklik yapılmadan meclisimizce onanmıştır. İmar planında TCDD Hizmet Alanı olarak görülen hiçbir alan kesintiye uğramamıştır. Bu sebeple uygulamanın kamusal hizmeti aksatacağı iddiası doğru değildir.

Yukarıda açıkladığımız sebeplerden dolayı Belediye Encümenimizin almış olduğu 18.04.2008 tarih ve 2008/15 sayılı kararı kanun ve yönetmeliklere uygundur. Bu nedenle yürütmenin durdurulması ve işlemin iptali isteminin reddine karar verilmesini yüce mahkemenizden saygılarımla arz ve talep ederim.

Adil DÜZLÜ
Saltukova Belediye Başkanı

EKİ :
Uygulamaya ait talep edilen işlem dosyası.

T.C.
ZONGULDAK
İDARE MAHKEMESİ



ESAS NO : 2008/846
KARAR NO : 2009/148

DAVACI : TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
VEKİLİ : AV. BARIŞ ORUN

TCDD 2 Bölge Müdürlüğü - Behiçbey/ANKARA
DAVALI : SALTUKOVA BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Saltukova - Çaycuma / ZONGULDAK

DAVANIN ÖZETİ : Mülkiyeti davacı kuruma ait olan Zonguldak ili, Çaycuma ilçesi, Saltukova istasyon sahasında bulunan 1832 parsel sayılı taşınmaz üzerinde imar uygulaması yapılmasına ilişkin Saltukova Belediye Encümeninin 18.04.2008 günlü ve 2008/15 karar sayılı işlemi ile söz konusu uygulamanın düzeltilmesi talebiyle yapılan başvurunun reddine ilişkin Saltukova Belediye Başkanlığının 05.06.2008 günlü ve 96 sayılı işleminin; 3194 sayılı Kanunun 18. maddesi uyarınca alınacak düzenleme ortaklık paylarının düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların düzenlemeden önceki yüzölçümlerinin yüzde kırkını geçemeyeceği ve düzenleme ortaklık paylarının düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan Milli Eğitim Bakanlığına bağlı ilk ve ortaöğretim kurumları, yol, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, ibadet yeri ve karakol gibi umumi hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarla kullanılmayacağı, ancak kamusal hizmete özgülümlü arsa veya arazilerin imar uygulaması sonrasında değerinde ifa ettiği kamu hizmeti itibarıyla herhangi bir artış söz konusu olmayacağı, kamusal hizmet niteliği devam eden taşınmazların imar uygulamasına alınmasının mümkün olduğu, ancak bu taşınmazlardan kamu tesis alanlarına katılım payı hükümleri uyarınca kesinti yapılmaması gerektiği, bu konuda emsal yargı kararı bulunduğu iddialarıyla iptali istenilmektedir.

SAVUNMANIN ÖZETİ : TCDD Genel Müdürlüğü İmar Planlama Dairesi tarafından hazırlanan İmar planı değişikliğinin 30.07.2003 tarihinde belediyelerine gönderildiği, belediye meclisinin değişiklik talebini onayladığı ve değiştirilen imar planının yürürlüğe girdiği, öte yandan değiştirilen imar planına göre imar uygulaması yapılmasının uygulama masraflarının belediye tarafından karşılanması koşuluyla yapılmasının talep edilmesi üzerine kamu yararı düşünülerek imar uygulaması yapıldığı, yol ve umumun istifade edeceği parklar oluşturulmaya çalışıldığı, davacı kuruma bildirimde bulunulduğu ve davacı kurum teknik heyetinin askı süresi içinde uygulamaya ilişkin evrakları incelediği, imar uygulamasının 21.04.2008-21.05.2008 tarihleri arasında askıya çıkarılarak 21.05.2008 tarihinde kesinleştiği, askı süresi içerisinde itirazda bulunulmadığından davacı kurumun yaptığı itirazın belediye encümenine havale edilmeden belediye başkanlığınca reddedildiği, 3194 sayılı Yasanın 18. maddesinde düzenleme sebebiyle değer artışı olacak alan şeklinde bir ayırım yapılmadığı, uygulama yapılan alan tek parsel olduğundan, parselin bir bütün olarak düşünülerek uygulamaya sokulmasının yasal bir zorunluluk olduğu, buna göre DOP oranının yasal sınırlar içinde olduğu, uygulamanın kamusal hizmeti sektöre ugratacağı iddiasının doğru olmadığı, işlemin kanun ve yönetmelikleri uygun olduğu ileri sürülerek davanın reddi gerektiği savunulmaktadır.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren Zonguldak İdare Mahkemesi'nce dava dosyası incelenerek işin gereği görüşüldü:

Dava; mülkiyeti davacı kuruma ait olan Zonguldak ili, Çaycuma ilçesi, Saltukova istasyon sahasında bulunan 1832 parsel sayılı taşınmaz üzerinde imar uygulaması yapılmasına ilişkin Saltukova Belediye Encümeninin 18.04.2008 günlü ve 2008/15 karar sayılı işlemi ile söz konusu uygulamanın düzeltilmesi talebiyle yapılan başvurunun reddine ilişkin Saltukova Belediye Başkanlığının 05.06.2008 günlü ve 96 sayılı işleminin iptali istemiyle açılmıştır.

3194 sayılı İmar Kanunu'nun 18. maddesinde; "İmar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazileri malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakati aranmaksızın, birbirleri ile, yol fazlaları ile, kamu kurumlarına veya belediyelere ait bulunan yerlerle birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil, hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve resen tescil işlemlerini yaptırmaya belediyeler yetkilidir. Sözü edilen yerler belediye ve davacı alan dışında ise vukarıda belirtilen vetkiler

T.C.
ZONGULDAK
İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2008/846

KARAR NO : 2009/148

Belediyeler veya valiliklerce düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların dağıtım sırasında bunların yüzölçümlerinden yeteri kadar saha, düzenleme dolayısıyla meydana gelen değer artışları karşılığında "düzenleme ortaklık payı" olarak düşülebilir. Ancak, bu maddeye göre alınacak düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların düzenlemeden önceki yüzölçümlerinin yüzde kırkını geçemez." hükmüne yer verilmiş, 19. maddesinde ise; "İmar planlarına göre parselasyon planları yapıp, belediye ve mücavir alan içinde belediye encümeni, dışında ise il idare kurulunun onayından sonra yürürlüğe girer. Bu planlar bir ay müddetle ilgili idarede asılır. Ayrıca mutad vasıtalarla duyurulur. Bu sürenin sonunda kesinleşir. Tashihi edilecek planlar hakkında da bu hüküm uygulanır.

Kesinleşen parselasyon planları tescil edilmek üzere tapu dairesine gönderilir. Bu daireler ilgililerin muvafakatı aranmaksızın, sicilleri planlara göre re'sen tanzim ve tesis ederler.

Bir parsel üzerinde birden fazla bina ve tesislerin yapımı gerektiğinde (Kooperatif evleri, siteler, toplu konut inşaatı gibi) imar parselasyon planları ifraza gerek kalmadan bu ihtiyacı karşılayacak şekilde düzenlenir veya değiştirilir ve burada, talep halinde, Kat Mülkiyeti Kanunu hükümleri uygulanır." hükmü yer almıştır.

İmar Kanununun 18 inci Maddesi Uyarınca Yapılacak Arsa ve Arazi Düzenlemesi İle İlgili Esaslar Hakkında Yönetmelik'in 10. maddesinde; düzenleme sonucunda oluşacak imar parsellerinin mümkün olduğu kadar aynı yerdeki veya yakınındaki eski parsel sahibine tahsisi, buna imkan olmadığı veya mal sahibine teknik nedenlerle müstakil parsel verilememesi halinde bu parsel yerine mümkün olduğu kadar aynı şart ve değerinde hisseli parsel verilmesi gerektiği kuralına yer verilmiştir.

Dava dosyasının incelenmesinden; Zonguldak ili, Çaycuma ilçesi, Saltukova istasyon sahasında bulunan ve mülkiyeti davacı kuruma ait olan 1832 parsel sayılı taşınmaz üzerinde İmar Kanununun 18. maddesi uyarınca yapılan imar uygulamasının Saltukova Belediye Encümeninin 18.04.2008 günlü ve 2008/115 sayılı kararı ile uygun bulunduğu, parselasyon planının 21.04.2008 tarihinden itibaren otuz gün süre ile askıya çıkarıldığı, davalı idarece 18.04.2008 günlü ve 69 sayılı yazı ile durumun davacı kuruma bildirildiği, askı süresinin sona ermesini müteakip davalı idarenin 22.05.2008 günlü ve 7959 sayılı yazısı ile davalı idareye yapılan başvuruda kuruluşları bünyesindeki 65.138 m² alanlı 1832 parselin 51.604 m²'sinin uygulamaya girdiği, yapılan uygulama sonucunda 123 ada 1 parselin 1.722 m² (Ticaret Alanı), 123 ada 2 parselin 3.197 m² (Ticaret Alanı), 123 ada 3 parselin ise 37.746 m² (DDY Hizmet Alanı) olarak oluşturulduğu, 8.939 m²'lik sahanın (% 17.32) yol, park ve otopark olarak düzenleme ortaklık payı kapsamında kesildiğinin tespit edildiği, ancak konu hakkında bulunan yargı kararları doğrultusunda kamusal hizmet niteliği devam eden TCDD parsellerinden kesinti yapılmaması gerektiği, söz konusu uygulamada 37.746 m²'lik DDY Hizmet Alanının uygulamaya DOP kesilmeksizin girip çıkılması gerekmesine rağmen, DOP kesildiğinin tespit edildiği, söz konusu uygulama değerlendirildiğinde öncelikle TCDD hizmetlerinde kullanılacak taşınmazlardan düzenleme ortaklık payı alınmaması, diğer taşınmazlardan dop kesilmesi gerekli olduğu ve % 40'ın üzerinde olması halinde Belediyelerince kamulaştırma yapılması gerekeceği, kamulaştırılacak alanların dop ve uygulama alanlarından düşülmesi sonucunda bulunan miktarlar üzerinden dop hesabı yapıldığından % 40 sağlanmasının gerekli olduğu, geline nokta itibarıyla söz konusu uygulamanın yukarıda belirtilen açıklamalar çerçevesinde düzeltilmesi gerektiğinin bildirildiği, Saltukova Belediye Başkanlığı tarafından 05.06.2008 günlü ve 96 sayılı işlemle davacı kuruma verilen cevapta emsal gösterilen yargı kararında olduğu gibi uygulama alanı içinde başka kişi, kurum veya kuruluşa ait arsa bulunmadığı, uygulama alanı içinde Dağıtım Ortaklık Payı (DOP) kesintisi yapılarak yoldan ihdas suretiyle Belediye adına arsa kazandırılmadığı, kurum tarafından hazırlanarak teklif edilen imar planına göre, umurun ve kurumlarının da istifade edeceği ve tescil dışı alan olarak kalan yol ve parkların dışında DOP kesintisi sonucu arsa oluşturulmadığı, tescil dışı kalan alanların imar planına uygun olarak ayrıldığı, DOP kesintisinin kanun hükümlerine uygun olarak uygulandığı, yol park gibi tescil dışı olan alanların kurumları adına tescilinin mümkün olmadığı ve dolayısıyla kurumları adına tescil ettirilerek kamulaştırılmasının mümkün olmadığı, askı süresinin kanunda belirtilen süre boyunca yapıldığı ve 21.05.2008/günlü itiraz süresinin sona ermesine rağmen kanun

T.C.
ZONGULDAK
İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2008/846
KARAR NO : 2009/148

uygulanması yapılmasına ilişkin Saltukova Belediye Encümeninin 18.04.2008 günlü ve 2008/115 karar sayılı işlemi ile söz konusu uygulamanın düzeltilmesi istemiyle yapılan başvurunun reddine ilişkin Saltukova Belediye Başkanlığının 05.06.2008 günlü ve 96 sayılı işleminin iptali istemiyle bakılmakta olan davanın açıldığı anlaşılmaktadır.

Olayda; mülkiyeti davacı kuruma ait olan Zonguldak ili, Çaycuma ilçesi, Saltukova istasyon sahasında bulunan 1832 parsel sayılı taşınmaz üzerinde davalı idare tarafından imar uygulaması yaptırıldığı, 1832 parsel üzerinde bulunan 65.138 m²'lik alanın 51.604 m²'sinin uygulamaya girdiği, yapılan uygulama sonucunda 123 ada 1 parselin 1.722 m² (ticaret alanı) olarak, 123 ada 2 parselin 3.197 m² (ticaret alanı) olarak ve 123 ada 3 parselin ise 37.746 m² (DDY Hizmet Alanı) olarak belirlendiği, 8.932 m²'lik alanın ise (% 17,32) yol, park ve otopark olarak Düzenleme Ortaklık Payı kapsamında kesildiği, imar uygulaması sonucunda parselasyon planlarının askıya çıkarıldığı, askı süresinden sonra davacı kurumun 37.736 m² olarak belirlenen Devlet Demiryolları Hizmet Alanından düzenleme ortaklık payı kesilmemesi gerektiğinden bahisle imar uygulamasının düzeltilmesi talebiyle yapılan başvurunun davalı Belediye Başkanlığınca reddedildiği görülmektedir.

Bu durumda; yukarıda yer verilen mevzuat hükümleri dikkate alındığında, davalı idare tarafından düzenlemeye tabi tutulan arsa ve arazilerin dağıtım sırasında, ancak düzenleme dolayısıyla meydana gelen değer artışları karşılığında düzenleme ortaklık payı olarak yeteri kadar sahanın düşülebileceği, bakılan uyumsuzlukta ise davacı kuruma ait olan ve uygulamaya giren 51.604 m²'lik alanın üç parsel ayrıldığı, 123 ada 1 ve 2 parsel sayılı taşınmazların (1.722 + 3.197 = 4919 m²) ticaret alanı olarak, 123 ada 3 parsel sayılı taşınmazın ise (37.746 m²) Devlet Demiryolları Hizmet Alanı olarak belirlendiği, imar uygulaması sonucunda uygulamaya giren alanın tamamından 8.939 m² düzenleme ortaklık payı kesildiği, Devlet Demiryolları Hizmet Alanı olarak belirlenen ve kamusal hizmet niteliği devam eden 123 ada 3 parsel üzerinde bulunan 37.746 m²'lik alandan kesinti yapılmaması gerektiği halde kesinti yapıldığı, bu haliyle uygulamanın mevzuat hükümlerine aykırı olduğu tartışmasız olup, imar uygulamasının kabulüne ilişkin encümen kararında ve bu karara karşı yapılan itirazın reddine ilişkin belediye başkanlığı işleminde hukuka uyarlık görülmemiştir.

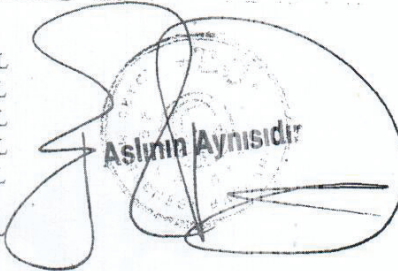
Açıklanan nedenlerle; dava konusu işlemlerin iptaline, aşağıda dökümü yapılan 137,50.-TL yargılama gideri ile Avukatlık Asgari Ücret Tarifesi uyarınca belirlenen 400,00.-TL vekalet ücretinin davalı idareden alınarak davacıya verilmesine, artan 3,40.-TL posta ücretinin istemi halinde davacıya iadesine, kararın tebliğinden itibaren 30 gün içerisinde Danıştay'a temyiz yolu açık olmak üzere 06/02/2009 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

Başkan
ERTAN DEMİRCİ
33612

Üye
SERHAT İYİSAN
101101

Üye
HARUN COŞKUN
101784

YARGILAMA GİDERLERİ	
Başvurma Harcı :	14,00 TL
Karar Harcı :	14,00 TL
Y.D Harcı :	22,90 TL
Y.D İtiraz Harcı :	40,00 TL
Posta Gideri :	46,60 TL
TOPLAM :	137,50 TL



T.C.
DANIŞTAY
ALTINCI DAİRE
Esas No : 2009/5540
Karar No : 2013/965

TEBLİĞ TARİHİ
13-05-2013

Temyiz Eden (Davalı) : Saltukova Belediye Başkanlığı
Saltukova - Çaycuma/ZONGULDAK

Karşı Taraf (Davacı) : TCDD Genel Müdürlüğü
Vekili : Av. Muharrem Bayraktar
TCDD İşletmesi 2. Bölge Müdürlüğü
Behiçbey/ANKARA

İstemin Özeti : Zonguldak İdare Mahkemesince verilen 06/02/2009 tarihli, E:2008/846, K:2009/148 sayılı kararın, usul ve hukuka aykırı olduğu ileri sürülerek bozulması istenilmektedir.

Savınmanın Özeti : Temyiz edilen kararda bozma nedenlerinden hiçbirisi bulunmadığından, usul ve kanuna uygun olan kararın onanması gerektiği savunulmaktadır.

Danıştay Tetkik Hakimi : Selçuk KILIÇ

Düşüncesi : Temyiz isteminin kabulü ile mahkeme kararının bozulması gerektiği düşünülmektedir.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren Danıştay Altıncı Dairesince Tetkik Hakiminin açıklamaları dinlendikten ve dosyadaki belgeler incelendikten sonra işin gereği görüldü:

Dava, Zonguldak İli, Çaycuma İlçesi, Saltukova İstasyon Sahasında bulunan 1832 parsel sayılı taşınmazla ilişkin 3194 sayılı İmar Kanununun 18. maddesi uyarınca yapılan parselasyon işleminin kabulüne dair 18.04.2008 tarihli, 2008/15 sayılı Saltukova Belediye Encümeni kararının ve bu karara yapılan itirazın reddine yönelik 05.06.2008 tarihli, 96 sayılı işlemin iptali istemiyle açılmış, İdare Mahkemesince; Devlet Demiryolları Hizmet Alanı olarak belirlenen ve kamusal hizmet niteliği devam eden 123 ada, 3 parsel üzerinde bulunan 37.746,00 m²lik taşınmazdan düzenleme ortaklık payı kesintisi yapılmaması gerektiği halde kesinti yapıldığı, bu haliyle uygulamanın mevzuata aykırı olduğu gerekçesiyle dava konusu işlemlerin iptaline karar verilmiş, bu karar davalı idare tarafından temyiz edilmiştir.

3194 sayılı İmar Kanununun 18. maddesinin 1. fıkrasında: "İmar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazileri malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakati aranmaksızın, birbirleri ile, yol fazlaları ile, kamu kurumlarına veya belediyelere ait bulunan yerlerle birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil, hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re'sen tescil işlemlerini yaptırmaya belediyeler yetkilidir. Sözü edilen yerler belediye ve mücavir alan dışında ise yukarıda belirtilen yetkiler valilikçe kullanılır.", 2. fıkrasında: "Belediyeler veya valiliklerce düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların dağıtım sırasında bunların yüzölçümlerinden yeteri kadar saha, düzenleme dolayısıyla meydana gelen değer artışları karşılığında "düzenleme ortaklık payı" olarak düşülebilir. Ancak, bu maddeye göre alınacak düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların düzenlemeden önceki yüzölçümlerinin yüzde kırkını geçemez.", 3. fıkrasında da: "Düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan Millî Eğitim Bakanlığına bağlı ilk ve ortaöğretim kurumları, yol, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, ibadet yeri ve karakol gibi umumî hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarla kullanılamaz." hükümlerine yer verilmiştir.

T.C.
DANIŞTAY
ALTINCI DAİRE
Esas No : 2009/5540
Karar No : 2013/965

Yukarıda yer verilen kanun hükümlerine göre; yapılacak düzenleme ile imar sınırı içindeki arazileri inşaata elverişli imar parselleri haline getirmek ve bu düzenleme sonucunda oluşan imar parsellerinin ihtiyacı olan kamu hizmet alanlarında da taşınmaz sahiplerinin katılımını sağlamak amaçlanmıştır. Söz konusu katılımın en çok %40 oranında alınabilecek düzenleme ortaklık payları ile gerçekleştirilmesi öngörülmüştür.

Dosyanın incelenmesinden, Zonguldak İli, Çaycuma İlçesi, Saltukova İstasyon Sahasında bulunan ve mülkiyeti davacı Kuruma ait 65.138,00 m²'lik 1832 parsel sayılı taşınmazın 51.604,00 m²'sinin 18. madde uygulamasına tabi tutulduğu, yapılan uygulama sonucunda 1.722,00 m²'lik ve ticaret alanı olarak ayrılmış 123 ada, 1 parselin, 3.197,00 m²'lik ve ticaret alanı olarak ayrılmış 123 ada, 2 parselin ve 37.746,00 m²'lik ve Devlet Demiryolları Hizmet Alanı olarak ayrılmış 123 ada, 3 parselin oluşturulduğu, uygulamaya giren taşınmazın tamamından yol, park ve otopark olarak kullanılmak üzere %17,32 oranında ve 8.939,00 m² düzenleme ortaklık payının kesildiği ve davacı Kurum tarafından, kamu hizmet niteliği devam etmesi nedeniyle uygulama sonrası Devlet Demiryolları Hizmet Alanı olarak ayrılan kısımdan düzenleme ortaklık payı alınmaması gerektiği iddiasıyla bakılmakta olan davanın açıldığı anlaşılmaktadır.

Olayda, uyumsuzluğa konu alanları kapsayan ve dava konusu parselasyon işlemine dayanak teşkil eden plan değişikliğinin TCDD Genel Müdürlüğü İmar Planlama Dairesi tarafından hazırlanarak belediyeye teklif edildiği, 04.03.2005 tarihli, 2005/03-0002 sayılı Saltukova Belediye Meclisi kararı ile değişiklik teklifinin aynı şekilde onaylanarak yeni planın yürürlüğe girdiği, söz konusu imar uygulamasının mevcut plana göre yapılmasının da yine davacı Kurum tarafından davalı idareden istenildiği anlaşılmıştır.

Bu durumda, söz konusu alana ilişkin plan değişikliği ile parselasyon işleminin davacı Kurum tarafından teklif edildiği, imar uygulamasının dayanağı plana uygun olduğu, tek parselin uygulamaya girdiği ve uygulama sonrası üç parselin olduğu, davacı Kuruma ait tesislerin tek parselde bırakıldığı, yol, park ve otopark alanlarının karşılanabilmesi için %17,32 oranında düzenleme ortaklık payının kesildiği hususları dikkate alındığında, uyumsuzluk konusu işlemlerin hukuka uygun olduğu sonucuna varıldığından, davanın reddi gerekirken, dava konusu işlemlerin iptali yolunda verilen İdare Mahkemesi kararında hukuki isabet görülmemiştir.

Açıklanan nedenlerle, Zonguldak İdare Mahkemesince verilen 06/02/2009 tarihli, E:2008/846, K:2009/148 sayılı kararın **BOZULMASINA**, dosyanın adı geçen Mahkemeye gönderilmesine, bu kararın tebliğ tarihini izleyen günden itibaren 15 gün içerisinde kararın düzeltilmesi yolu açık olmak üzere, 19/02/2013 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

Başkan
Habibe
ÜNAL

Üye
Ünal
DEMİRCİ

Üye
İlhan
HANAĞASI

Üye
Emin
SINMAZ

Üye
Osman
ÇIRAK



T.C.
DANIŞTAY
ALTINCI DAİRE
Esas No : 2013/4777
Karar No : 2014/9077

TEBLİĞ TARİHİ

Kararın Düzeltmesini İsteyen (Davacı) : TCDD Genel Müdürlüğü
Vekili : Av. Muharrem Bayraktar
TCDD İşletmesi 2. Bölge Müdürlüğü
Behiçbey/ANKARA
Karşı Taraf (Davacı) : Saltukova Belediye Başkanlığı - ZONGULDAK

İstemin Özeti : Danıştay Altıncı Dairesince verilen 19/02/2013 tarihli, E:2009/5540, K:2013/965 sayılı kararın, 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanununun 54. maddesi uyarınca düzeltilmesi istenilmektedir.

Savunmanın Özeti : Karar düzeltme isteminin reddi gerektiği savunulmaktadır.

Danıştay Tetkik Hâkimi : Mücahit Ocakhanoglu

Düşüncesi : Planlı Alanlar Tıp İmar Yönetmeliğinin 16. maddesinin 24. fıkrasında "Resmi Bina: Genel, katma ve özel bütçeli idarelerle, il özel idaresi ve belediye'ye veya bu kurumlarca sermayesinin yarısından fazlası karşılanan kurumlara, kanunla veya kanunun verdiği yetki ile kurulmuş kamu tüzel kişilerine ait bina ve tesislerdir." şeklinde tanımlanmış ve İmar Kanunu'nun 18 inci Maddesi Uyarınca Yapılacak Arazi ve Arsa Düzenlenmesi İle İlgili Esaslar Hakkında Yönetmeliğin 12. Maddesinde "Düzenleme sahasında bulunan okul, hastane, kreş, belediye hizmet veya diğer resmi tesis alanı gibi umumi tesislere ayrılan alanların parselleri, düzenlemeye giren parsellerin alanları oranında pay verilmek suretiyle hisselendirilir." hükmü yer almaktadır.

Davalı idare tarafından düzenlemeye tabi tutulan arsa ve arazilerin dağıtım sırasında, ancak düzenleme dolayısıyla meydana gelen **değer artışları karşılığında** düzenleme ortaklık payı olarak yeteri kadar sahanın düşülebileceği, bakılan uyumsuzlukta ise davacı kuruma ait olan ve uygulamaya giren 51.604 m²'lik alanın üç parsel ayrıldığı, 123 ada 1 ve 2 parsel sayılı taşınmazların (1.722 + 3.197 = 4919 m²) ticaret alanı olarak, 123 ada 3 parsel sayılı taşınmazın ise (37.746 m²) **Devlet Demiryolları Hizmet Alanı** olarak belirlendiği, imar uygulaması sonucunda uygulamaya giren alanın tamamından 8.939 m² düzenleme ortaklık payı kesildiği, Devlet Demiryolları Hizmet Alanı olarak belirlenen ve kamusal hizmet niteliği devam eden 123 ada 3 parsel üzerinde bulunan 37.746 m²'lik alandan kesinti yapılmaması gerektiği halde kesinti yapıldığı, bu haliyle uygulamaya mevzuat hükümlerine aykırılık oluşturmaktadır.

Açıklanan nedenlerle, kararın düzeltilmesi isteminin kabulü gerektiği düşünülmektedir.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren Danıştay Altıncı Dairesince Tetkik Hakiminin açıklamaları dinlendikten ve dosyadaki belgeler incelendikten sonra işin gereği görüldü:

Danıştay Dava Daireleri ile İdari veya Vergi Dava Daireleri Kurullarının temyiz üzerine verilen kararları hakkında ancak 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanununun 54. maddesinde yazılı nedenlerle kararın düzeltilmesi istenebilir. Kararın düzeltilmesi dilekçesinde öne sürülen hususlar ise adı geçen yasa maddesinde yazılı nedenlerden hiçbirisine uymamaktadır.

Bu nedenle **kararın düzeltilmesi isteminin reddine**, yargılama giderlerinin istemde bulunan üzerinde bırakılmasına, 19/12/2014 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

Başkan Habibe ÜNAL	Üye Ünal DEMİRCİ	Üye İlhan HANAĞASI	Üye Emin SINMAZ	Üye Osman ÇIRAK
---------------------------------	-------------------------------	---------------------------------	------------------------------	------------------------------

T.C.
ZONGULDAK
İDARE MAHKEMESİ

TEBLİĞ TARİHİ

06-03-2015

ESAS NO : 2015/65

KARAR NO : 2015/96

DAVACI : TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
VEKİLİ : AV. BARIŞ ORUN-AV. MUHARREM BAYRAKTAR
Tcdd 2. Bölge Müdürlüğü Behiçbey Yenimahalle/ANKARA
DAVALI : SALTUKOVA BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Saltukova - Çaycuma / ZONGULDAK

DAVANIN ÖZETİ : Mülkiyeti davacı kuruma ait olan Zonguldak ili, Çaycuma ilçesi, Saltukova istasyon sahasında bulunan 1832 parsel sayılı taşınmaz üzerinde imar uygulaması yapılmasına ilişkin Saltukova Belediye Encümeninin 18.04.2008 günlü ve 2008/15 karar sayılı işlemi ile söz konusu uygulamanın düzeltilmesi talebiyle yapılan başvurunun reddine ilişkin Saltukova Belediye Başkanlığının 05.06.2008 günlü ve 96 sayılı işleminin; 3194 sayılı Kanun'un 18. maddesi uyarınca alınacak düzenleme ortaklık paylarının düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların düzenlemeden önceki yüzölçümlerinin yüzde kırkını geçemeyeceği ve düzenleme ortaklık paylarının düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan Milli Eğitim Bakanlığına bağlı ilk ve ortaöğretim kurumları, yol, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, ibadet yeri ve karakol gibi umumi hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarla kullanılmayacağı, ancak kamusal hizmete özgülenmiş arsa veya arazilerin imar uygulaması sonrasında değerinde ifa ettiği kamu hizmeti itibarıyla herhangi bir artış söz konusu olmayacağı, kamusal hizmet niteliği devam eden taşınmazların imar uygulamasına alınmasının mümkün olduğu, ancak bu taşınmazlardan kamu tesis alanlarına katılım payı hükümleri uyarınca kesinti yapılmaması gerektiği, bu konuda emsal yargı kararı bulunduğu iddialarıyla iptali istenilmektedir.

SAVUNMANIN ÖZETİ : TCDD Genel Müdürlüğü İmar Planlama Dairesi tarafından hazırlanan imar planı değişikliğinin 30.07.2003 tarihinde belediyelerine gönderildiği, belediye meclisinin değişiklik talebini onayladığı ve değiştirilen imar planının yürürlüğe girdiği, öte yandan değiştirilen imar planına göre imar uygulaması yapılmasının uygulama masraflarının belediye tarafından karşılanması koşuluyla yapılmasının talep edilmesi üzerine kamu yararı düşünülerek imar uygulaması yapıldığı, yol ve umumun istifade edeceği parklar oluşturulmaya çalışıldığı, davacı kuruma bildirimde bulunduğu ve davacı kurum teknik heyetinin askı süresi içinde uygulamaya ilişkin evrakları incelediği, imar uygulamasının 21.04.2008-21.05.2008 tarihleri arasında askıya çıkarılarak 21.05.2008 tarihinde kesinleştiği, askı süresi içerisinde itirazda bulunulmadığından davacı kurumun yaptığı itirazın belediye encümenine havale edilmeden belediye başkanlığınca reddedildiği, 3194 sayılı Yasa'nın 18. maddesinde düzenleme sebebiyle değer artışı olacak alan şeklinde bir ayırım yapılmadığı, uygulama yapılan alan tek parsel olduğundan, parselin bir bütün olarak düşünülerek uygulamaya sokulmasının yasal bir zorunluluk olduğu, buna göre DOP oranının yasal sınırlar içinde olduğu, uygulamanın kamusal hizmeti sekteye uğratacağı iddiasının doğru olmadığı, işlemin kanun ve yönetmeliklere uygun olduğu ileri sürülerek davanın reddi gerektiği savunulmaktadır.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren Zonguldak İdare Mahkemesi'nce, Mahkememizin 06/02/2009 tarih ve E:2008/846, K:2009/148 sayılı kararının Danıştay Altıncı Dairesinin 19/02/2013 tarih ve E:2009/5540, K:2013/965 sayılı kararı ile bozulması üzerine bozma kararına uyularak dava dosyası yeniden incelenmek suretiyle işin gereği görülmüştür.

Dava; mülkiyeti davacı kuruma ait olan Zonguldak ili, Çaycuma ilçesi, Saltukova istasyon sahasında bulunan 1832 parsel sayılı taşınmaz üzerinde imar uygulaması yapılmasına ilişkin Saltukova Belediye Encümeninin 18.04.2008 günlü ve 2008/15 karar sayılı işlemi ile söz konusu

Sayfa 1/3

T.C.
ZONGULDAK
İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2015/65
KARAR NO : 2015/96

uygulamanın düzeltilmesi talebiyle yapılan başvurunun reddine ilişkin Saltukova Belediye Başkanlığının 05.06.2008 günlü ve 96 sayılı işleminin iptali istemiyle açılmıştır.

3194 sayılı İmar Kanunu'nun 18. maddesinin 1. fıkrasında: "İmar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazileri malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakati aranmaksızın, birbirleri ile, yol fazlaları ile, kamu kurumlarına veya belediyelere ait bulunan yerlerle birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil, hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re'sen tescil işlemlerini yaptırmaya belediyeler yetkilidir. Sözü edilen yerler belediye ve mücavir alan dışında ise yukarıda belirtilen yetkiler valilikçe kullanılır.", hükmüne; 2. fıkrasında: "Belediyeler veya valiliklerce düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların dağıtım sırasında bunların yüzölçümlerinden yeteri kadar saha, düzenleme dolayısıyla meydana gelen değer artışları karşılığında "düzenleme ortaklık payı" olarak düşülebilir. Ancak, bu maddeye göre alınacak düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaların düzenlemeden önceki yüzölçümlerinin yüzde kırkını geçemez.", hükmüne; 3. fıkrasında da: "Düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan Milli Eğitim Bakanlığına bağlı ilk ve ortaöğretim kurumları, yol, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha, ibadet yeri ve karakol gibi umumi hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarla kullanılamaz." hükümlerine yer verilmiştir.

Yukarıda yer verilen kanun hükümlerine göre; yapılacak düzenleme ile imar sınırı içindeki arazileri inşaata elverişli imar parselleri haline getirmek ve bu düzenleme sonucunda oluşan imar parsellerinin ihtiyacı olan kamu hizmet alanlarında da taşınmaz sahiplerinin katılımını sağlamak amaçlanmıştır. Söz konusu katılımın en çok %40 oranında alınabilecek düzenleme ortaklık payları ile gerçekleştirilmesi öngörülmüştür.

Dosyanın incelenmesinden, Zonguldak İli, Çaycuma İlçesi, Saltukova İstasyon Sahasında bulunan ve mülkiyeti davacı Kuruma ait 65.138,00 m²'lik 1832 parsel sayılı taşınmazın 51.604,00 m²'sinin 18. madde uygulamasına tabi tutulduğu, yapılan uygulama sonucunda 1.722,00 m²'lik ticaret alanı olarak ayrılmış 123 ada, 1 parselin, 3.197,00 m²'lik ticaret alanı olarak ayrılmış 123 ada, 2 parselin ve 37.746,00 m²'lik Devlet Demiryolları Hizmet Alanı olarak ayrılmış 123 ada, 3 parselin oluşturulduğu, uygulamaya giren taşınmazın tamamından yol, park ve otopark olarak kullanılmak üzere %17,32 oranında ve 8.939,00 m² düzenleme ortaklık payının kesildiği ve davacı Kurum tarafından, kamu hizmet niteliği devam etmesi nedeniyle uygulama sonrası Devlet Demiryolları Hizmet Alanı olarak ayrılan kısımdan düzenleme ortaklık payı alınmaması gerektiği iddiasıyla bakılmakta olan davanın açıldığı anlaşılmaktadır.

Olayda, uyumsuzluğa konu alanları kapsayan ve dava konusu parselasyon işlemine dayanak teşkil eden plan değişikliğinin TCDD Genel Müdürlüğü İmar Planlama Dairesi tarafından hazırlanarak belediyeye teklif edildiği, 04.03.2005 tarihli, 2005/03-0002 sayılı Saltukova Belediye Meclisi kararı ile değişiklik teklifinin aynı şekilde onaylanarak yeni planın yürürlüğe girdiği, söz konusu imar uygulamasının mevcut plana göre yapılmasının da yine davacı Kurum tarafından davalı idareden istenildiği anlaşılmıştır.

Bu durumda, söz konusu alana ilişkin plan değişikliği ile parselasyon işleminin davacı Kurum tarafından teklif edildiği, imar uygulamasının dayanağı plana uygun olduğu, tek parselin uygulamaya girdiği ve uygulama sonrası üç parselin olduğu, davacı Kuruma ait tesislerin tek parselde bırakıldığı, yol, park ve otopark alanlarının karşılanabilmesi için %17,32 oranında düzenleme ortaklık payının kesildiği hususları dikkate alındığında, uyumsuzluk konusu işlemlerin hukuka uygun olduğu sonucuna varılmıştır.

Açıklanan nedenlerle; davanın reddine, aşağıda hükümü yapılan 260,00.-TL yargılama giderinin davacı üzerinde bırakılmasına, 32,45.-TL temyiz yargılama giderinin davacıdan alınarak

Sayfa 2/3

T.C.
ZONGULDAK
İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2015/65

KARAR NO : 2015/96

davalı idareye verilmesine, artan posta avansının kararın kesinleşmesinden sonra Mahkememizce ilgisine göre taraflara iadesine, kararın tebliğ tarihini izleyen 30 gün içinde Danıştay'a temyiz yolu açık olmak üzere 11/02/2015 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

Başkan
CEMİL HULUSİ PARLAK
37749

Üye
BAYRAM ÖZ
102677

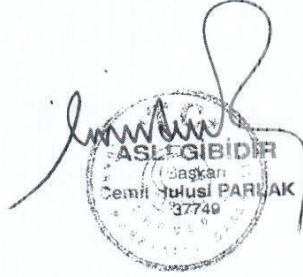
Üye
METİN SEZER
165781

YARGILAMA GİDERLERİ (Davacı) :

Başvuru	Harcı: 14,00.-TL
Karar	Harcı: 14,00.-TL
Y.D.	Harcı: 22,90.-TL
Y.D. İtiraz	Harcı: 40,00.-TL
Karar Düzeltme	Harcı: 50,45.-TL
Posta	Ücreti: 118,65.-TL
TOPLAM	: 260,00.-TL

YARGILAMA GİDERLERİ (Davah) :

T. Başvuru Harcı:	67,20.-TL
T. Karar Harcı:	32,30.-TL
T. Posta Gideri	: 32,95.-TL
TOPLAM	: 132,45.-TL



Sayfa 3/3

UYAP Bilgi Sisteminde yer alan bu dokümana <http://vatandas.uyap.gov.tr> adresinden 11grPng - DseSq4u - hWMmw14 - 9CNRLU= kodu ile erişebilirsiniz.