



BİZ TOPLULUĞU

**TÜRKİYE’DEKİ YEREL YÖNETİMLERİN
GÜNÜMÜZDEKİ ROLÜ VE İŞLEVLERİ**

**Yerel Yönetimler, Şehircilik ve Ulaştırma
Politikaları Komisyonu**

ARALIK, 2023

İçindekiler

GİRİŞ.....	5
GENÇLİK MECLİSLERİNİN YEREL YÖNETİMLERDEKİ ROLÜ	8
Yerel Yönetimlerde Genç Temsili	9
Yerel Yönetimlerde Genç İstihdamı	10
Yerel Yönetimlerin Sportif Faaliyetleri Desteklemesinin Gençlere Sağlayacağı Katkı	15
YEREL YÖNETİMLERDE İDARİ SORUNLAR.....	17
Yönetimin İki Türü, Yerinden Yönetimler ve Türkiye’de Yerinden Yönetimin Anayasal Durumu.....	17
Yerel Yönetimlerin Türkiye’nin İdari Yapısındaki Yeri	18
İdari Yapıdaki Hukuki ve Anayasal Sorunlar	20
İdari Yapının Kurulmasına İlişkin Sorunlar	24
Belediyelerin ve Büyükşehir Belediyelerinin Görev ve Sorumluluk Sahaları Konusundaki Sorunlar.....	24
YEREL YÖNETİMLERDE İDARİ VESAYET DENETİMİ	26
YEREL YÖNETİMLERDE GÜNCEL HUKUKİ SORUNLAR	30
İş Hukuku ve İlgili Mevzuat	30
Usuli İşlemler	36
Kamulaştırmalar ve Kamulaştırmasız El Atmalar	42
YEREL YÖNETİMLER VE SOSYAL YARDIMLAR	45
Türkiye’de Sosyal Yardımlar.....	46

Yerel Yönetimler Sosyal Yardımlar Konusunda Ne Durumda?	47
Sosyal Yardımlar: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Örneği.....	48
Ayni ve Nakdi Destekler	48
YEREL YÖNETİMLERDE ŞEFFAFLIK İLKESİ	50
Yerel Yönetimlerde Şeffaflığın Önemi.....	50
Şeffaflığı Artırabilmek İçin Ne Yapılabilir?	52
Sonuç	53
TÜRKİYE VE DÜNYADA ULAŞIM	54
Giriş	54
Raylı Sistemler	54
• Nostaljik Tramvay	55
• Modern Tramvay	55
• Hafif Raylı Ulaşım Sistemleri	56
• Metro.....	57
• Banliyö Trenleri.....	57
• Monoray.....	58
Otobüs	59
Minibüs/ Dolmuş	59
Metrobüs	60
Denizyolu.....	60
Toplu Taşımacılık Sistemlerinin Karşılaştırılması	60

Türkiye’deki Toplu Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri.....	65
Türkiye’de Raylı Sistemler Neden Gelişmemekte	71
İstanbul ve Diğer Avrupa Şehirlerinin Ulaşım Karşılaştırması	72
Budapeşte	73
Londra	75
Berlin	77
Sonuç	79
ULAŞIMIN MALİ FİNANSMANI.....	81
Ulaştırma Yatırımlarında Kullanılan Finansman Modelleri	84
Bütçe Dışı Finansman Modeli.....	84
Kredi Kullanımı Yoluyla Finansman Modelleri	85
Özelleştirme Yoluyla Finansman Modeli	85
Kamu Özel Sektör İş Birliği (KÖSİ).....	86
YEREL YÖNETİMLERİN MALİ SORUNLARI.....	88
Türkiye’de Yerel Yönetim Düzeyinde Uygulanan Mali Kurallar ve Etkileri:	90
Personel Giderlerine İlişkin Harcama Kuralının Etkileri	91
Borçlanma Kurallarının Etkileri.....	91
Yerel Yönetim Düzeyinde Mali Kuralların Bütçe Dengesine Etkileri.....	92
Yerel Yönetimlerde Mali Kural Uygulamalarının Genel Değerlendirilmesi:.	92
YEREL YÖNETİMLERDE KÜLTÜR, SANAT VE SPOR FAALİYETLERİ .	96
Yerel Yönetimlerin Kültür, Sanat ve Spor Faaliyetleri Bütçesi	96

1- İstanbul Büyükşehir Belediyesi	97
2- Ankara Büyükşehir Belediyesi	97
3- İzmir Büyükşehir Belediyesi	98
Kültür	99
Yerel Yönetimler ve Kütüphaneler	100
Sanat	101
Spor	102
SONUÇ	106
KAYNAKÇA	109



birlikte ilerleyeceğiz.

GİRİŞ

Türkiye, yerel yönetimlerin önemli bir parçası olan çeşitlilik ve zenginlikleriyle tanınan bir ülkedir. Coğrafi, kültürel ve demografik açıdan farklılık gösteren Türkiye'nin, yerel yönetimler aracılığıyla bu çeşitliliği yönetme yeteneği büyük bir önem taşımaktadır. Son yıllarda, yerel yönetimlerin yaptıkları çalışmalar ve ülke üzerindeki rolü giderek daha büyük önem taşır hale gelmiştir. Günümüz Türkiye'sinde yerel yönetimler, kentlerin yönetiminde merkezi bir role sahiptir ve vatandaşların günlük hayatlarını etkileme potansiyeline sahiptir.

Danıştay'a göre:

“Demokratik toplum düzeninin vazgeçilmez organları olan yerel yönetimler, merkezi idare dışında özerk, yerel gereksinimlere cevap verecek, karar verme yetkisine sahip, yönetim organlarından bir kısmı seçimle oluşturulan tüzel kişilerdir.”

“Özerklik: merkezi yönetim-yerel yönetim ilişkisinde dengenin iki yönetiminden birinin aleyhine bozulmasını önlemeye yöneliktir. Anayasa yerel yönetimlere özerklik tanımak suretiyle bu dengeyi korumaya çalışmıştır. Ancak, bu ilke tümüyle kamu hizmetlerinin yerel yönetimlerce yerine getirileceği sonucunu doğurmaz. Zira Anayasa'nın 123. maddesinde: idarenin kuruluş ve görevleri ile bir bütün olduğu belirtildikten sonra merkezden ve yerinden yönetim esaslarına dayanılacağı vurgulanmıştır. Yani, kamu hizmetlerinin yürütülmesinin sırf yerinden yönetim ilkesine dayandığı söylenemez.”

“Öte yandan, Yasa koyucu, Anayasa'ya dayalı olarak düzenleme yaparken, idari faaliyetin etkili biçimde yürütülmesini sağlamayı amaçlayacaktır.”

Yerel yönetimler, vatandaşların karar alma süreçlerine aktif katılımını teşvik ederek demokratikleşmeyi güçlendirmektedir. Aynı zamanda, yerel yönetimler, kamu hizmetlerinin etkin ve verimli bir şekilde sunulmasını sağlamak için çaba göstermekte ve yerel ekonomik kalkınmaya öncülük etmektedir.

Bu rapor, günümüz Türkiye'sindeki yerel yönetimlerin genel bir değerlendirmesini sunmayı amaçlamaktadır. Raporda, Türkiye'deki genel olarak yerel yönetimlerin yapılarını, işlevlerini, sorumluluklarını ve bu konu içerisinde var olan sorunları incelemek hedeflenmektedir. Böylelikle yerel yönetimlerin demokratik süreçlere katılımı, bu katılım içerisindeki gençlerin rolü, kaynak yönetimi, hizmet sunumu, yerel yönetimler içerisindeki denetim gibi konularda halkın ve özellikle gençlerin sorunlarına değinerek çözüm yolları üretilmesi amaçlanmıştır. Devamında ise Türkiye'deki yerel yönetimlerin mevcut durumu incelenerek içerisinde bulunduğumuz dönem içerisindeki sorunlara çözüm yolları üretilerek gelecekteki potansiyelin artırılması yönünde değerlendirmeler yapılacaktır. Bu bağlamda, yerel yönetimlerin karşılaştığı zorluklar ve bu zorlukların üstesinden gelmek için alınması gereken tedbirler hakkında bilgi sunulacak ve örnekler verilecektir. Raporda yer alacak çözüm önerileri sonucunda oluşturulan politikalar, yerel yönetimlerin içerisinde bulunduğu sorunları geride bırakarak şu anda var olan ve alanlarında örnek oluşturan projelerin geliştirilmesine, bu konuda ülkede ilerleme sağlanmasına yardımcı olacaktır.

Yerel yönetimlerin demokratik süreçlere katılımı, hizmet sunumu, kaynak yönetimi ve yerel ekonomik kalkınma gibi konulara odaklanmak, Türkiye'nin yerel yönetimlerle ilgili mevcut durumunu anlamamıza yardımcı olacaktır. Biz Topluluğu Yerel Yönetimler Komisyonu olarak hazırlanan bu raporda, Türkiye'deki yerel yönetimlerin günümüzdeki rolü, işlevi ve katkısı incelenerek sorunlara karşın oluşturulan çözümlerin iletilmesi hedefiyle yer almaktadır.

Türkiye’deki yüksek genç nüfusa rağmen gençlerin yarattığı gerilimlere karşılık olarak siyasal sistemde sağlıklı çıktılar üretilmemektedir. Bu durum hem mahalli idarelerde hem de merkezi idarede gençlerin politika üretim süreçlerinden uzak kalarak sistemin bir paydaşı olamamasından kaynaklanmaktadır. Mahalli ve merkezi idareler tarafından sesleri yeterince iyi işitilmeyen gençlerin beklenti ve talepleri karar alıcılar tarafından ya yanlış yorumlanmakta ya da görmezden gelinmektedir.

2023 yılı Türkiye’inde yaşam standartlarının giderek düşmesi, hayat pahalılığı ve baskıcı siyasal iktidar gençlerin siyasete karşı pesimist bir tavır takınmasına neden olmuştur. Bu noktada mahalli ve merkezi idareler karar alım süreçlerinde gençlere alan açarak siyasete karşı giderek pesimist ve ürkek bir ruh haline bürünen genç seçmenleri aktif bir vatandaş yapacak politikalar izlemek zorundadır.

Bu bağlamla hazırladığımız raporumuzun bu kısmında gençlerin mahalli idarelerdeki karar alım süreçlerine katılımını ve siyasete karşı ilgilerini artıran gençlik meclislerini, günümüzde başarısız planlanmış eğitim sistemin bir getirisi olarak artan genç işsizliği, gençlerin siyasal sistemde kendisine yer bulamamasının bir tezahürü olarak belediye meclislerindeki genç temsil oranlarına, gençlerin sosyalleşebileceği ve hobi edinebileceği sportif faaliyetleri yerel yönetimlerin perspektifinden değerlendirerek ele alarak bu konulardaki sorun tespitlerimizi ve çözüm önerilerimizi sıraladık.

GENÇLİK MECLİSLERİNİN YEREL YÖNETİMLERDEKİ ROLÜ

Günümüzde, demokratik süreçlerin bir parçası olarak gençlerin siyasi karar alma süreçlerine katılımı giderek önem kazanmaktadır. Yerel yönetimler ise toplumun taleplerini karşılamak ve hizmet sunmakla görevli önemli kurumlardır. Bu bağlamda gençlere yönelik yapılan çalışmaların etkinliği ve gençlerin katılımı, yerel yönetimler için giderek önem kazanmaktadır. Gençlik meclisleri, gençlerin yerel yönetim süreçlerine katılmasını sağlayan ve onların sorunlarını gündeme getirmelerini sağlayan önemli bir araç olarak ortaya çıkmaktadır.

Gençlik meclisleri; gençlerin demokratik katılımını teşvik etmek, fikirlerini ifade etmelerine ve karar süreçlerine dahil olmalarına olanak tanımak için yerel yönetimler tarafından oluşturulan platformlardır. Bu meclisler, gençlere yerel sorunlarla ilgili bilgi sahibi olma ve bu sorunların çözümünde aktif rol alma fırsatı sunar. Gençlik meclislerinin temel amacı, gençlerin yerel politika oluşturma sürecine katkıda bulunmalarını sağlamak ve gelecekteki siyaset yapma potansiyellerini geliştirmektir.

Gençlik meclislerinin yerel yönetimlerdeki rolü ve faydası çok yönlüdür. İlk olarak gençlik meclisleri, gençleri toplumsal meseleler hakkında farkındalıklarını artırarak aktif bir vatandaş haline getirmektedir. Bu meclisler, gençlerin demokratik değerleri öğrenmelerini ve demokratik süreçlere katılmalarını teşvik etmektedir. Gençlik meclislerindeki tartışma ve müzakereler gençlerin eleştirel düşünce becerilerini geliştirmektedir.

İkinci olarak gençlik meclisleri yerel yönetimlerin politika yapma süreçlerine gençlerin katılımını sağlamaktadır. Gençler bu bağlamda kendi topluluklarının sorunlarını tanımlayabilir, çözüm önerileri sunabilir ve yerel yönetimlerin

politikalarına etki edebilir. Bu durum gençlerin ihtiyaçlarının ve beklentilerinin yerel yönetimlerdeki karar alma süreçlerine yansımaları sağlar. Aynı zamanda gençlik meclisleri, gençlerin sorunlarına duyarlı politikaların oluşturulmasında yerel yönetimlere danışmanlık yapmaktadır.

Üçüncü ve son olarak ise gençlik meclisleri gençler arasında liderlik ve yönetim becerilerinin gelişimini teşvik etmektedir. Gençler, bu meclislerde aktif rol alarak toplumları için fayda sağlamaya yönelik projeler geliştirir ve yönetir. Bu deneyimler gençlerin özgüvenlerini artırır, sorumluluk duygusunu geliştirir ve liderlik becerilerini güçlendirir. Gençlik meclisleri aynı zamanda gençler arasında dayanışma ve iş birliğini teşvik ederek toplumsal bağları güçlendirmektedir.

Sonuç olarak gençlik meclisleri yerel yönetimlerdeki gençlerin katılımını artırmak ve onları toplumsal süreçlere dahil etmek için önemli bir araçtır. Bu meclisler, gençlerin demokratik değerleri benimsemelerini, liderlik becerilerini geliştirmelerini ve toplumlarına aktif bir şekilde katkıda bulunmalarını sağlar. Yerel yönetimler, gençlik meclislerine destek vererek gençlerin fikirlerine değer verdiğini gösterir ve gelecekteki nesillerin yetişmesine katkıda bulunur. Bu sayede, gençlik meclisleri aracılığıyla gençlerin toplumun geleceğine yönelik güçlü bir etkisi olur.

Yerel Yönetimlerde Genç Temsili

Türkiye'deki belediye meclislerinde gençlerin oldukça düşük oranda temsil edilmesi, gençlerin siyasi katılımında ve yerel yönetimlerde söz sahibi olmalarında yaşadığı zorlukları ortaya koymaktadır.

Gençlerin politika üretim süreçlerine dahil olma isteklerinin düşük olması, gençler arasında siyasi bilinç ve ilgi düzeyinin yetersiz olabileceğini göstermektedir. Türkiye’de siyasete paydaş olabilmek ve siyasette kendine alan

bulabilmek; zaman, emek ve maddi birikim gerektiren bir süreçtir. Türkiye’de gençlerin bu noktalarda yetersiz kalması düşük katılım oranlarını açıklamaktadır.

Gençlere yönelik siyasi eğitim ve fırsatların yetersiz olması da gençlerin siyasi arenada yer almalarını zorlaştırmaktadır. Gençlerin siyasi süreçlere katılımının artırılabilmesi için cesaretlendirilmesi ve eğitilmesi gerekmektedir. Bu noktada düzenlenecek siyasi eğitim programları, gençlere siyasi süreçler hakkında bilgi verirken aynı zamanda liderlik ve iletişim becerilerini geliştirmelerinde yardımcı olacaktır.

İstanbul’da 30 yaş altı belediye meclis üyesi bulunmaması, gençlerin siyasi arenada yeterince temsil edilmediğinin bir diğer önemli göstergesidir. Bu noktada gençlerin politikaları etkileme ve sorunlarını siyasal sisteme daha sağlıklı anlatmalarını sağlamak için gençlere daha fazla alan açılması gerekmektedir.

Gençlere yönelik siyasi eğitim ve mentorluk programları düzenlemek, gençleri politik üretim süreçlerinde bir paydaş olarak görmek ve siyasi arenada bu konuda eğilimi bulunan gençlere alan açmak gençlerin siyasi arenada daha fazla temsil edildiği bir ortamın tesis edilmesine zemin hazırlayacaktır. Bu bağlamda içerisinde gençlerin de bulunduğu, toplumun çeşitli kesimlerinin görüş ve ihtiyaçlarının daha iyi yansıtılabileceği bir yerel yönetim anlayışını teşvik edilmelidir.

Yerel Yönetimlerde Genç İstihdamı

Günümüz Türkiye’sinde, yerel yönetimlerdeki gençlerin istihdam durumu oldukça karmaşık ve çeşitlilik göstermektedir. Gençlerin iş bulma süreci, genel ekonomik koşullar, işgücü talebi ve yerel yönetimlerin politikaları gibi birçok faktöre bağlı olarak değişmektedir.

Türkiye’de ciddi bir genç nüfusunun olması gençlerin iş bulma konusunda zorluklarla karşılaşmasına neden olmaktadır. Yerel yönetimler, gençlere istihdam yaratacak politikalar ve destek programları ile bu soruna çözüm bulmaya çalışmaktadır.

Bazı yerel yönetimler, gençlere iş fırsatları sunmak için çeşitli projeler ve programlar geliştirmişlerdir. Bu projelere örnek olarak; gençlere yönelik eğitim programları, staj imkanları, girişimcilik destekleri ve iş başvurularında kolaylık sağlayan programlar gibi uygulamalar sıralanabilir. Ayrıca, yerel yönetimler işverenlerle iş birliği yaparak gençlere iş imkanları sunma konusunda çeşitli adımlar atmaktadır.

Ancak, gençlerin istihdamı konusunda yerel yönetimler arasında farklılıklar bulunmaktadır. Bazı yerel yönetimler, gençlerin istihdamına öncelik veren politikaları benimserken, diğerleri bu konuya daha az önem vermektedir. Ayrıca, yerel ekonomik koşullar ve kaynakların sınırlılığı da gençlerin istihdamı konusunda yerel yönetimlerin etkisini belirleyen faktörler arasındadır.

Bu konuya yönelik olarak İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin gençlere sunduğu önemli bir çalışma yer almaktadır.

“İzmir Büyükşehir Belediyesi, kadın ve gençlerin istihdama katılmasını sağlamak için İzmir Kavram Meslek Yüksekokulu ile iş birliği yaptı. İşsizliğin ülkenin en önemli sorunlarının başında geldiğini belirten İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Tunç Soyer, kadınlara ve gençleri meslek sahibi yapacak bu iş birliğinin diğer kentlere de örnek olmasını diledi. İzmir Kavram Meslek Yüksekokulu Müdürü Prof. Dr. Derman Küçükaltan ise ön lisans düzeyinde nitelikli ara eleman yetiştirdiklerini ifade ederek bundan sonraki projelerde de iş birliğine hazır olduklarını dile getirdi. Proje kapsamında gençler ve kadınların, yeni iletişim

teknolojilerinin sunduğu olanaklar doğrultusunda, görsel ve işitsel medya alanında eğitim alarak istihdama katılmaları hedefleniyor. Belirlenen kursiyerler hem İzmir Büyükşehir Belediyesi Meslek Fabrikası Halkapınar Kurs Merkezi'nde hem de İzmir Kavram Meslek Yüksekokulu'nda ücretsiz olarak yaratıcı drama, temel video ve fotoğraf çekimi, görüntü kurgulama teknikleri, temel düzeyde grafik içerik üretimi ve sosyal medya kullanımı, podcast yapımı eğitimleri alacak. Eğitimlerin ilk etapta, dijital pazarlama, E-Ticaret, mesleki İngilizce branşlarında verilmesi planlanıyor.”

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin sağladığı bu çalışma ile gençlere istihdamın sağlanmasına olanak sağlamıştır. Böylelikle hem gençler meslek edinebilme fırsatı yakalarken hem de diğer belediyelerimize örnek olacak bir çalışma ortaya koyulmuştur.

Bu örneğin devamında gençlerin iş hayatına katkı sağlayacak olan bir başka çalışma ise Çiğli, Bayraklı, Bornova ve Konak Belediyesi'nden gelmektedir.

“Çiğli, Bayraklı, Bornova ve Konak Belediyesi ile Sürdürülebilir Kalkınma ve Girişimcilik Derneği, Gençlik Örgütleri Forumu'nun “Go-For Youth” hibe programına yaptığı başvuruda "Hak Temelli Gençlik İstihdamı İçin Elverişli Alan Yaratmak: Yerelde Gençlik Politikalarının Güçlendirilmesi" konulu Avrupa Birliği Projesi için hibe desteği almaya hak kazandı.

Toplumsal değişimi ve dönüşümü sivil toplum odaklı ve hak temelli bir yaklaşım ile gerçekleştirmeyi hedefleyen Sürdürülebilir Kalkınma ve Girişimcilik Derneği'nin öncülüğünde hayata geçirilecek proje ile gençlerin işgücü piyasasına girmelerini engelleyen nedenlerin ortadan kaldırılmasına yönelik politikaları içeren Yerel Gençlik İstihdam Stratejilerinin geliştirilmesi ve gençlerin yerel düzeyde oluşturulan sosyal diyalog mekanizmalarına katılımlarının artırılması

amaçlanıyor. 5 ay boyunca sürecek proje kapsamında Çiğli, Konak, Bornova ve Bayraklı ilçelerinde yaşayan 18-30 yaş arası 20 genç ile Covid-19 sonrasında daha da derinleşen genç işsizliğine karşı sürdürülebilir ve yenilikçi çözümler üretmek adına çalışmalar yapılacaktır. Konak, Bornova, Çiğli ve Bayraklı ilçe yerel yönetimlerin Covid-19 salgını öncesi ve sonrasında gençlerin istihdam hakkının artırılmasına ve güçlendirilmesine yönelik eylem ve politikalarını izlemek, mevcut durumu tanımlamak, gençler ile yerel yönetimler arasında bir diyalog mekanizması oluşturarak yerel yönetimlerin genç dostu bir yaklaşımla politikalar üretmesi için alanlar yaratılması planlanıyor.”

İzmir’de bulunan bu belediyelerimizin sağladıkları iş birliği ile gençlerin gelecek hayatlarına yönelik atacakları adımda yardımcı olmuşlar, ülkemizde bulunan genç işsizlik oranını da düşürmeye yönelik bir çalışma ortaya koymuşlardır.

Gençleri istihdam zincirine dahil etmek amacıyla çalıştıklarını ifade eden Çiğli Belediye Başkanı Utku Gümrükçü, “Ülkemizdeki genç işsizlik oranları çok ciddi seviyelere ulaşmış durumda. Her biri farklı alanda yetenekli ve eğitilmiş binlerce gencimiz işsizlik sorununa çözüm üretilmesini bekliyor. Yerel yönetimler olarak bu konuda sorumluluk almak istedik. Yarınlarımızın teminatı olan gençlerimizin istihdama katılarak fikirleriyle ülkemize ve toplumumuza katkı sağlaması adına önemli bir çalışma başlattık. Sürdürülebilir Kalkınma ve Girişimcilik Derneği’nin öncülüğünde Konak, Bornova ve Bayraklı Belediyelerimizle birlikte sürdürdüğümüz çalışmalar sonucunda önemli bir hibe desteği almaya hak kazandık. 5 ay boyunca, gençlerimizin katılımıyla birlikte yerel yönetimler olarak genç işsizliğine karşı ne gibi çözümler üretebileceğimiz üzerine çalışacağız. Çalışmalarımız sonucunda gençlerimizin istihdama dahil edilmesi noktasında önemli bir yol haritası çıkaracağımıza inanıyorum” dedi.

Türkiye'deki genç nüfusun istihdam edilmesi konusunda yerel yönetimlere önemli görevler düşmektedir. İzmir Büyükşehir Belediyesi ve diğer İzmir belediyeleri, bu konuda önemli adımlar atmış ve iş birlikleri gerçekleştirmişlerdir. Bu tür çalışmaların sadece İzmir ile sınırlı kalmayıp diğer şehirlerimizde de yaygınlaştırılması çok önemlidir.

İzmir'de gençlere istihdam sağlamak amacıyla belediyeler tarafından çeşitli projeler oluşturulmuştur. Bu projeler kapsamında, gençlere yönelik eğitim programları düzenlenmekte, staj imkanları sunulmakta ve iş başvuruları süreçleri kolaylaştırılmaktadır. İzmir Belediyeleri, aynı zamanda girişimcilik destekleri sağlamak ve gençlerin kendi işlerini kurmalarını teşvik etmek amacıyla da çeşitli adımlar atmaktadır.

Bu çalışmaların önemli bir yönü, belediyelerin işverenlerle iş birliği yaparak gençlere iş imkanları sunmasıdır. Belediyeler, iş dünyasıyla iletişim halinde olarak gençlere iş fırsatları yaratmakta ve işverenlerle gençleri buluşturarak istihdam sürecini kolaylaştırmaktadır. Bu iş birlikleri, gençlerin becerilerini geliştirmelerine ve istihdam edilebilirliklerini artırmalarına yardımcı olmaktadır.

Bu tür çalışmaların sadece İzmir'de değil, tüm Türkiye genelinde yaygınlaştırılması gerekmektedir. Türkiye'nin diğer şehirlerinde de İzmir'de gerçekleştirilmiş projeler örnek alınarak gençlerin istihdamına yönelik benzer projeler ve programlar hayata geçirilmeli, il ve ilçe belediyeleri arasında iş birlikleri ve destek ağları oluşturulmalıdır. Bu şekilde, gençlerin istihdam sorunlarına çözüm bulmak için yerel yönetimlerin birlikte çalışması ve iş birliği yapması bu sorunun çözümünün önemli bir ayağı olacaktır.

Yerel Yönetimlerin Sportif Faaliyetleri Desteklemesinin Gençlere Sağlayacağı Katkı

Yerel yönetimlerin politika üretim süreçlerinde gençleri hedef alarak şekillendirdiği konulardan birisi de sportif yatırımlardır. Özellikle kendisine yatırımcı çekemeyen amatör sporlara belediyelerin vermiş olduğu destek bu branşların hayatta kalması açısından hayati öneme sahiptir.

Gençlerin mevcut ekonomik şartların altında ezildiği günümüz Türkiye'sinde sportif faaliyetlerin değeri gençler açısından önem kazanmaktadır. Ekonomik şartlarla beraber hobileriyle arasına mali mesafe giren gençlerin mevcut şartlarda sportif aktivitelere yönelmesi, gençleri çeşitli kötü alışkanlıklardan koruyacağı gibi sosyal çevrelerinin gelişiminde de yarar sağlayacaktır. Bu noktada yerel yönetimlerin kanun ve mevzuatların kendilerine sağladıkları sınırlar çerçevesinde sportif faaliyetlere yatırım yapması hem ülke sporunun gelişimi hem de fiziksel ve zihinsel açıdan gençlerin gelişimine katkı sağlayacaktır.

Türkiye'de özellikle amatör sporlarda görülen en temel sıkıntı tesisleşmenin oldukça yetersiz olmasıdır. Büyükşehirlerde bile görülen bu sorun kırsalda şiddetini artırmaktadır. Bu noktada belediyelerin kendi yetki alanlarındaki boş arazilerde ihtiyaç mukabilinde küçük spor tesisleri inşa etmesi bu temel sorunun aşılması noktasında atılabilecek önemli bir adımdır. Ek olarak belediyelerin bu tesisleri inşa ederken bölgenin yerel özelliklerini de dikkate alarak hareket etmesi ve toplumdaki talebi iyi analiz edilerek planlamalarını şekillendirmesi bu konuda kaynak israfı engelleyecektir.

Yerel yönetimlerin sportif yatırımlarda dikkate alması gereken bir diğer husus ise bilinçlendirme çalışmalarıdır. Özellikle bölgesel ve ulusal düzeydeki sivil toplum örgütleriyle beraber yapılacak ortak proje ve bilinçlendirme çalışmaları gençlerin

spora yöneltebileceği gibi halkta da bir bilinç oluşmasını sağlayacaktır. Sportif faaliyetlere karşı toplum nezdinde oluşacak bilinç sportif faaliyetlere yönelik talebi artıracak ve belediyeler, yatırımlarına yönelik daha sağlıklı çıktı almasını sağlayacaktır.

Anayasal, bireysel ve demokratik bir hak olarak gençlerin sportif faaliyetlere teşvik ederek kendilerine alan açmak hem bireysel hem de toplumsal fayda sağlayacaktır. Özellikle şehirlerde şiddetli şekilde hissedilen iktisadi darboğaz, gençlerin yaşam alanını daraltarak kendilerine yatırım yapamamalarına neden olmaktadır. Mevcut koşullar dahilinde yerel yönetimlerin doğru planlamalarla gerçekleştireceği yatırımlar gençlere mevcut koşullarda kendilerine sosyalleşebilecek bir alan yaratacak ve daha sağlıklı bireylerin yetişmesine zemin hazırlayacaktır.

birlikte ilerleyeceğiz.

YEREL YÖNETİMLERDE İDARİ SORUNLAR

Yönetimin Tanımı;

Yönetim, birden fazla insanın, grubun ve topluluğun bir arada olduğu toplumsal yapının, belirli kurallara göre idare edilmesi ile ilgilidir. Yönetim kavramı, merkezi ve yerinden yönetim olmak üzere ikiye ayrılır. Yerinden yönetim ise kamu kurumları ve yerel yönetimler olarak ikiye ayrılır.

Yönetimin İki Türü, Yerinden Yönetimler ve Türkiye’de Yerinden Yönetimin Anayasal Durumu

Kamu yönetimi, düzenli toplumlarda kamu gücünün örgütlenmesi ve bu örgütsel yapının işleyişi olarak tanımlanabilir. Bu tanımdan yola çıkarak işlevsel ve yapısal özellikleri bulunan kamu yönetimini ‘Devletin koyduğu hukuk normları (kuralları) ile bu kuralların uygulanması amacıyla tesis edilen örgütsel (teşkilat, organizasyon) yapı yani idari birimler ve bu birimler tarafından gerçekleştirilen işlemler, eylemler, süreçler, uygulamalar ve politikalar bütünü’ olarak ifade etmek mümkündür. Kamu yönetimi denildiğinde akla ilk merkezden yönetim gelse de yerinden yönetimler de bu yapının içerisinde önem arz etmektedir. Günümüz devlet yönetimi, salt olarak merkezden yönetim anlayışına uzak, merkezden ve yerinden yönetim anlayışının aynı anda uygulandığı karma bir yönetim modelidir. Ancak, devlet yönetiminde, merkezi ve yerinde yönetim anlayışının görev ve yetki paylaşımları ülkeden ülkeye değişmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti devleti, üniter bir devlet modeline sahiptir. Üniter Devlet modeline sahip ülkelerde merkezi yönetim anlayışı çok daha ön plandadır. Türkiye’de de durum bu şekildedir. Bu durum, 1982 Anayasası’nın 3.maddesinde açıkça hüküm altına alınmıştır. Anayasanın 123’üncü maddesinde karma yönetim modeli, 126. maddesinde merkezi yönetim ve yine 127. maddesinde de yerel

yönetimler düzenlenerek merkezi yönetim ağırlıklı, karma bir yönetim modeli tesis edilmiştir. Ayrıca, bu madde ile merkezi yönetimin, yerinden yönetimler üzerindeki denetim (vesayet denetimi) yetkisi tesis edilmiştir. Bu yetki, merkezi yönetim anlayışının, yerel yönetimler üzerindeki etkinliğini ve gücünü ortaya koymaktadır.

Yerel Yönetimlerin Türkiye'nin İdari Yapısındaki Yeri

Merkezi yönetim, asli yönetim olup, kısaca devlet yönetimi olarak ifade edilmektedir. Yerinden yönetimin yer yönünden uygulaması olan mahalli idareler ise yerel ve ortak nitelikteki kamu hizmetlerinin, karar organlarının halk seçimiyle oluşturulmuş, idari ve mali özerkliğe bağlı birimler tarafından gerçekleştirilmesidir.

- Türkiye'nin İdari (Yönetimsel) Yapısı
- Yerinden (Adem-i Merkezi) Yönetim
- Yer Yönünden Yerinden Yönetimler
 1. İl Özel İdare
 2. Belediye
 3. Köy
- Hizmet Yönünden Yerel Yönetimler
 1. Ulusal Düzeydeki Kamu Kurumları
 2. Bölgesel Düzeydeki Kamu Kurumları
 3. Yerel Düzeydeki Kamu Kurumları

Anayasanın 126'ncı maddesinde; “Türkiye, merkezi idare kuruluşu bakımından, coğrafya durumuna, ekonomik şartlara ve kamu hizmetlerinin gereklerine göre, illere; iller de diğer kademeli bölümlere ayrılır... Kamu hizmetlerinin görülmesinde verim ve uyum sağlamak amacıyla, birden çok ili içine alan merkezi

idare teşkilatı kurulabilir...’’, hükmüne yer verilmektedir. Anayasanın hükmüne göre, taşra teşkilatında kurulması zorunlu en üst birim ‘ildir’. İlin altında kurulacak birimlerin sayısı ve türleri ise anayasada açıkça belirlenmemiştir. Anayasanın "Geçici madde 19/d" maddesinde "ilçe" kavramı lafız olarak yer alsa da idari birim olarak anayasada ayrıca ve açıkça düzenlenmesi söz konusu değildir. 5442 sayılı İl İdaresi kanununa (md.1) göre Türkiye merkezi yönetimin kuruluşu açısından yani devlet idaresinin mülki (taşra) teşkilatı bakımından "illere”, iller de "ilçelere” ayrılmıştır. Kanun metninde "...ve ilçeler de bucaklara bölünmüştür", ibaresi yer almaktadır. Ancak fiili uygulaması çok sınırlı olan bucak teşkilatlanması, gerekli görülmeyle, öncelikli olarak 2012 yılında yürürlüğe giren 6360 sayılı Kanun (md.1/6) ile büyükşehirlerde; sonrasında da 2014 yılında yürürlüğe giren 6552 sayılı Kanun ile tüm ülkede kaldırılmıştır.

Merkezi yönetim, yerel yönetimleri; nüfus sayısı, sorumluluk sahası ve iş hacmine göre tasnif etmektedir. Anayasanın 127’nci maddesi ile Türkiye’de yerel düzeydeki müşterek ihtiyaçların karşılanması amacıyla, merkezi yönetim dışında, karar organları seçim ile iş başına getirilen yerel yönetimler kurulmuştur.

Anayasanın 127’nci maddesi gereğince yerel yönetim birimlerinin sayısı ve türleri belirlenmiştir. Türkiye’de yerel yönetim birimleri; "il (özel) idaresi", "belediye idaresi" ve "köy idaresi" olmak üzere üç farklı gruba ayrılmaktadır.

Anayasanın 127’nci maddesinde geçen "...Kanun, büyük yerleşim merkezleri için özel yönetim biçimleri getirebilir", hükmü ile ayrı bir yerel yönetim birimi ihdas etmemektedir. Bu madde ile mevcut yerel yönetim birimleri hakkında ilgili kanunlarında belirtilen genel hususlardan ayrı olarak ihtiyaca göre bazı özel düzenlemelerin yapılabileceği yani mevcut yönetim türünden farklı bazı özel yönetim biçimlerinin uygulanabileceği belirtilmektedir. Türkiye’de bu fıkranın

tek uygulaması büyükşehir belediyeleridir. Ancak unutulmamalıdır ki büyükşehir belediyeleri bir belediye idaresi alt türüdür. Belediyelerden ayrı ve farklı bir yerel yönetim birimi değildir. Belediye idarelerinin özel bir uygulama şeklidir. 2012 tarihli 6360 sayılı Kanunla Türkiye'nin idari (yönetmel) yapısı üzerinde köklü değişikliklere gidilmiştir. Merkezi yönetim birimlerinden olan ve her geçen gün etkinliğini kaybeden "bucak" idaresi büyükşehirlerde, sonrasında ise tüm ülkede tamamen kaldırılmıştır. Ayrıca büyükşehir belediyeleri için, il mülki sınırları içerisinde toplam 750.000 nüfusa sahip olma şartı getirilmiştir.

6360 sayılı Kanunla büyükşehir belediye yönetimlerini daha etkin bir görünüme büründüren yeni bir uygulama modeli oluşturulmuştur. Özellikle siyasal ve yönetsel anlamda önemli değişiklikler yapılmıştır. Kanunla büyükşehir belediyesi sınırı, il mülki sınırı olacak şekilde yeniden düzenlenmiştir. Büyükşehir belediyesi içerisinde daha önce mevcut olan "ilk kademe belediyeleri" ve "kasaba belediyeleri" tüzel kişiliklerini kaybederek bağımsız (ayrı bir tüzel kişiliğe sahip) bir yerel yönetim birimi olmayan "mahalleye" dönüştürülmüştür. Büyükşehir belediyesi olan illerdeki "il özel idareleri" kaldırılmış; "köy" tüzel kişiliklerine ise son verilerek buradaki köyler "mahalle" ye dönüştürülmüştür.

İdari Yapıdaki Hukuki ve Anayasal Sorunlar

6360 sayılı Kanunla yapılan değişiklikler hakkında doktrinde bazı eleştiriler ortaya konmuştur. Bu eleştiriler, "hukukilik" ve "yerindelik" perspektifinde değerlendirilmiştir. Ancak Kanunun yerindelik bağlamında uygunluğu, çalışmanın kapsamı dışında olduğu için yalnızca hukuka uygunluk yönünden gerekli değerlendirilmesi yapılacaktır. Genel olarak kanundaki yerindelik, optimal bir belediye büyüklüğü ile uyuşmaması ile birlikte, hizmette "yerellik ilkesi" uygulamasının göz ardı edilmesi noktasında değerlendirilmiştir.

6360 sayılı kanun ile ilçe belediyelerinin büyükşehir ilçe belediyelerine dönüştürülmesi ve il özel idareleri ile birlikte köylerin kaldırılmasını Anayasaya aykırı bir durum olarak ifade edilmektedir. Anayasanın 126/1 maddesi gereğince Türkiye'de merkezi yönetime bağlı olarak bir taşra biriminin kurulması zorunlu olup; kurulan bu her bir il' de yaşayan halkın müşterek ve yerel ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla da Anayasanın 127/1 maddesi gereğince bir il özel idaresi kurulması gerekmektedir. Anayasa ile getirilen bu hükümlerin normlar hiyerarşisinde daha alt sırada bulunan bir kanun ile değiştirilmesi doğru değildir. Anayasada Kanunu destekler bir değişiklik yapılmadığı için de mevcut değişiklik hukukilik açısından Anayasaya aykırıdır ve iptali gerekmektedir ya da Kanunda öngörülen düzenlemelerin Anayasada da değiştirilmesi gerekmektedir. Bunun yanı sıra Anayasada belirlenen ve 442 sayılı Kanun ile nitelikleri ortaya konulan köyler bir yerel yönetim birimidir. İl özel idarelerinde olduğu gibi Kanunda belirtilen niteliklere sahip her yerleşim birimi köy olarak kabul edilmelidir. Köyün mahalle olarak adlandırılması bir nitelik değişikliğini ortaya koymamaktadır. Sadece bir isim değişikliği sonucunu ortaya koymaktadır. Dolayısıyla köy niteliği devam edilen bir yerleşim yerinde köy tüzel kişiliğinin ortadan kaldırılarak belediyeye bağlı bir mahalleye dönüştürülmesi Anayasanın ilgili maddesine aykırılık teşkil etmektedir. Aynı husus mahalleye dönüşen kasaba belediyeleri için de geçerlidir. Fiziki açıdan kent merkezine yakın olan ve zamanla yaşanan sosyoekonomik gelişmelerle kent ile bütünleşip, kentin bir parçası haline gelen bir belde, belediyesi tüzel kişiliği kanun koyucu tarafından kaldırılarak, o kente ait bir mahalleye dönüştürülebilir.

Şehirden fiilen ayrı olan belde belediyesi zamanla meydana gelen gelişme ile şehirden fiili ayrılığı sona ermiş ve artık şehrin bir parçası haline gelmiş olacaktır. Ancak büyükşehir içerisinde kalan tüm belediyelerin bir kanunla bir bütün olarak

kendisine en yakın ilçeyle (şehir) bütünleştğini iddia etmek gerçek dışıdır. Özellikle, 50-60 km gibi fiziksel ve fiili mesafelerin varlığı söz konusuysa bu durum mümkün değildir. Bu sebeple, kanun değişikliği sonucu meydana gelen hukuki durum ile fiili durumun örtüşmemesi Anayasaya aykırılık teşkil etmektedir. Büyükşehir olan illerdeki anayasaya uygun olarak daha önce aynı anda mevcut olan üç farklı yerel yönetim biriminin (il özel idaresi, belediye, köy) birleştirilerek "belediye" olarak tek bir yerel yönetim birimine dönüştürülmesi anayasal dayanaktan yoksundur.

6360 sayılı Kanunla il özel idareleri, köy ve belde belediyeleri gibi yerel yönetim birimlerinin tüzel kişiliğinin sona erdirilmesi Türkiye'nin de taraf ve kabul ettiği Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı'na da aykırıdır. Mahalli nitelikteki köy ve belde belediyeleri gibi yerel yönetim birimlerinin ortadan kaldırılarak görev ve yetkilerinin daha üst (genel) nitelikteki büyükşehir belediyeleri ve/veya ilçe belediyelerine devredilmesi Özerklik Şartı'nın 4/3'üncü fıkrasındaki "kamu sorumlulukları genellikle ve tercihan vatandaşa en yakın olan makamlar tarafından kullanılacaktır...", hükmüne aykırılık teşkil etmektedir. Yine bir yerel yönetim birimi olan büyükşehir belediyelerinin görev ve yetki sınırlarının il merkezinden tüm il sınırına genişletilmesi Özerklik Şartı'nın 5'inci maddesindeki "yerel yönetimlerin sınırlarında, mevzuatın elverdiği durumlarda ve mümkünse bir referandum yoluyla ilgili yerel topluluklara önceden danışılmadan değişiklik yapılamaz", hükmüne aykırı olduğu düşünülmektedir.

Türkiye'de 6360 sayılı Kanunla bazı yerel yönetim birimlerinin tüzel kişiliğinin ortadan kaldırılmasının Anayasaya aykırı olmasının yanı sıra 6360 sayılı Kanun ile birlikte köklü değişikliklere uğrayan 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun genel halinde de anayasa hükümlerine aykırı hükümlerin olduğu iddia edilmektedir. Örneğin merkezi yönetim birimlerinin kendi arasında bir

hiyerarşi ilişkisi olmasına rağmen, yerel yönetimlerin kendi arasında bir hiyerarşi ilişkisi bulunmamaktadır. Yani üst (örneğin il geneli) düzeyde tesis edilen yerel yönetim birimlerinin daha alt (örneğin kasaba belediyesi) düzeyde tesis edilen belediyeler üzerinde “hiyerarşik denetim yetkisi” (hem "hukukilik" hem de "yerindelik" denetimi yapma yetkisi) bulunmamaktadır. Ancak 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun bazı hükümlerinde büyükşehir belediyesinin ilçe belediyelerinin bazı işlem ve kararları üzerinde "onay", "düzelterek onaylama", "iptal" ve "yerine işlem yapma" gibi yetkileri bulunmaktadır. Bu yapılan değişikliklerin Anayasa’nın genel olarak çizdiği, yerel yönetimlerin temel mantığına aykırı olduğu söylemek gerekmektedir. Ayrıca, böyle bir değişiklik büyükşehir belediyelerini asli bir yerel yönetim olarak kabul ettirirken, büyükşehirlerde mevcut olan ilçe belediyelerini ikincil yerel yönetim birimleri statüsüne itmektedir. Ancak, Anayasada bu şekilde bir hiyerarşi öngörülmemektedir. Büyükşehir belediyelerinin ilçe belediyeler üzerinde sahip olduğu hiyerarşik yetkiler yerel yönetimlerin merkezileşmesine neden olmaktadır. Bu durum, Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı’nın genel esaslarına ve uygulamalarına uygun düşmemektedir. Hâlbuki merkezi otoritenin güdümünde yer almayan ve merkezileşmeden uzaklaşmış yerel yönetimlerin, yerel ihtiyaçları daha hızlı ve ekonomik olarak giderdiği ve yerelde yaşayan halk ile çok daha kolay ve etkin bir iletişim zemini oluşturduğu görülmektedir.

Yukarıda bahsedildiği gibi, 6360 sayılı Kanun ile yapılan değişikliklerin Anayasa’ya ve Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartına aykırı düştüğü görülmektedir. Bu aykırılığın Anayasa’nın ilgili maddelerinde gerekli değişikliklerin yapılması ile aşılması gerekmektedir. Aksi halde kanunun açıkça Anayasaya aykırılığı söz konusu olmaktadır ki bu durum da kanunun anayasaya aykırı olan hükümlerinin iptal edilmesini gerektirmektedir.

İdari Yapının Kurulmasına İlişkin Sorunlar

5393 sayılı Belediye kanunu, büyükşehir belediyeleri dışında kalan belediyeleri "il ve ilçe belediyeleri" ile "diğer belediyeler" olmak üzere iki grupta ele almıştır. Kanun hükmü gereğince "İl ve ilçe merkezlerinde belediye kurulması zorunludur". Dolayısıyla 5442 sayılı İl İdaresi Kanunu gereğince kanunla bir yer "il" ya da "ilçe" haline getirilmesiyle birlikte eş zamanlı olarak başka bir işleme gerek duymaksızın doğrudan doğruya buralarda "belediye" de kurulmuş olmaktadır. Kanunun hükmünden de anlaşılacağı üzere kurulan il ya da ilçenin nüfusunun, coğrafi konumunun, yer şekillerinin, sınırlarının, ekonomik yapısının ve sosyokültürel özelliklerinin belediye teşkilatının kurulmasında doğrudan bir önemi bulunmamaktadır. Ancak, bu noktada, kurulan il ya da ilçenin yukarıda belirtilen şartlara uygun olarak kurulması daha uygun olacaktır. Çünkü, bu özelliklere uygun olarak kurulmayan il ya da ilçelerde idari olarak sorun çıkması muhtemeldir. Örneğin, yüksek eğitilmiş bir yaşayan profiline sahip bir vatandaş topluluğu ile düşük eğitilmiş bir yaşayan profiline sahip bir vatandaş topluluğunun ihtiyaç ve gereksinimleri müşterek olmayabilir. Bu ve buna benzer nedenler ile il ya da ilçe belediyelerinin kurulması aşamasında yukarıda belirtilen özelliklere dikkat edilmelidir.

Belediyelerin ve Büyükşehir Belediyelerinin Görev ve Sorumluluk Sahaları Konusundaki Sorunlar

Türkiye’de 2012 yılında yürürlüğe giren 6360 sayılı Kanun ile birlikte büyükşehir belediyelerinin sorumluluk alanı il idari sınırlarının tümünü kapsayacak şekilde düzenlemiştir. Bu uygulama ile büyükşehir belediyelerinin hizmet vermesi gereken alan ve insan sayısı artmıştır. Örneğin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, il idari sınırları içerisinde ikamet eden nüfusun %95’ine hizmet vermekle yükümlüdür. Bu nüfusta yaklaşık 16 milyon insana denk gelmektedir. Bu durum,

büyükşehir belediyeleri için oldukça fazla yük olmaktadır. Çok sayıda personel, ekipman ve plan gerektirmektedir. Ayrıca, büyükşehir belediyelerinin hizmet sahası genişledikçe hantal bir yapı ortaya çıkmaktadır. Örneğin, 12/11/2012 Tarih ve 6360 Sayılı Kanun ile yapılan düzenlemeye göre Ankara Büyükşehir Belediyesi sınırları il mülki sınırları olarak değiştirilmiştir. Buna göre Büyükşehir Belediyesi sınırlarındaki 16 olan ilçe sayısı 25'e yükselmiş olup, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin mücavir alan sınırı 3 kat artarak 2 milyon 600 bin hektara yükselmiştir. Sonuç olarak, Büyükşehir belediyelerinin kapsamı durumunda bulunan yerleşim yerlerinin sahip olduğu coğrafi özellikler, yer şekilleri, kültürel özellikler ve sosyoekonomik özelliklere göre orada yaşayan insanların ihtiyaçlarını en ivedi, kaliteli ve uygun bir şekilde gidereceği özellikler ve sınırlara sahip olacak şekilde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

birlikte ilerleyeceğiz.

YEREL YÖNETİMLERDE İDARİ VESAYET DENETİMİ

Yerel yönetimlerin çalışmalarının verimliliği ve düzenliliği için denetim gereklidir. Denetim, hukuk düzenine uygunluğu, kullanılan yöntemlerin etkinliği, çalışma yerleri ve yöntemlerinin verimliliği, ekonomiye etkin katkısı ve hizmet kalitesi gibi konuları değerlendirir. Ancak denetim, yerel yönetimlerin karar serbestisini ve mali-idari özerkliklerini sınırlamamalıdır. Bu nedenle, yerel yönetimlerin denetimi dikkatli bir şekilde ele alınmalı ve uygulanmalıdır.

Denetimin temel amacı, örgütün amaçlarının gerçekleşme düzeyini belirleyerek aksaklıkları gidermek, örgütün etkinliğini artırmak ve gelişmesine katkı sağlamaktır. Denetim, sürekli olarak örgütsel faaliyetleri değerlendirir ve eksik yönleri belirleyerek örgütün geliştirilmesine çalışır. Bu nedenle, denetim örgütün devamlılığını sağlamada önemli bir rol oynar. Denetimin beş ilkesi tamlık, gerçeklik, doğruluk, kanunilik ve açıklık olarak belirlenmiştir.

Yönetim ve denetim birbirini tamamlayan süreçler olduğu için, yerel yönetimlerin etkin ve verimli bir şekilde görevlerini yerine getirebilmesi için iyi bir denetim sistemi gereklidir. Ancak denetim, yerel yönetimlerin özerkliklerini sınırlamadan ve karar serbestisini engellemeden uygulanmalıdır. Unutulmamalıdır ki yerel yönetimler, demokratik toplum düzeninin vazgeçilmez organları, merkezi idare dışında özerk, yerel gereksinimlere cevap verecek, karar verme yetkisine sahip, yönetim organlarından bir kısmı seçimle oluşturulan kamu tüzel kişileridir¹.

Avrupa Konseyi tarafından imzaya açılan ve yerel yönetimlerin özerkliğini düzenleyen Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı da bu konuyu 8. maddede “Yerel Makamların Faaliyetlerinin İdari Denetimi” başlığı altında düzenlemiştir.

¹ D10, E. 1996/5391, K. 1998/6116, KT. 25.11.1998, DD, sy.100, s.462.

İlgili maddeye göre; “Yerel makamların her türlü idari denetimi ancak kanunla veya anayasa ile belirlenmiş durumlarda ve yöntemlerle gerçekleştirilir. Yerel makamların faaliyetlerinin idari denetimi normal olarak sadece kanunla veya anayasal ilkelere uygunluk sağlamak amacıyla yapılacaktır. Bununla beraber üst makamlar yerel makamları yetkili kıldıkları işlerin gereğine göre yapıp yapılmadığını idari denetime tabi tutabileceklerdir. Yerel makamların idari denetimi, denetleyen makamın müdahalesinden korunması amaçlanan çıkarların önemiyle orantılı olarak sınırlandırılmasını sağlayacak biçimde yapılmalıdır.”

Yerel yönetimler üzerindeki yönetsel denetim, bir ülkenin yerel özerklik anlayışına bağlı olarak farklı kapsamlarda uygulanabilir. Yerel özerkliğe önem veren ülkelerde denetim daha sınırlı bir şekilde uygulanırken, merkeziyetçi bir anlayışa sahip olan ülkelerde denetim daha geniş ve ağır bir şekilde gerçekleşir. Yönetsel denetimin amaçları arasında ulusal birlik ve bütünlüğün korunması, idarenin bütünlüğünün sağlanması ve vatandaşların haklarının korunması bulunur.

Anayasamızın 123.maddesi idarenin bütünlüğü ilkesi “İdarenin bütünlüğü ve kamu tüzelkişiliği” başlığı altında düzenlenmektedir. İlgili maddeye göre; idare, kuruluş ve görevleriyle bir bütündür ve kanunla düzenlenmiştir. “İşlevsel açıdan tam olarak gerçekleştiği söylenemeyecek olan bütünlük ilkesini organik açıdan gerçekleştirmeye yönelik hukuki mekanizmalar da bulunmaktadır. Bu açıdan etkili hukuk mekanizma hukuki mekanizma idari vesayet olarak ortaya çıkmaktadır. Hatta Türkiye’de yerel idareler açısından en çok eleştirilen konulardan biri de merkezi idarenin yerel idareler üzerindeki vesayet denetiminin ağırlığı olmuştur”². İdari vesayet, özerklik ile ters orantılı olup denetim arttıkça

² Tan, Turgut / Bayazıt, Bahar, İdare Hukuku, Turhan, Ankara 2021, s.96

özerkliğin alanı daralır. Yerel yönetimlere tanınan özerkliğin sınırlanmasının bir sonucu olarak da karşımıza vesayet denetiminin yasada belirtilen esas ve usullere göre yürütülmesi karşımıza çıkar.

Yerel yönetimlerin devlet tüzel kişiliğinden ayrı tüzel kişiliğe sahip olmaları yani devlet tüzel kişiliği içinde yer almamaları, yerel özerklikim mutlak ve sınırsız olması anlamına gelmemektedir. Zira yerel yönetimler devlet tüzel kişinin amaçlarına uygun hareket etme yükümlülüğüne sahiptir. Merkezi idare ile yerel yönetimler arasında hiyerarşik bir bağ yoktur fakat ulusal birlik ve bütünlüğün korunmasına aykırılık hali denetlenmeli ve devletin birliğine zarar gelmemelidir. Bunun için merkezi idare ile yerel yönetim arasında idari vesayet denetimi vardır. Bu denetim mekanizması Anayasamızın 127.maddesinde “Mahalli idareler” başlığı altında düzenlenir. İlgili maddeye göre; “Merkezi idare, mahalli idareler üzerinde, mahalli hizmetlerin idarenin bütünlüğü ilkesine uygun şekilde yürütülmesi, kamu görevlerinde birliğin sağlanması, toplum yararının korunması ve mahalli ihtiyaçların gereği gibi karşılanması amacıyla, kanunda belirtilen esas ve usuller dairesinde idari vesayet yetkisine sahiptir.”

1 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi; md.97/o uyarınca “mahalli idareleri ve bunların merkezi idare ile olan alaka ve münasebetlerini düzenlemek” görevini Çevre ve Şehircilik Bakanlığına verirken md.260/ç uyarınca ise “bakanlığın mahalli idareler üzerinde sahip olduğu vesayet yetkisinin mevzuat hükümleri gereğince uygulanmasını sağlamak” görevini İçişleri Bakanlığı teftiş kuruluna vermektedir.

Danıştay 8.Daire’nin 1996 tarihli kararına göre; “İdari vasiyet, kamu düzenini ve idarede bütünlüğünü sağlamak için kamu yararı amacıyla kanunların verdiği yetkiye dayanarak, merkezi idarenin, yerel yönetimin organları ve bunların bazı işlemleri ile harcamaları üzerinde, kamu hizmetinin gereklerine uygun olarak

kullanılan bir denetim şeklidir. Merkezi idareye verilen bu tekli ile yukarıda belirtildiği üzere kamu düzeni bakımından ülkede genelliğe ve bütünlüğü sağlama amacı güdülmüştür”³.

Anayasa Mahkemesi’ne göre ise;

“İdari vesayet yetkisi, hiyerarşik denetimde olduğu gibi genel bir yetki olmayıp, kanunla çerçevesi çizilen sınırlar içerisinde kullanılması gereken istisnai bir yetkidir. İstisnailik ve kanunilik idari vesayetin en belirgin iki temel özelliğidir. Bu bağlamda vesayet, merkezi idareye göre ‘görev’ değil ‘yetki’ olarak verildiğinden mutlaka bir kullanım zorunluğu da içermez. Anayasa’da belirtilen amaç ve çerçeve içinde kalmak koşuluyla bu yetkinin kapsam ve sınırını belirleme yetkisi kanun koyucuya aittir.

Vesayet makamlarınca bu yetki yerinden yönetim kuruluşunun işlemlerine iptal, onama, erteleme, izin verme, tekrar görüşülmesini isteme, düzeltme şeklinde kullanılabileceği gibi, bunların organlarının kararlarına karşı idari yargı mercilerinde dava açma yetkisi şeklinde de kullanılabilir. Buna karşılık vesayet yetkisi kural olarak merkezi idareye, yerinden yönetim kuruluşları yerine gerçek icrai karar alma yetkisi vermez. Ancak, Anayasama Mahkemesi kararlarında da vurgulandığı gibi, yerinden yönetim kuruluşlarının kanunla kendilerine verilen görevleri hiç yapmaması veya kanunun öngördüğü şekilde yapmaması gibi kamu yararının zorunlu kıldığı konularda kanunla öngörülme kaydıyla, merkezi idareye yerinden yönetim kuruluşunun yerine geçerek karar alma yetkisi tanınabilir”⁴.

³ Danıştay 8.D, 25.11.1996, E.1995/860- K.1996/3398

⁴ Anayasa Mahkemesi, 27.12.2012, E.2012/102- K.2012/207. RG;02.04.2013, sayı: 28606.

YEREL YÖNETİMLERDE GÜNCEL HUKUKİ SORUNLAR

Raporda bu sorunları tespit eden ve bu sorunlara dair çözüm önerileri sunan Marmara Belediyeler Birliği Yerel Yönetimlerde Güncel Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri III. Hukuk Çalıştayı Raporundan yararlanılmıştır.

İş Hukuku ve İlgili Mevzuat

“İş Hukuku ve İlgili Mevzuat” başlığı altında belediyelerde Arabuluculuk müessesesinde yaşanan sorunları, İş Kanunundan kaynaklanan davalara ilişkin sorunları, belediye şirketlerinde kıdem tazminatı hak eden personele kısmi veya mükerrer ödemeler yapılması ile bunun tespiti sorunları, 696 sayılı KHK’ya tabi işçilerin açmış olduğu muvazaa ve uyum davaları konuları yer almaktadır.

Belediyelerin ve Belediye şirketlerinin arabuluculuk sürecinde temsil edilmesi zorluklarla karşılaşmaktadır. Arabuluculuk komisyonlarının oluşturulma zorunluluğu nedeniyle toplantılar düzenlemek zor olmaktadır. Bu durum arabuluculuk sürecinin idareler açısından verimsiz sonuçlanmasına sebep olmaktadır. Belediyeler, kamu kurumu oldukları için arabuluculuk sürecinde anlaşma sağlamak neredeyse imkansız hale gelmekte ve bu durum kamu kurumlarına zarar vermemek amacıyla komisyonlarda anlaşmama kararları alınmaktadır. Büyükşehir Belediyelerinde ise alt işveren ile asıl işveren arasında yapılan sözleşmeler nedeniyle alt işveren ödeme yapmadıkça anlaşma gerçekleşmemektedir. Bazı Belediye şirketlerinde bir avukat, diğerlerinde ise bir avukat ve 2 personel arabuluculuk komisyonunda temsil göstermekte ve bu durum uygulamada belirsizlik yaratmaktadır.

Arabuluculuk sürecinde anlaşma sağlandığında iş yükünün azalması ve mali açıdan olumlu sonuçlar doğurduğuna dair bir rapor hazırlanmalı ve bu rapora tüm Belediyeler katkıda bulunmalıdır. Bu rapor, uyuşmazlıkların yargılama konusu

olma ihtimali olan durumlarda arabuluculuğun kamuya olan faydasını net bir şekilde ortaya koymalıdır.

Arabuluculuğa başvuru sürecinin gerekçeleri, ilgili müdürlüğün başkanlık onayıyla arabuluculuk komisyonuna iletilmelidir. Belediyeler, sorunlu gördükleri alanları mümkün olduğunca Arabuluculuk Müzakere Komisyonu Yönergesi'ne dahil etmek suretiyle arabuluculuk sürecini iyileştirmelidir.

Belediye yöneticileri, arabuluculuk aşamasını gereksiz ve formalite olarak görmeleri nedeniyle arabuluculuğun gerekliliği konusunda farkındalık eğitimi almalıdır.

Arabuluculuk görüşmelerinde heyet/komisyon olarak katılım sağlansa da avukat dışındaki üyeler genellikle pasif kalmaktadır. Arabuluculuk komisyon üyelerinin süreç üzerinde inisiyatif kullanmaktan çekinmesi, anlaşmanın sağlanmasını engellemektedir. Mali Hizmetler Müdürlüğü ve ilgili diğer müdürlüklerden temsilcilerin heyette zorunlu olarak yer alması sağlanmalıdır.

Arabuluculuk komisyonlarının oluşturulması ve görevlerinin ifasında sorunlar yaşanmaktadır. Tek bir büro birimi bünyesinde hareket eden bir komisyon oluşturulmalı ve bu komisyon bilgi, belge toplama ve iş akışlarını tek bir yerden yönetmelidir. Bu şekilde arabuluculuk sürecinin işleyişindeki sorunlar ortadan kaldırılabilir.

Belediye personel şirketlerinin arabuluculuk sürecinde sadece avukatlar tarafından temsil edilmesi yeterli olmayabilir; bunun yerine bir komisyon tarafından temsil edilmeleri gerekmektedir. Belediye şirketlerinin arabuluculuk toplantılarına komisyon olarak katılım sağlanmaması, yasal düzenlemelere aykırı bir durumdur. Uygulamada, ya yasal düzenlemelere uygun hareket edilmeli ya da şirketlerin temsilini sadece avukatlar aracılığıyla sağlayacak yeni bir yasal

düzenleme yapılmalıdır. Belediye şirketlerinin ayrı bir tüzel kişiliği olduğu için kendi bünyelerinde avukat ve diğer personelden oluşan bir arabuluculuk komisyonu oluşturulmaktadır. Belediye avukatlarının şirket arabuluculuk görüşmelerine katılımı mümkün olmayabilir. Bu nedenle, Belediye şirket avukatlarının yetkilendirilmesi için gerekli eğitim ve uygulama sürecinin tamamlanması sağlanmalıdır.

Arabuluculuk komisyon üyelerine Belediye veya Bakanlık tarafından ücret ödenmelidir. Komisyon üyeleri, ciddi bir iş yüküne sahip olmalarına rağmen Belediye tarafından mali destek alamamaktadır. Arabuluculuk Komisyonu üyelerine arabuluculuk ücreti ödenmesi teşvik edici olacaktır. Ayrıca, Belediye avukatları gibi komisyon üyeleri, dava dosyalarını takip etme, mütalaa verme ve uyuşmazlıklara çözüm getirme gibi ek sorumluluklar üstlendiklerinden, bu katılımlarının ücretlendirilmesi önemlidir. Şu anda ücret konusunda yasal bir düzenleme bulunmamaktadır, bu nedenle yasal bir düzenleme yapılmalı ve bu düzenleme huzur hakkı niteliğinde olmalıdır. Ayrıca, Arabuluculuk Komisyonunda görev alan üyelere eğitim verilmesi ve toplantıların daha verimli ve profesyonel bir şekilde yapılabilmesi için tüketici hakem heyetlerindeki uygulamalar örnek alınarak benzer bir ücret düzenlemesi getirilmelidir. 6325 sayılı Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu'na ek bir madde olarak, "Arabuluculuk görüşmelerine katılan komisyon üyelerine her oturum için belli bir ücret ödenir" şeklinde bir düzenleme yapılmalıdır.

Arabuluculuk komisyonlarında anlaşma ve kabul yetkisi sorunu bulunmaktadır. Kamu kurumlarındaki arabuluculuk müessesesi, yasaların amaçladığı şekilde işlememektedir. Komisyon üyeleri, diğer mevzuatlarla çelişen bir şekilde sorumluluktan kaçınmaktadır. Bu durum sorunların çözümünü engellemektedir. Arabuluculuk görüşmelerinde genellikle uzlaşma sağlanmamakta ve

sorumluluklarından kaçınan üyeler, anlaşmazlık tutanağı ile sonuçlanmaktadır. Arabuluculuk komisyon üyelerine takdir yetkisi verilmemekte ve bu da anlaşmaya ulaşılmasını zorlaştırmaktadır. Komisyon üyelerinin arabuluculuk eğitimi almaları ve bilgi düzeylerini geliştirmeleri önemlidir. Ayrıca, arabuluculuk komisyon üyeleri için sorumluluk düzenlemesi yapılmalı ve bedel konusunda belirli bir sınırın üzerinde anlaşma sağlanması durumunda uzmanlardan yardım alınmalıdır. Komisyon üyeleri, idareyi korumak yerine hakkaniyet ilkesi ve mevzuatı gözetmelidir. Ayrıca, üyeler arasında bilinç oluşturulmalı ve sorumluluktan kaçınan üyelerin süreci olumsuz etkileme eğilimleri gözden geçirilmelidir. Arabuluculuk görüşmesi öncesinde komisyon üyeleri arasında bir ön toplantı yapılması faydalı olacaktır.

Belediye personel şirketlerine, kıdem, ihbar, fazla mesai gibi ödemelerde rücu sorunları yaşanmaktadır. Belediyeler arasında bir standart uygulama sağlamak için yasal düzenleme yapılmalıdır. Bu düzenlemeyle şirketlere rücu edilip edilemeyeceği ve nasıl yapılacağı netleştirilmelidir.

Rücu davaları ve kıdem tazminatlarındaki sorunlar. Yürürlükteki düzenlemeler, rücu konusunda etkili bir çözüm sunmamaktadır. Alt yüklenici firmalara rücu edilmesi ve ödemelerin takibi için bir komisyon oluşturulmalı, bu firmaların mali durumu araştırılmalıdır. İşçilik alacaklarının öncelikli olarak ödenmesi ve teminat mektuplarının iade edilmemesi gibi düzenlemeler yapılmalıdır. Yargıtay'ın müteselsil sorumluluk konusundaki tutumu netleştirilmelidir. İhale sözleşmelerinde sorumluluk yükleniciye ait olmalıdır. Taşeron şirketlerin sorumlulukları netleştirilmeli ve ödeme için ayrı bir bütçe oluşturulmalıdır. Daha açık ve net sorumluluk düzenlemeleri yapılmalıdır. Rücu durumunda uzun süreli bir teminat alınmalıdır.

İş davalarında muvazaa davaları. Muvazaadan kaynaklı işçi alacakları davaları genellikle Belediyeler aleyhine sonuçlanmaktadır. Bu durum Belediyelerin bütçelerini zorlamaktadır. Hizmet alımlarında alt işveren-üst işveren sorumluluğu sorun yaratmaktadır. Rücu edilecek şirketlerin kapatılmış ya da faal olmaması sorunlara yol açmaktadır. 696 sayılı KHK kapsamında çalışan işçilerin sigorta girişleri şirket üzerinden gösterilmekte ve sadece şirket sorumlu tutulmaktadır. Bu durumda SGK'da asıl işveren ve alt işveren görünmemekte ve sadece şirket borçtan sorumlu olmaktadır. Sulh sözleşmesi yapılması önerilmektedir ve Yargıtay tarafından sulh sözleşmelerine değer atfedilmelidir. Muvazaa tespiti belirli bir döneme sınırlı olmalı ve genel hükümlere gidilmelidir. Bu konuda yasal bir düzenleme yapılmalı ve Kanunda değişiklik yapılmalıdır.

Kadrolu işçilerin emeklilik nedeniyle işten çıkarılması sorunlara yol açmaktadır. Emeklilik, geçerli bir fesih sebebi olarak kabul edilmemekte ve bu durumda işe iade davaları ortaya çıkmaktadır. Mahkemeler, toplu sözleşmede re'sen emekliliğe sevk konusunda düzenleme yapılmasını ve bunun tüm kadrolu işçilere eşit olarak uygulanmasını talep etmektedir. 696 sayılı KHK kapsamındaki işçiler için yapılan düzenlemeye benzer bir düzenleme yapılmalıdır.

Emekliye sevk nedeniyle işten çıkarılan işçilere ihbar tazminatı ödenmesi gerekmektedir. 696 sayılı KHK kapsamında emekliliğe hak kazanan işçilerin çıkarılması durumunda Mahkeme, ihbar tazminatı taleplerini kabul etmektedir. Ancak 375 sayılı KHK geçici madde 24 uyarınca işten çıkarılan işçilerin ihbar tazminatı almakta sorun yaşadığı görülmektedir. Bu durum yasal düzenlemelerden kaynaklanan bir zorunluluktur. İşten çıkarılan işçiler, ihbar tazminatı talebiyle dava açmakta ve yasaya aykırı şekilde ihbar tazminatı almaktadırlar. Bu nedenle emekliye sevk edilecek işçilere, emekli olacakları

tarihten 30 gün öncesine kadar ihbar tazminatı ödenmeme düzenlemesi yapılmalıdır.

Belediye destek personeli, birçok hizmetin yerine getirilmesinde rol almaktadır. Ancak imza yetkisi ve denetim sorumluluğu konusunda belirsizlikler yaşanmaktadır. Belediye personel şirketleri çalışanlarının kamu personeli olarak kabul edilmesine rağmen imza yetkileri bulunmamaktadır. Bu konuda yasal düzenlemeye ihtiyaç olduğu düşünülmektedir. Belediye personel şirketi personelinin görev tanımları için bir çerçeve yönetmelik veya görüş bildirilmesi gerekmektedir. İmza yetkisi için başkanlık onayı alınmalı, personel rejimi değişikliği yapılmalı ve kriterlere dayalı olarak sınırlı bir imza yetkisi verilmelidir. Sorunun çözümü için Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Yerel Yönetimler Genel Müdürlüğünden görüş talep edilmeli ve bu görüş tüm belediyelere iletilmelidir. Eğer belediyelerin bu konuda tereddütleri varsa, Bakanlık görüşü veya ilgili kanun maddesi tereddütleri gidermek amacıyla kullanılmalıdır.

Taşeron şirketler tarafından yapılan ödemelerin Belediye kayıtlarında yer almaması, ödemelerin takip edilememesine ve eski işçilere ilişkin kayıtların eksik olmasına neden olmaktadır. Ayrıca, birçok taşeron şirketin iflas etmesi, Belediyenin davalarda delil sunamadan kaybetmesine yol açmaktadır. Muvazaa konusunda Yargıtay'ın çelişkili kararları bulunmaktadır ve aynı hukuki statüdeki işçiler için farklı kararlar verilebilmektedir. Birden fazla taşeron şirketle çalışan işçilerle ilgili ödemeler konusunda belge temini sorunları yaşanmaktadır. Bu durum belgelerin temin edilememesi nedeniyle ödemelerin ispat edilememesine sebep olmaktadır. Kıdem tazminatları için ayrılan bütçenin şirkete ödendiği ve en azından bu miktarın Belediyenin sorumluluğunu düşürecek şekilde mahsubunun yapılması önerilmektedir. Alt işverenlerin özlük dosyalarının arşivlenmesi ve

Belediyelerin ilgili birimlerine teslim edilmesi gerekmektedir. Bu şekilde dosyalar daha doğru bir şekilde ilerleyebilecek ve arabuluculuk toplantıları kolaylaşacaktır. Şirketlerin diğer kuruma/birbirine yaptıkları her ödemeyi bildirmesi ve ihale sözleşmelerine bu hükmün konulması gerekmektedir. Bilgi vermeyen kurumun bu eksiklikten sorumlu kabul edilmesi düzenlenmelidir.

696 sayılı KHK ile taşeron firmalardan Belediye Şirketine geçişlerde önceki hakların korunmaktadır. İş sözleşmesinde aksi bir beyanda bulunulmadığı sürece, işten çıkartmada kötü niyetli davranışlar ve farklılıklar dikkate alınmaktadır. Şirketler kendi disiplin kurullarını oluşturmali ve işçi çıkarılması konusunda bu kararlardan faydalanmalıdır. Ayrıca, Güncel Yargıtay kararları bu konuda idare lehine gelmeye başladığından, savunmaların bu kararlara uygun şekilde yapılması önemlidir.

Usuli İşlemler

“Usuli İşlemler” başlığı altında; belediye borçları ve haciz işlemleri ile ilgili sorunlar ve çözüm önerileri belediye hizmet binası ve eklentilerinin kamu hizmetine tahsisli olması sebebiyle haczedilme sorunu; mali kaynak için yeni uygulama önerileri; 5393 sayılı Belediye Kanununda encümen ve meclis uhdesinde bulunan uzlaşma maddelerinin etkin bir şekilde kullanılarak kamu masraflarının azaltılması ve sorunun kısa süre içerisinde çözüme kavuşturulması; yargılama harçlarından diğer kamu kuruluşları gibi Belediyelere de muafiyet sağlanması; kiralama işlemlerinde Belediye Encümenince 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu m.51-g’ye göre alınan kararın uygulanamayacağı hususundaki mülkiye müfettişlerinin ve yüksek mahkemelerin olumsuz görüşünün değerlendirilmesi; sulh ve temyizden feragat yetkisi; E-tebligatların uygulamada tebliği sorunu; 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu m.28/2 düzenlemesinin belediyeler için de uygulanması ihtiyacı konuları yer almaktadır.

Belediye hesaplarında bir yeknesaklık sağlanmalı ve vergi alacaklarıyla ilgili olarak özel hukuktan kaynaklı alacaklar, kira, ecrimisil gibi alacaklar için ayrı bir hesap belirlenmeli. Hacizler ilgili alacakların bağlı olduğu hesaplara uygulanmalı. 5393 Sayılı Belediye Kanunu m.15/son fıkrasının Anayasa Mahkemesi tarafından iptali sonrasında, hacizler nedeniyle kamu hizmeti aksama noktasına gelmektedir. Bu konuda haczedilemezlikle ilgili yeni bir yasal düzenleme ihtiyacı bulunmaktadır.

Haczedilmezlik itirazları ve haczi kabil olmayan malların hacziyle ilgili sorunlar ve çözüm önerileri. İcra müdürlükleri, kamu hesapları üzerindeki hacizleri kaldırmamaktadır. Belediyeler, haczedilemezlik için vergi hesapları açarak hesap açma kararı almaktadır. Ancak, sadece icra müdürlüğünden gelen bir yazıya dayanarak bankalar tarafından haciz konulması sorun oluşturmaktadır. İcra müdürlüklerine hesapların kamu alacaklarına ait olduğu belirtildiğinde ise icra müdürlükleri tarafından yeterli bilgi verilmemektedir. Bu durumda belediyelerin haklılığını kanıtlamak için dava açması gerekmektedir, bu da zaman kaybına neden olmaktadır. Bazı durumlarda maaş hesaplarıyla vergi ve harç hesapları karışabilmektedir. Bu nedenle mahkemeler, belediye hesaplarını havuz hesabı olarak görerek haciz uygulayabilmektedir. Belediyelerin haczedilmezlik itirazları ise genellikle icra müdürlükleri tarafından kabul edilmemekte ve haciz ihbarnamesi gönderildiğinde itirazlara rağmen kurum hesaplarına haciz konulmaktadır. İcra ve İflas Kanunu'ndaki hükümlerde kamu hesaplarının ve vekalet ücreti hesaplarının haczedilemeyeceği ibaresinin özellikle yer almaması nedeniyle vergi, resim, harç, maaş ve vekalet ücreti gibi haczedilemez nitelikteki banka hesaplarına haciz uygulanması, belediye işleyişinde büyük sorunlara yol açmaktadır. Bu nedenle, ilgili personelin icra müdürlüklerinde yaşanan sorunlar konusunda "genelge" veya benzer bir uygulama ile bilgilendirilmesi

gerekmektedir. Ayrıca, kamuya tahsis edilmiş ve kamu hizmetinde kullanılan tüm araç gereçlerin haczedilemeyeceğini belirten bir yasal düzenleme yapılmalı ve haczedilemeyen kurum malvarlığı net olarak belirlenmelidir. Taşınır kayıt listesinde kayıtlı olan taşınır da haczedilemezlik kapsamına alınmalıdır. Bu düzenleme 5393 Sayılı Belediye Kanunu'nda yer almalıdır. İcra ve İflas Kanunu'na göre bankaların tüm hesaplara haciz uygulayabilmesi nedeniyle, 2004 Sayılı Kanun'un 89/1 maddesinde "iller bankası payı ve vergiler için açılmış hesaplar ile kamuya tahsisli ve maaş hesaplarına haciz uygulanamaz" ve "kira, ecrimisil ve özel hukuktan kaynaklı hesaplar haricindeki hesaplara haciz uygulanmaz" ibarelerinin yer alması gerekmektedir. Ayrıca, maaş ödemelerinin yapıldığı bankalarla sözleşmeye ek madde eklenerek teminat mektupları için maliyetler azaltılabilir ve taşkın haciz itirazları yapılabilir. Kıymet takdir komisyon raporları da sunulmalıdır. Haczedilmezlik itirazıyla açılan davalarda icra mahkemeleri mutlaka ihtiyati tedbir kararı vermelidir. Eğer tedbir kararı verilmediği için haczedilemeyecek bir para çekilirse, bu konuda sorumluluk icra müdüründe veya hâkimde olmalıdır. Bu konuda mevzuatta bir hüküm yer almalıdır. Haczedilmezlik itirazı resen gözetilmelidir. Öneri olarak, belediyenin haczedilemez mallarına haciz konulması durumunda, 2004 Sayılı İcra ve İflas Kanunu'nun 16. maddesi gereği şikayet kanun yoluna başvurulmalıdır.

Belediyelerin kamu hizmetine tahsisli olan hizmet binaları ve eklentileri, haczedilme sorunuyla karşı karşıyadır. Bu durum, icra memurlarının belediye hizmet binalarına ve eşyalarına el koymak istemesiyle kamu hizmetinin aksamasına neden olmaktadır. Haczedilemezlik konusunda acilen yasal düzenlemeye ihtiyaç vardır. Belediye binaları ve içindeki eşyalar, kamu hizmetine özgüdür. Ancak, "kamu hizmetlerinde fiilen kullanılan mallar" ifadesi dar yorumlanarak belediyelerin hizmet binalarındaki eşyalarının haciz edilebilmesine

yol açmaktadır. Kamu hizmetinin aksamasının önlenmesi önemlidir. Belediye malvarlığının haczedilememesi için yasal düzenleme gerekmektedir. Belediye hizmet binaları ve içindeki tüm eşyalar, "fiilen kamu hizmetinde kullanılan mallar" kapsamına alınmalıdır. Aksi takdirde, belediyeler sürekli olarak haciz tehdidi altında olacak ve hizmetlerini aksatacaktır. Bu nedenle, 5393 sayılı Belediye Kanunu m.15/6'ya yeni bir cümle eklenmelidir. Ayrıca, belediyelere karşı açılan davaların ve takiplerin, borcun belediyenin bütçe imkanları doğrultusunda taksitlendirilerek ödenmesiyle sonuçlanması gerekmektedir. Bunun için 5393 sayılı Belediye Kanunu m.15/7'ye yeni bir cümle eklenmelidir.

Belediyelerin maddi sorunlarını ve ödeme sorunlarını çözmek için bazı adımlar atılmalıdır. Merkezi bütçe vergi gelirlerinden Belediyelere daha fazla pay aktarılmalıdır. Bakanlık tarafından ayrılan bütçede Belediyelere ayrılan pay oranı arttırılmalıdır. Davalarla kaybedilen ödemeler ve kamulaştırmasız el atma gibi hükümlerle ilgili ödemelerin yapılabilmesi için önlem alınmalıdır. Hukuk Muhakemeleri Kanunu, İcra ve İflas Kanunu, Belediye Kanunu ve İdari Yargılama Usulü Kanunu gibi kanunlara, Belediyelerin aleyhine sonuçlanan davalar için İdareye/Belediyeye yazılı başvuru zorunluluğu getirilebilir. Bu, düzenli bir ödeme disiplini sağlayabilir. Harçlardan muafiyet sağlanabilir veya sabit bir harç uygulaması denenebilir. Faiz işletilmemesi ile ilgili düzenleme gözden geçirilmeli ve idareye yazılı başvuru tarihinden itibaren faiz işletilmemeli. Belediyenin tahsil hakkı olan alacak kalemleri Belediye gelir kalemlerine kaydedilmelidir. Tahsil edilmemiş veya tanımlanmamış alacaklar için Belediye gelirleri kanununda düzenlemeler yapılmalıdır. İmar transferleri için Belediyelere pay verilmelidir. Şehir içi ulaşımda Belediyelere araç işletmesi için yetki verilmeli ve bu hizmetlerden elde edilen gelirlerin nasıl kullanılacağı belirlenmelidir.

Kesinleşmiş alacaklarda faizden ve yargılama giderlerinden feragat edebilmek için, protokol usulü veya meclis kararı ile sulh sözleşmeleri yapılabilir. Hazine için tanımlanan sulh olma usulü, 5393 sayılı Belediye Kanunu'na uyarlanmalıdır. Sulh ve feragatte meclis yetkisi sınırlanmalı, Belediye Başkanı'na temyize başvurmadan karar verme yetkisi verilmeli ve bu yetkiler parasal değeri olsa bile Başkan'a doğrudan verilmelidir. 659 sayılı KHK'da yer alan hükümler, Belediye mevzuatına uygun şekilde düzenlenmelidir. Bu düzenlemelerle birlikte yargısal iş yükü azaltılabilir.

Belediye ve bağlı idareler kamu kurumu olduğu için, harçlardan muaf olmaları gerekmekte ve bu yönde acil bir yasal düzenleme yapılması gerekmektedir. Özellikle kamulaştırmасız el atma davalarında nispi harçlar söz konusu olduğunda istinaf harçlarının ödenmesi zorlukları yaşanmakta ve kararların istinafa götürülmemesi gibi bir durum söz konusu olmamaktadır. Bu nedenle Belediye ve bağlı idarelerin harç yükümlülüğünden kurtarılması önemlidir. Belediyelerin taraf olduğu davalar için yargı harçları nispi olarak belirlenmektedir ve bu da Belediyeler için ciddi mali yük oluşturmaktadır. Bu sorunun çözümü için 5393 sayılı Belediye Kanunu'na bir madde eklenerek davalar ve icra takiplerinde Belediyelerin maktu harçlara tabi tutulması düşünülmektedir. Harçların ödenmesi, bozulan davaların harçlarının iadesi, karar harcının vergi dairesi aracılığıyla talep edilmesi gibi kurumlar arası yazışmalar ve takip işlemleri bürokrasi ve işlem yoğunluğunu artırmakta ve gereksiz iş yükü oluşturmaktadır. Bu nedenle harçtan muafiyet durumunda, bu iş yükü mahkemelerden, vergi dairelerinden ve Belediyeden kalkacaktır. Harçlar (özellikle vekalet harcı) konusunda mahkemeler arasında birlik yoktur. Bazı kamu kuruluşları yargılama giderlerinden muafken, Belediyelerin böyle bir muafiyeti yoktur. Hazine ve vakıfların harçlardan muaf olması gibi, Belediyelerin de muaf olması

gerekmektedir. Bu nedenle yargı harçlarına ilişkin bir düzenleme yapılmalıdır. 492 sayılı Harçlar Kanunu'na veya Belediye Kanunu'na bu yönde bir hüküm eklenmelidir. Bu kabul edilmezse, kamulaştırmasız el atma davaları için maktu harçlar belirlenmelidir. Bu eksiklik 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu'na ek madde veya hüküm eklenerek giderilmelidir. Ek olarak, ihtiyati tedbirlerde Belediyelerin teminatsız olarak tedbir alabilmesi sağlanmalıdır. Şu anda Belediyelerden %15 teminat alınmaktadır. Bu konuda Hukuk Muhakemeleri Kanunu'na ek madde eklenmelidir. Ayrıca, 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 16. maddesine "Belediyeler ve bağlı idareler yargılama harçları ve giderlerinden muaf tutulurlar." şeklinde bir ek fıkra eklenmelidir.

Mülkiye müfettişleri ve yüksek mahkemelerin olumsuz görüşüne rağmen, kiralama işlemlerinde Belediye Encümeni tarafından alınan kararın 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu m.51-g'ye göre uygulanamayacağı değerlendirilmekte ve bu durumun düzeltilmesi için Belediyelere değerlendirme yapabilme imkanı sağlanması gerekmektedir.

Belediyelerin taraf olduğu davaların sulh, feragat ve kabul işlemleri için mevcut düzenlemelerde Belediye Başkanının yetkisi bulunmamaktadır. Bu nedenle Belediye Başkanlarına bu yetkinin verilmesi gerekmektedir. Sulh ve temyizden feragat konusunda Belediye Kanunu'nda düzenleme yapılmalı ve Belediye Başkanına yetki verilmelidir. Meclis yetkisinde olan rakamlar güncellenmeli ve daha yüksek rakamlar Meclis sorumluluğunda bırakılmalıdır. İstinaf ve temyizden feragat veya sarfinazar yetkisi kurumlar arasında birlik sağlanarak uygulanmalıdır.

E-tebligatın, 7201 Sayılı Tebligat Kanunu'nun 7/A maddesi gereğince kuruma yapılması önemlidir. Avukatların izinde veya raporlu olduğu durumlarda veya başka bir kuruma geçip emekli olduklarında e-tebligatlar kuruma ulaşmayabilir

ve hak kaybına neden olabilir. Bu nedenle e-tebligatlar kurumun resmi elektronik posta adresine gönderilmelidir. E-tebligat uygulamasında kurum ve avukata ayrı ayrı tebligat gönderilebilmekte ve farklı tarihlerde de tebligat gönderilebilmektedir. Bu durum, avukatın izinde olması gibi durumlarda süre ve hak kaybına yol açabilir. Vekil asil ilişkisi göz önüne alındığında e-tebligatın tek elden kuruma yapılması daha faydalı olacaktır. Bu sebeple, kurumların resmi e-tebligat adresleri olmalı ve tüm tebligatlar bu adrese gönderilmelidir.

2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun m.28/2 düzenlemesinin Belediyeler için de geçerli olması gerekmektedir. İYUK'taki "Belediyeye müracaat etmeden icra takibi yapılamaz" hükmüne benzer bir düzenleme yapılmalıdır. Aynı şekilde, 6100 sayılı HMK için de aynı düzenleme getirilmelidir. Ayrıca, Kanunda belirtilen 30 günlük süre kullanılmalı ve Yürütmenin Durdurulması kararı, kurum için işlemi askıya alma olarak kabul edilmelidir. İYUK'taki hükümde olduğu gibi "davacıya tebliğ tarihi ile idareye yazılı başvuru tarihi arası için faiz işletilmeyeceği" şeklinde benzer bir düzenleme yapılmalıdır. Bu şekilde kamusal zarar en aza indirilebilir. Ayrıca, icra takibinde verilen 7 günlük süre idarenin yazışma ve onay süreçlerinden dolayı ödeme süresini uzatmakta ve sonrasında hesaplardaki hacizlerin kaldırılması iş yükü oluşturmaktadır. Bu konuya ilişkin düzenlemeler 6100 sayılı HMK ve 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu'na eklenmelidir.

Kamulaştırmalar ve Kamulaştırmasız El Atmalar

Tek heyetle karar verilmesi ve bilirkişi raporlarının yetersizliği sorunu düzenlemelerle çözülmelidir. Kamulaştırma Kanunu'na geçici madde eklenmeli, bilirkişi heyetleri nitelikli kişilerden oluşmalı ve emsal bedellerin belirlenmesi için yeni bir sistem getirilmelidir. Belediyeler SPK onaylı uzmanlardan rapor almalı ve farkındalık arttırılmalıdır.

Asliye Hukuk Mahkemelerinde kamulaştırmasız el atma ve bedel artırım davalarında farklı Bölge Adliye Mahkemesi kararlarının ele alınması sorun teşkil etmektedir. Mevzuata aykırı kararların verilmesi önlenmeli ve bu konuda ayrıntılı savunma yapılmalıdır. Emsal kararlar aktarılarak içtihat birliği sağlanması için temyiz kanun yoluna başvurulmalıdır.

Hukuki el atma ve tescil sorunlarında 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu ve 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu'nda yapılması gereken değişiklikler önemlidir. Mahkemelerin farklı kararlar vermesi ve mevzuata aykırı uygulamalar yapılması sorun teşkil etmektedir. Hukuki el atma konusunda ayrıntılı yasal düzenlemeler yapılmalı, Kamulaştırma Kanunu'ndaki ek madde 1'e ilişkin netlik sağlanmalıdır. Tescil sorunlarına da çözüm bulunmalı, mahkeme kararları sonrasında tescilin kolaylıkla gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır. Tapu müdürlüğüne başvurulduğunda harç alınmaması ve ferağ verme şartıyla hüküm verilmesi gibi düzenlemeler yapılmalıdır. Ayrıca, mahkemelerin eksik bilgi ve belge edinmesini engellemek amacıyla müdürlüğe resen bilgi ve belge sunma yetkisi verilmelidir.

6745 sayılı Kanun kapsamında bedel artırım davaları ve fiili el atma davaları ile ilgili olarak icra müdürlükleri ve icra hukuk mahkemelerinde yaşanan sorunlar, harç, dava ve vekalet ücretlerinin maktu olması gerektiği halde bu düzenlemelerin yerine getirilmemesinden kaynaklanmaktadır. Bu sorunların çözümü için Adalet Bakanlığı tarafından bir genelge veya uygulama yönetmeliği çıkarılmalı ve icra hukuk mahkemeleri ile icra müdürlükleri mevzuata uygun şekilde hareket etmelidir. Ayrıca, 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu m.28 benzeri bir uygulama getirilmeli, harçlar kaldırılmalı ve yasal düzenleme ile UYAP ilamlı icra davalarına bağlı olarak maktu oranlar uygulanmalıdır.

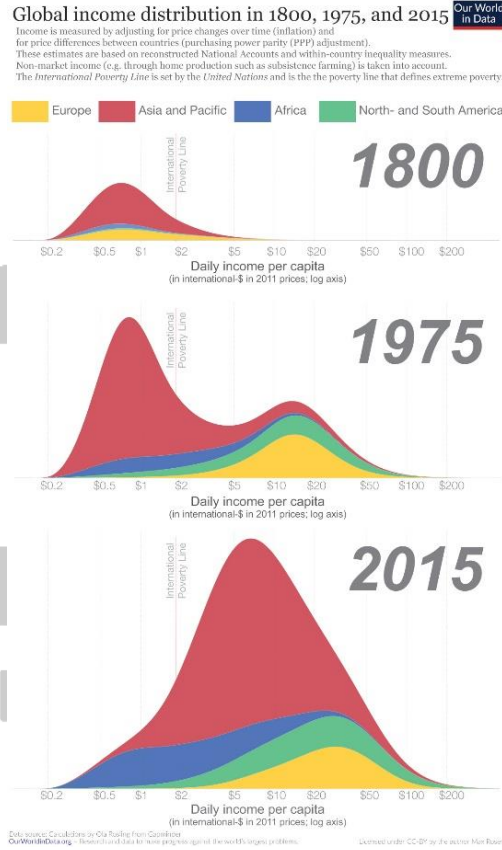
2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu'nda kamulaştırma bedelinin bloke edilmesiyle ilgili düzenlemeye değişiklik yapılmalı. Bedel işlemiş faiziyle birlikte vadeli hesaba depo edilmeli ve idareye faize hükmedilmemeli. Kamulaştırma bedeli iadeleri faiziyle birlikte karar tarihinden itibaren alınmalı. Kamulaştırma davalarında idare lehine avukatlık ücretine hükmedilmemesi düzenlemesi gözden geçirilmeli. Vekalet ücreti düzenlemesi belirli bir meblağın üzerinde olan kamulaştırmalarda yapılmalı. Kamulaştırma bedel artırım davalarında idarenin belirlediği bedel vadeli hesaba depo edilmeli.

Bedele dönüştürme davalarının imar uygulamasına dönüştürülmesi durumunda tüm bedele dönüştürme dosyalarının kamulaştırmaya dönüştürülmesi gerekmektedir. Hukuki el atma dosyalarında vekalet ücreti maktu olarak belirlenmeli, ancak icra takibinde nispi olarak belirlenmelidir. İmar uygulamasının iptali durumunda, imar uygulamasını yapan yetkililer bu konuda hukuki eğitim almalıdır. Vekalet ücreti ve icra vekalet ücreti gibi alacaklara dayalı davalar için maktu düzenleme yapılmalı ve birlik sağlanmalıdır. Hukuki el atma davalarında vekalet ücreti maktu olmalı ve icra takibinde belirlenen miktar da maktu olmalıdır.

Bila bedel veya cüzi bedelle kamuya devredilen yerlerin geri alınması konusunda düzenleme yapılması gerekmektedir. Kamunun uğradığı ve uğrayacağı zarar nedeniyle bu durumun sabit olması ve geri alınması için düzenlemeler yapılmalıdır. Anayasa Mahkemesi'nin bu konuda hak ihlali olduğuna dair bir kararı bulunmaktadır. Bila bedel uygulamasının ortadan kaldırılması için bu işlemlerin şartsız bağış şeklinde yapılması düşünülebilir, ancak bu değişiklik bundan sonraki süreci kapsayacaktır. Ayrıca, beş yıllık dava açma süresi getirilmesi yönünde düzenleme yapılmalıdır.

YEREL YÖNETİMLER VE SOSYAL YARDIMLAR

Son 30 yıl içerisinde neoliberal ekonomilerin yükselişi ve bir anlamda kültürden sağlığa, sağlıktan eğitime tahakküm altına aldığını söylemek abartılı bir ifade olmayacaktır. Bu durumun en derin ve tartışmalı noktası ise gelir eşitsizliğinin doğurduğu yoksulluktur.



Tablo 1 1800'lü yıllardan günümüze gelir eşitsizliği⁵

Tablo 1'de de gördüğümüz üzere 1800'lü yıllardan günümüze gelirken evrensel anlamda kıta fark etmeksizin gelir eşitsizliği hızla artmaktadır.

Bu noktada, yükselen gelir eşitsizliği karşısında tepkiler yer yer sivil toplum boyutunda tepki ve baskı mekanizmaları olarak somutlaşırken yer yer de kamu

⁵ Our World In Data

kurum ve kuruluşları söz konusu gelir eşitsizliğinden doğan yoksulluğu bertaraf edebilmek adına belli politikalar gütmektedir. Bu politikalardan en çerçeve olanlarından bir tanesi de aynı ve nakdi biçimde yapılan sosyal yardımlardır.

Türkiye’de Sosyal Yardımlar

Anayasamızın 2. Maddesinin öngördüğü üzere “Türkiye Cumhuriyeti, toplumun huzuru, millî dayanışma ve adalet anlayışı içinde, insan haklarına saygılı, Atatürk milliyetçiliğine bağlı, başlangıçta belirtilen temel ilkelere dayanan, demokratik, lâik ve sosyal bir hukuk Devletidir.” Sosyal devlet olmanın getirdiği vatandaşını belli standartlar üzerinde yaşatma ve insani hizmetlerden yeterli düzeyde fayda sağlama gereksinimi, anayasal düzlemde sosyal yardımların temellendirilmesi açısından önem arz etmektedir. Bu bağlamda, “Dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi Türkiye’de de yaşlılara, yoksullara, düşkünlere, muhtaçlara, işsizlere ve kimsesizlere yönelik olarak devletin yerine getirmekte olduğu sosyal yardım uygulamaları bulunmaktadır. Türkiye’de sosyal yardımlaşma ve dayanışma hizmetlerinin hukuki esas ve usullere göre yerine getirebilmesi anlamında Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışmayı Teşvik Fonu esaslı düzenlemeler getirmiştir.” (Türkoğlu, 2014)

Türkiye bu yardımları vatandaşlarına merkezi kurumlar ve yerel yönetimler aracılığıyla yapmaktadır. Bu noktada, ülkemizin sahip olduğu sosyal yardım ağının oldukça girift ve koordinasyon gerektiren bir yapıya sahip olduğu söylenebilir.” Merkezi yönetimin sosyal yardım alanındaki yetersizliği, yerel yönetimleri bu konuda aktif politikalar geliştirmeye ve uygulamaya zorlamaktadır.” (Zengin & Öztaş, 2009) Bu durum göz önünde bulundurulduğunda yerel yönetimlerin sosyal yardımlar konusunda oldukça aktif rol aldığını söylemek mümkündür. Bununla birlikte Zengin ve Öztaş tarafından

belirlenen yerel yönetimlerin karşılaşması mümkün 7 sorunu incelemek de son derece kritiktir.

1. Belediyeler ve diğer yönetimler arasında dağınık sorumluluk yapısı ve eşgüdümsüzlük,
2. Yerel halk ve yerel yönetimler arasında iletişim eksikliği,
3. Ulusal düzeyde, eşgüdümlü ve verimli biçimde organize edilmiş bir sosyal yardım sisteminin eksikliği,
4. Yerel halkın katılımını özendirecek bilgi, beceri ve bilinç eksikliği,
5. Yardım dağıtım süreçlerinde şeffaflığın ve yardımların kime nasıl verilmesi gerektiği konusunda bilgi eksikliğinin var olması, yoksul bireylerin zamanlarının çoğunu çalışmaya çabalayarak geçirdiklerinden kendi topluluklarının sorunları için organize olup çözüm yolları aramaktan uzak kalmaları,
6. Hem ulusal hem yerel düzeyde, sosyal yardım kurumları ve Sivil Toplum Kuruluşları projeleri arasında eşgüdüm eksikliği,
7. Projelerin uygulama süreci ve standart düzenlemelerde ‘kim ne yapıyor’ ve ‘kim neyi nasıl alıyor’ konularında tutarsızlıklar ve sosyal sorumluluk eksikliği.

Yerel Yönetimler Sosyal Yardımlar Konusunda Ne Durumda?

Türkiye’nin yerel yönetimleri eliyle uzun yıllardır sosyal hizmet ve sosyal yardım faaliyetleri yürüttüğünü söylemek mümkündür. Bu sosyal yardımların nitelik ve niceliği söz konusu coğrafya, yerel yönetimin sosyal yardımlara karşı tutumuna göre değişmektedir. Ancak genel olarak büyükşehirlerde yaşayan vatandaşların daha geniş ve bütüncül bir sosyal hizmet ve sosyal yardımdan yararlandığı söylenebilir.

Sosyal Yardımlar: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Örneği

Türkiye'nin nüfus olarak en kalabalık şehri olan İstanbul'un 16 milyonluk nüfusu içerisinde yoksulluk ile mücadele eden ve sosyal yardıma ihtiyacı duyan belli başlı kitleler bulunmaktadır. Bu noktada İBB gerek ayni gerek nakdi birçok farklı tipte sosyal yardım faaliyetini üstlenmektedir.

Ayni ve Nakdi Destekler

Tersine Göç Hizmeti: İstanbul'a çeşitli nedenlerle gelen, ekonomik ve sosyal olarak şehirde tutunamayan ve memleketine dönecek imkânı bulunmayan ancak, maddi imkân sunulduğu zaman dönmeyi arzu eden ailelerin tersine göç talebi karşılanmaktadır.

İhtiyaç Sahiplerine Nakdi Destekler: Sosyal ve ekonomik desteğe ihtiyaç duyan birey ve ailelere yönelik uygun nakdi sosyal hizmet modeli belirlenmektedir.

Sosyal Destek İstanbul Kart: Anlaşmalı marketlerde kullanılmak üzere, ihtiyaç durumu tespit edilmiş aileye/bireye, sosyal inceleme sonucu uygun görülen miktarda ve ödeme dönemlerinde, Sosyal Destek İstanbul Kart aracılığı ile gıda desteği sağlanmaktadır.

Halk Süt Desteği: İstanbul Halk Süt Projesi ile çocuklara süt içme alışkanlığı kazandırmak, dengeli beslenme yolu ile kemik, diş ve beyin gelişimine destek olmak amaçlanmıştır. Bu program kapsamında ayni ve nakdi yardım alan ailelerin 3-6 yaş çocuklarına, 1 çocuğa haftada 2 litre olmak üzere ayda 8 litre UHT süt dağıtılarak her gün süt içmesi sağlanmaktadır.

Eşya Desteği: Yapılan sosyal inceleme sonucu ihtiyaç durumu tespit edilmiş aileye/bireye, ihtiyaçları doğrultusunda eşya desteğinde bulunmaktadır. Yapılacak hizmet iyileştirmesi kapsamında eşya desteğinin, anlaşmalı

mağazalarda kullanılmak Sosyal Destek İstanbul Kart aracılığı ile yapılmasına yönelik çalışmalara başlanmıştır.

Genç Üniversiteli Desteği: Kendisi veya ailesi İstanbul'da ikamet eden, gelir durumu açısından maddi desteğe ihtiyaç duyan ön lisans ve lisans öğrencilerine ve/veya ailelerine, ihtiyaç durumu değerlendirilerek İstanbul Büyükşehir Belediyesi Sosyal İşler ve Yardım Esasları Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde nakdi destekte bulunmaktadır. Genç Üniversiteli Desteği <https://gencuniversiteli.ibb.istanbul/> portalı üzerinden yürütülmektedir.

Sen Oku Diye Eğitim Desteği: İstanbul'daki ilkokul, ortaokul, lise ve rehabilitasyon merkezlerinde eğitim ve öğrenim gören şehit çocuğu, yetim, öksüz, engelli öğrencilerin tamamına durumlarını belgelemek koşuluyla yılda bir kereye mahsus nakdi eğitim desteği yapılmaktadır. Sen Oku Diye Eğitim Desteği <https://senokudiye.ibb.istanbul/> portalı üzerinden yürütülmektedir. (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Sosyal Hizmetler Dairesi Başkanlığı)

birlikte ilerleyeceğiz.

YEREL YÖNETİMLERDE ŞEFFAFLIK İLKESİ

1980’li yıllarda güçlenerek bütün dünyadaki siyasal sistemleri etkileyen neoliberal politikalar beraberinde yeni bir kamu yönetimi anlayışı getirmiştir. Bu yeni yönetim anlayışla birlikte vatandaş odaklı bir bürokratik anlayış, katılımcılık, saydamlık, hesap verilebilirlik gibi kavramlar kamu yönetiminde güç kazanmıştır.

Modernleşen dünyada ve Türkiye’de hem mahalli hem de merkezi idarelerde giderek gücünü artıran bir kavram olarak öne çıkan şeffaflık; hukuk dışı davranışların açığa çıkarılmasını öngören, karar alma süreçlerindeki politikaların yarattığı sonucun izlenmesi için gerekli bilgileri kamuoyuna güvenli biçimde paylaşan, merkezi veya mahalli idarenin ileriye dönük planlarını anlaşılır şekilde kamuoyuyla paylaşan uygulamalar bütünüdür.

Bölge ahalisinin seçimiyle göreve başlayan ve merkezi idareden bir ölçüde bağımsız bir yapıyı temsil eden yerel yönetimlerin performansının toplum nezdinde sağlıklı biçimde değerlendirilebilmesi için şeffaflık ilkesi oldukça değerlidir. Halkın yerel yönetimlerdeki karar alma süreçlerine katılımını bizatihi etkileyen bir kavram olarak şeffaflık, yerel yönetimlerle halk arasındaki ilişkileri iyileştirmesi ve toplumun demokrasiyi içselleştirerek aktif vatandaş rolünü bürünmesinde etkili olacaktır.

Şeffaflık aynı zamanda bireylerin ve STK’lerin politika üretim süreçlerine katılmasını da içerisine almaktadır. Katılımcı demokrasiyi tesis eden bu uygulamayla birlikte siyasal sistemdeki girdilerin oluşturduğu gerilimlere yönelik daha sağlıklı çıktıların oluşmasına imkân sağlayacaktır.

Yerel Yönetimlerde Şeffaflığın Önemi

Türkiye’deki merkezi siyasetteki gelişmeler yerel seçimleri direkt etkilemektedir. 1930 yerel seçimlerinden itibaren Türkiye’deki genel ve yerel seçimlerdeki

örüntüyü incelediğimizde toplumumuz, güncel siyasetteki gelişmeler ve tepkiler ışığında yerel seçimlerde iradesini göstermektedir. Ancak bu genellemeden koparak yerel yönetimde gösterilen başarı nedeniyle bölge ahalisinin teveccühünü kazanmış isimlerin bulunduğunu söylemekte mümkündür.

Türkiye siyasetinde aktör ve liderlerin meşruluğunu ölçmenin tek yolu seçimlerdir. Vatandaşların iradelerini seçimden seçime gösterebildikleri Türkiye örneği aksine dünyadaki diğer demokrasilerde halk, günlük sorunlar üzerinden yöneticilerin görevlerini denetleyebilmekte ve sorgulayabilmektedir. Bu bağlamda halk tarafından kabul gören bir yerel seçim yeni siyasi aktörlerin doğuşunu sağlayacaktır. İradesinin tezahürünü sandıkta gören vatandaş yeni seçilen yönetime ve aktöre sahip çıkacak ve toplumdaki demokratik bilincin gelişmesini sağlayacaktır. 2019'daki mahalli idareler seçiminde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı seçilen Ekrem İmamoğlu'nun mazbatasının iptal ederek seçimin tekrarlatılmasından sonra daha yüksek bir oy oranıyla seçimi tekrar kazanması bu bilincin bir göstergesidir.

Şeffaflık kavramının kendisine uygulama alanı bulmasıyla beraber vatandaşın ve sivil toplumun karar alma süreçlerin bir paydaşı haline getirilmesiyle yerel yönetim seçimlerinde bugüne kadar az sayıda gördüğümüz performansa dayalı seçimler artacaktır. Şeffaf yönetim anlayışı sayesinde yerel yönetimlerin politika üretim süreçlerindeki performanslarının halk tarafından daha kolay takip edilerek yerel yönetimlerin başarısı veya başarısızlığı seçimlerde daha sağlıklı ölçülebilecektir.

Türkiye'nin demokrasi serüveninin başlarından itibaren yerel yönetimler, merkezi yönetimin bir uzantısı olarak algılanmıştır. Bu nedenle merkezi yönetimle görev tanımı toplum nezdinde karıştırılabilen yerel yönetimler, zaman zaman gerçekleştirmiş oldukları faaliyetleri “devlet sırrı” olarak nitelendirerek şeffaflık

ilkesine aykırı bir tutum sergilemektedir. Yolsuzlukların önlenmesi, demokratik teamüllerin inşası ve güçlenmesi, bireyle devlet arasındaki bağın güçlenmesi gibi süreçlere zarar veren bu anlayışın terk edilmesi gerekmektedir. Modern demokrasilerdeki en önemli şartlardan biri olan şeffaflık, kamusal faaliyetlerde yöneticileri vatandaşların hizmetinde olmaya zorlamaktadır.

Şeffaflığı Artırabilmek İçin Ne Yapılabilir?

Türkiye'nin demokrasi serüvenindeki en önemli eksikliklerden birisi sivil toplumun karar alma süreçlerine katılımının yetersiz kalmasıdır. Mahalli ve merkezi idaredeki karar alma süreçlerindeki girdilerin siyasal sistemdeki yaratmış olduğu gerilim karar alıcılar tarafından yeterince iyi okuyamamasının en temel sebeplerinden birisi de sivil toplumun yeterince faaliyet gösteremiyor oluşudur. Bu nedenle yerel yönetimlerin şeffaf davranmaları için vatandaş ve sivil toplum gerekli baskıyı karar alıcılar üzerinde kurmalıdır. Genelde yöneticilerin inisiyatifine kalmış olan bu ilkenin toplum ve mahalli idare nezdinde içselleştirilebilmesi için Türkiye'deki sivil toplumun güçlenmesi gerekmektedir. Şeffaflık ilkesinin güçlendirilebilmesi için gerekli olan bir diğer adım ise meclis toplantılarının ulaşılabilir yayınlarla kamuoyuna açılmasıdır. Ayrıca belediye meclislerinde halkın da denetleyebileceği bir sistem geliştirerek ortaya çıkabilecek yolsuzluk ve hukuksuzlukları engelleyebilecek kamu denetçiliğine benzer yeni bir mevki oluşturulmalıdır.

Yerel yönetimlerdeki şeffaflığı artıracak bir diğer önemli husus ise ihalelerin kamuoyuna açık şekilde gerçekleştirilmesidir. Ankara Büyükşehir Belediyesi'nde görülen bu tutumun ülkedeki bütün yerel yönetimlere sirayet etmesi gerekmektedir. Açık ihalelerin yaygınlaşmasıyla birlikte yerel yönetimler halk

nezdinde meşruluk kazanacağı gibi olası yolsuzluk ve haksız kazançların da önüne geçilebilecektir.

Ulaşım, sağlık, istihdam gibi çok farklı alanlarda varlık gösteren yerel yönetimlerin hizmetlerindeki aksamalar toplumsal yaşamı olumsuz etkilemektedir. Bu bağlamda yerel yönetimlerin hizmetlerine süreklilik kazandırmak ve toplumsal talebe hızlı reaksiyonlar verebilmek için gelişmiş bir geribildirim ağına sahip olunması gerekmektedir. Halkın sorunlarına karşı şeffaf bir şekilde yanıt verebilecek bu ağın tesis edilmesi belediyelerin toplumsal talebi karşılamada daha hızlı hareket edebilmesini sağlayacaktır.

Sonuç

Yapılan akademik araştırmalar göstermektedir ki Türkiye’de yerel yönetimler şeffaflık kavramını teorik olarak sık kullanıyor olsa da bu kavram pratikte kendini gösterememektedir. Medya ve iletişim ağlarının güçlenmesiyle birlikte kendisine uygulama alanı bulan şeffaflık ilkesinin yerel yönetimlerce içselleştirilmesi Türkiye’nin demokratikleşme sürecinde önemli bir atılımı beraberinde getirecektir. 2023 yılının Türkiye’inde kendisini teorik anlamda hissettiren ancak pratik anlamda atıl kalmış bu ilkenin güçlenmesi demokrasinin ve çağın bir gerekliliği olarak karşımıza çıkmaktadır.

TÜRKİYE VE DÜNYADA ULAŞIM

Giriş

Türkiye coğrafi konumu itibariyle 3 tarafı denizlerle çevrili ve Asya ve Avrupa'nın kesişim noktasında bulunmaktadır. Bu durum Türkiye'yi bir ulaşım üssü haline getirmektedir. İklim, yer şekilleri, nüfus ve ticaret aksının izin verdiği ölçüde genellikle Doğu-Batı eksenli olan ulaşım rotasyonları birçok farklı şekilde karşımıza çıkmaktadır.

Kent içi ulaşım planlarının geliştirilmesi kapsamlı ve disiplinli bir çalışma gerektirmektedir. Bu amaçlara erişmeye olanak verecek hedef ve politikalar ise: taşıtlara değil insana öncelik veren, yatırım ve işletmecilikte kaynakların etkin kullanımını sağlayan, mevcut ulaşım alt ve üstyapısının kapasitesini en üst düzeyde kullanan, çevresel, kentsel, insani ve tarihi değerleri muhafaza eden ve destekleyen, toplumun farklı kesimleri arasındaki eşitliği sağlamada katkıda bulunan, modern teknolojileri kullanan ulaşım türlerinin kullanılması olmalıdır. Sıralanan hedef ve politikalara uygun düşen ulaşım ise ancak toplu taşıma araçları ile elde edilebilmektedir. Bu doğrultuda raporumuzun bu bölümünde ulaşım sistemlerini tanıttık, Dünya ve Türkiye'deki sistemleri karşılaştıracak ve sorunlara çözüm önerileri sunacağız.

Raylı Sistemler

Gelişmiş ülkelerin büyük kentlerinde, 19. yüzyılın sonlarından itibaren başlayan raylı sistem ağlarının inşaa çabaları, günümüzde de sürmektedir. Bu çabalar, 1973-1974 yıllarındaki enerji bunalımı ve 1990 yıllarında sonra çevreye olan duyarlılığın artması nedeniyle hız kazanmıştır. Dünyada 1970'li yıllardan itibaren hızlanan kent içi raylı sistem geliştirme çabaları son yirmi yılda ülkemize de yansımıştır. Aksaray- Esenler raylı sistemi, 1989 yılında işletmeye açılarak yeni

bir gelişmenin başlangıcını oluşturmuştur. Hızlanarak devam eden kent içi raylı sistemler bugün İstanbul'dan Kayseri'ye, Ankara'dan Antalya'ya artarak devam etmiştir.

- Nostaljik Tramvay

Araçlar tipik olarak şehir merkezlerinde ve şehir sokaklarında çalışırlar. Sosyal ve tarihi alanlara yakınlığı nedeniyle istasyon aralığı genellikle düşüktür. Çoğu sistem, turistleri tarihi şehir bölgelerine çekmek için tasarlanmıştır. Araçlar küçük, yolcu kapasitesi düşüktür. Modern tramvaylardan ziyade keskin dönüşler ve dar sokaklarda daha iyi performans sergilese de yolcu yükleme, yavaş hız, trafik işletmesine uymayan seyahat süreleri ve standart tasarımın mevcut olmamasından kaynaklı malzeme ve onarım farklılıklarından dolayı daha az kullanılır. En mühim özelliği turizmi ve turizme dayalı ekonomiyi teşvik etmesidir.

- Modern Tramvay

Bu tip hatlar nostaljik tramvaylar ve hafif raylı sistemlerin birleşiminden meydana gelmiş ulaşım sistemidir. Karma trafiğe sahip, sabit ray üzerinde nostaljik tramvaylar gibi çalışır. Lakin nostaljik tramvaydan farklı olarak alçak tabanlı bir tasarıma sahiptir bu da kolay ve hızlı yolcu yüklemesine olanak sağlar. Çift yön kullanıma uygundur. Daha fazla yolcu kapasitesine ve kullanım alanına sahiptir. Dünya genelinde kullanımı yaygın olduğu için bakımı basittir. Ortalama hızları daha yüksektir. Maksimum hızları genellikle 75 km/s'tir. Hafif raylı sistemlerden daha hafif oldukları için altyapı geliştirmesi daha az gerçekleşir dolayısıyla ilk kurulumu daha ucuzdur. Yakın istasyon aralığıyla yoğun yerleşim alanları ve aktivite merkezlerinde tam performans gösterirler. Dezavantajları olarak, nispeten

yavaşlık, karma yol kullanımından dolayı rötar süreleri, daha az kapasite ve uzun yolculuklar için uymayan tasarım örnek verilebilir.

- Hafif Raylı Ulaşım Sistemleri

Hafif raylı sistem (HRS) terimi, 1972'de ABD'de kullanılmaya başlandı. 1978'de başlayan ilk hafif raylı sistemin çalışmasının ardından, sistemin kullanımı Avrupa'ya genişletildi. Bu tip ulaşımın Türkiye'ye gelmesiyle M1A metrosuyla 1989 yılında oldu. 1983 yılında Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği'nin, Uluslararası Hafif Raylı Sistemler Komisyonu şu tanımlı yapmıştır: “Hafif raylı sistemler; kendi geçiş hakkında, yeraltında, yer seviyesinde veya yükseltilmiş şekilde işletilebilen, modern tramvaydan hızlı transit sistemine kadar aşamalı bir şekilde geliştirilebilen ray temelli bir taşımacılık biçimidir.” olduğu ifade edilir.

Bu tanım doğrultusunda denebilir ki, HRS daha yoğun akışın olduğu yerlerde en üst verimi sağlar. Yeraltı, tamamen ayrılmış veya diğer transit modlarla aynı yollardan hareket etmesi daha stabil bir seyahat sağlar. Bu stabilite hem hızlarda gözle görülür bir farka hemde yolcu sayısında 30.000 yolcu/s gibi bir sayıya ulaşmasına olanak sağlamaktadır.

HRS daha yüksek kapasiteli talep ve daha uzun transit geçiş mesafeleri olan daha büyük metropol alanlarda daha yaygın olan bir geçiş teknolojisidir. Atraksiyon merkezlerinde 400 metreye kadar düşen istasyon aralıkları olabilir lakin genel olarak bu mesafe 2000- 2500 metredir. Nüfus büyüklüğü 250.000 kişi ile başlayan şehirler ve km2 başına toplam 3.000 kişi yoğunluğu HRS sistemleri için uygun kabul edilmektedir.

Dezavantajlı yanları ise ilk kurulum için orta derece veya daha yüksek sermaye maliyeti ve standart açıklık ray kullanmasına rağmen yük treni veya diğer demiryolu araçlarının geçişine olanak sağlamaması olarak gösterilebilir.

- Metro

Genellikle metro olarak anılan ağır raylı sistemler (ARS), hız, kapasite ve güvenilirlik açısından geçiş aralığının üst noktasıdır. ARS’de yol mutlaka ayrılmalı ve araçlar tünel veya yükseltilmiş yoldan gitmek zorundadır. Aynı yönde yol geçişine izin verilmez. İstasyon aralığı 1.5 km ile 5 km arasında değişir. Bu aralıklar merkezlerde farklılık gösterebilir. Tren uzunluğu ise artan kullanım sebebiyle 2 ila 10 araçlık değişen setler halinde değişkenlik gösterir.

Tek yönde kullanım 45.000 yolcu/s’tir. Bundan daha yüksek hatlarda mevcuttur. Örneğin İstanbul Metrosu M2 hattı pik saatte tek yönde 235.000 kişiye hizmet verebilir. ARS kentsel örüntülerin efektifliği açısından önemlidir. Arazi kullanımlarını ve faaliyet konumlarını etkileme ve şekillendirme kabiliyetine sahiptir. ARS, özellikle metropollerde, ulaşımın esas unsurudur. Diğer tüm ulaşım sistemleri ARS’ni besleyici nitelikte olarak geliştirilir. Bu sebeple gelişme genellikle çevreye yayılmakta ve ulaşım hizmetinin avantajlarından yararlanabilmek için hatlar boyunca yüksek yoğunluklu bir gelişme yaratmaktadır. Ayrıca, nüfusun hareketliliği, kentin hinterlandında gelişme ve şehrin yaşanabilirliği üzerinde güçlü ve kalıcı bir etkiye sahiptirler.

Dezavantaj olarak yüksek sermaye gerektirmektedir. Araç bakımı ve işletmesi karayoluna göre oldukça düşüktür.

- Banliyö Trenleri

Banliyö treni, mevcut demiryolu hatlarında uygulanmaktadır ve tipik olarak kenti hinterlandındaki yerlere bağlamaktadır. İstasyon aralığı 6 ila 11 km arasında değişmektedir. Lakin bu aralık uygun yaşam yerleri arasındaki mesafeye göre değişkenlik gösterebilir. Banliyö sistemleri nispeten ucuzdur zira mevcut hattı kullanır ve yoğun dönemlerde büyük koridorlardaki tıkanıklığı azaltarak bölgesel bir geçiş imkanı sunar. Sinyalizasyon sisteminin yetersiz olduğu yerlerde, yük ve ana hat trenlerinin ortak kullanılması sebebiyle, rötarlar olabilir. Hızlanma ve frenlenmedeki yavaşlık istasyonların yakın olmasına engel teşkil eder. Araç yapısı sebebiyle daha uzun yolculuklar yapılabilir. Hem yolcular hemde işletme için düşük sermaye gerektirir. Bu alanda kendini kanıtlamış fazla sayıda tedarikçinin olması bakım gibi konularda daha düşük maliyetlere sebep olmaktadır.

- Monoray

Monorayın ilk uygulamaları 19. Yüzyıla dayanmaktadır. 19. Yüzyılda başlayan monoray serüveni artarak devam etmiş, birçok ülkede ulaşım alternatif olmuştur. Monoray, bir dizi elektrikle çalışan aracın üzerine binerek veya tek bir kılavuz ray, ray veya borudan asılı olduğu sabit bir kılavuz yolu kullanan ulaşım modudur. Yoğunluğa göre 1 ila 6'lık tren setleri halinde kullanılır. Genellikle yol üzerinde hareket eden monoray sistemi, banliyö veya metro gibi sistemlerden daha maliyetli olmasına karşın eğim tırmanma ve engelleri aşma konusunda daha iyidir. En mühim özelliği ise, trafiğin ekstrem düzeye ulaştığı, yol genişletme çalışmalarının bir sebeple yapılamadığı yerlerde sadece kolonun işgal edeceği alan ayrılarak raylı sistemin gelmesidir. Her ne kadar bu husus bir artı olarak görülse de maliyet oranının çok yüksek olması, makas sistemindeki karmaşıklık düşük esneklik sağlamaktadır bu da efektifliği azaltmaktadır. Araç tedarikçisinin

az ve yeni bir teknoloji olması sebebiyle yüksek onarım maliyetleri ortaya çıkmaktadır.

Otobüs

Kent içi ulaşım sistemleri arasında en çok kullanılan toplu taşıma aracı elbette otobüstür. Otobüs hizmetleri tüm kenti tıpkı bir ağ gibi sarar. Bunun en mühim sebebi elbette özel bir altyapı gerektirmemesi dolayısıyla ilk kurulumun ucuz olması ve yüklü sermaye gerektirmemesi, raylı sistemler gibi tek bir hat üzerinde gitmeyip hareket serbestisi olması gibi sebeplerle tercih edilmektedir. Bunun yanında engebeli ve ortalama eğimi yüksek yerlerde (ki bu da Türkiye'nin birçok yerine tekabül etmektedir) raylı sistem maliyetinin normalden fazla olması sebebiyle otobüsler daha da ön plana çıkmaktadır. Lakin özellikle 21.yy. a girilen süreçte kentlerin hızla gelişmesi, sermaye bolluğu ve raylı sistem yatırımlarıyla tüm dünyada ana taşıyıcı unsur olmaktan çıkarılarak, raylı sistemleri besleyici bir sisteme doğru evrilmiştir. Lakin bu süreci tamamlamamış kent ve memleketlerde (tıpkı ülkemizde olduğu gibi) hala ana taşıyıcı unsur otobüsler veya lastik tekerlekli toplu ulaşım araçlarıyla sağlanmaktadır.

Minibüs/ Dolmuş

Bu tip araçlar toplu taşıma sisteminin yeterli olmadığı ülkelerde geniş insan kitlelerinin otobüs duraklarında beklemelerini önlemeye yönelik araçlardır. Özellikle kentlerin düşük gelir gruplarına sahip olan mahallerinde oldukça etkili kullanılan bu sistem birçok anlamda sorunu içinde barındırmaktadır. İndirme-bindirme alanlarının belli olmaması trafiği kilitlemekte, yolcuların canlarını tehlikeye atmaktadır, standart uygulamaların olmaması keyfiliğe sebep vermektedir ayrıca az yolcuya sahip hatlarda şoförlerin direnç göstermesi söz

konusudur. Düşük kapasiteli toplu taşıma araçları ile taksi, minibüs ve dolmuşların yolcu aramak için trafiğe girmeleri ve yavaş hareket etmeleri trafik yoğunluğuna yol açmaktadır

Metrobüs

Dünyadaki yaygın adıyla Bus Rapid Transit (BRT), Türkiye'deki adıyla metrobüs, yüksek standartlara sahip genellikle kendine ait ayrılmış yolu (veya şeriti) olan lastik tekerlekli bir ulaşım sistemidir. Hızlı, konforlu, rahat ama en önemlisi otobüsten daha efektif, raylı sistemlerden daha ucuz olmasıyla ön plana çıkar. Ayrıca lastik tekerlekli olmasıyla, raylı sistemlerin çıkamadığı %6+ yerlere kolaylıkla çıkabilir. İngiltere, Amerika ve diğer Avrupa memleketlerinde kullanılan bu sistem Türkiye'de yalnızca İstanbul'da kullanılmaktadır. İstanbul'a yeni metrobüs hatlarının gelmesi planlanmaktadır.

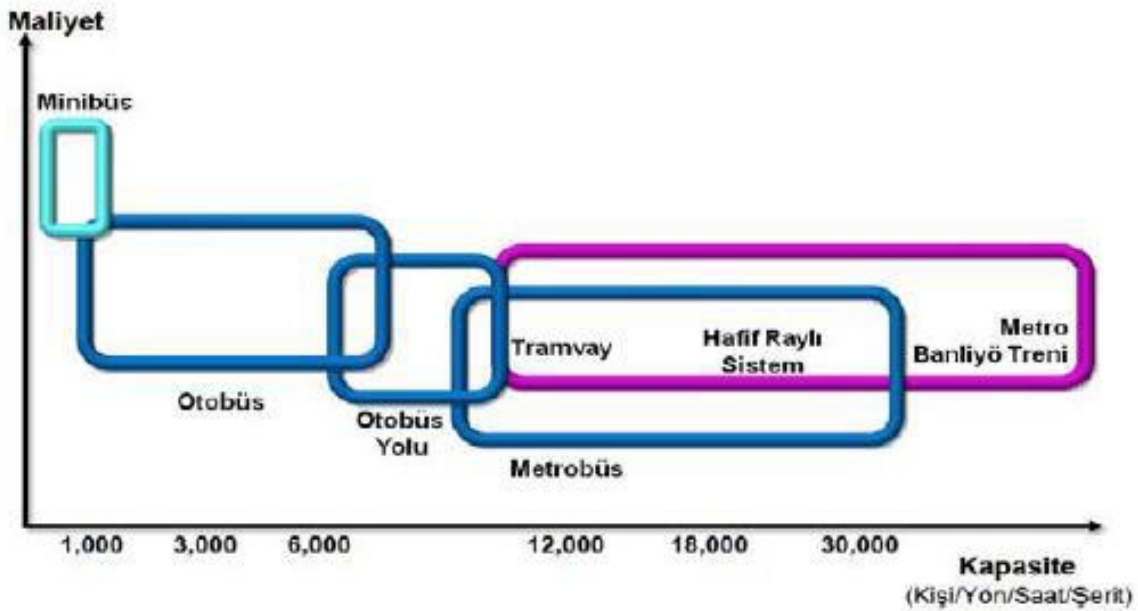
Denizyolu

Kentler yoğun yolcu trafiğini hafifletmek için vapur veya deniz otobüsü gibi daha gelişmiş deniz toplu taşıma araçlarına ağırlık vermelidirler. Deniz ulaşımı, özellikle toplu taşıma açısından çok önemli hareket alanı sağlamaktadır. Araçların taşıma kapasiteleri oldukça yüksektir. Güvenlik açısından da avantajlıdır. Kara trafiğindeki sıkışıklık karşısında deniz ulaşımına elverişli yerlerde daha hızlı ulaşım olanak tanır.

Toplu Taşımacılık Sistemlerinin Karşılaştırılması

Raporumuzun bu bölümünde yukarıda söz edilen sistemlerin karşılaştırılması yapılacaktır.

Toplu ulaşım türlerinin kapasite ve maliyetlerinin gösterildiği aşağıdaki grafikte, herhangi bir koridorda tek yöndeki pik saatteki yolculuk talep düzeyi 10-12 bin kişiye ulaşana kadar otobüs sistemlerinin “en uygun” ulaşım türleri olduğu anlaşılmaktadır. Dünyada son yıllarda hızla gelişen ve yaygınlaşan, Metrobüs olarak adlandırılan (BRT) uygulamalarda lastik tekerlekli taşımacılıkta bir yönde saatte 48 bin yolcu taşıma düzeylerine ulaşılmış olması yüksek talep düzeylerinde raylı sistemlere kıyasla daha düşük maliyetli bir seçeneği ortaya çıkarmış bulunmaktadır.



Şekil 1 Toplu Ulaşım Araçlarının Maliyet- Kapasite Grafiği

Ulaşımında ortaya çıkan çevre kirliliği arasında en önemlisi hava kirliliğidir. Motorlu taşıtlar egzoz gazı ile ortama insan sağlığına zararı olan kurşun ve diğer zehirli maddeler bırakır. Özellikle elektrikle çalışan trenler bu doğrultuda en çevreci ulaşım aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bununla birlikte ses kirliliği olaraktan yine raylı sistemler ön plana çıkmaktadır. Zira karayollarının ortalama gürültü seviyesi 72-92 desibel iken trenin ortalama gürültü seviyesi 65-75 desibel

dolaylarındadır, bu husus ile ilgili tablo aşağıda görülmektedir. Ayrıca kaza olasılıklarına bakılınca yolcu kapasitesiyle ters orantı görülmektedir. Bu sebeple metro ve HRS kaza oranı en az olan sistemler olurken, otobüs ve dolmuşlar yüksek kaza oranlarına sahiptir.

Tablo 2 Seçili Ulaşım Türlerinin Hava ve Gürültü Kirliliği Durumları

Ulaşım Türü	Hava Kirliliği	Gürültü Kirliliği
Karma Trafikte Otobüs	Zayıf	Orta
Bölünmüş Yolda Otobüs	Orta	Orta
Tercihli Yolda Otobüs	İyi	İyi
Tramvay	Çok İyi	Orta
Yüzeyde HRS	Çok İyi	Orta
Yüzeyde Metro	Çok İyi	Zayıf
Viyadükte HRS	Çok İyi	Zayıf
Yeraltında Metro	Çok İyi	Çok İyi

Aşağıdaki tablolarda da görüleceği üzere raylı sistemler birçok açıdan daha avantajlı görülmektedir.

Tablo 3 Raylı Sistemlerin Faydaları

RAYLI SİSTEMLERİN FAYDALARI		
Ekonomik	Sosyal	Çevresel
Trafik Sıkışıklığından Az Etkilenir	Toplumsal Stres Düşük	Alan Kullanımı Az

Zaman Kaybı Az	Yaşam Kalitesi Yüksek	Enerji Tüketimi Az
İşletme Esnekliği	Konforlu	Karbon Salınımı Düşük
Ucuz	Kaza Riski Düşük	Kirlilik Düşük
Hızlı	Güvenli	İklim Koşullarından Az Etkilenme
İşletme Maliyeti Düşük	Düzenli Sefer Aralıkları	Ekolojik Koruma Sınırları
Taşıma Kapasitesi Yüksek	Geniş Yolcu Yelpazesine Sahip	Kent Gelişimini Yönlendirir Yeni ve Düzenli Bir Kentsel Yerleşim (Konut, Sanayi Sitesi Vb.) Gelişmesini Sağlar.
Sıklığı ve Talebi Artırdığı İçin Ekonomik Canlılığı Yüksek	Estetik ve Görsel Etki	Kentsel Form ve Kalkınma Üzerinde Uzun Süreli Etki
Uzun Vadede Daha Yüksek Fayda-Maliyet Oranı		Verimli Yol Kullanımı
Verimli Trafik Koridoru		
Daha Az Yol Yıpranması		
Daha Fazla Esneklik		
Park Problemini Önler		

Tablo 4 Karayolu Taşımacılığının Dezavantajları

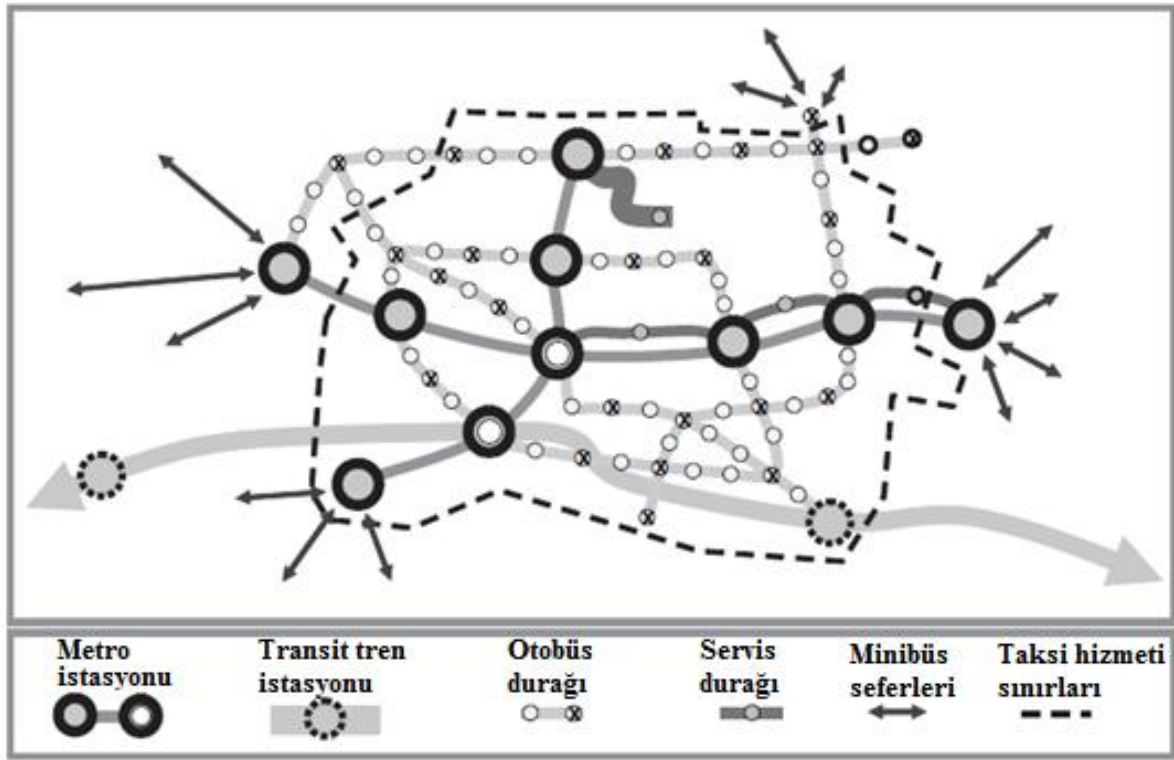
KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ DEZAVANTAJLARI		
Ekonomik	Sosyal	Çevresel
Trafik Sıkışıklığına Bağlı Ekonomik Kayıplar (Zaman Yakıt vs.)	Sokak Hayatının ve Komşuluğun Zarar Görmesi	Petrol Ürünlerinin Kullanımına Bağlı Olarak Oluşan Çevresel Riskler
Yol ve Asfalt Gibi Alt Yapı Yatırım Maliyetlerinin Artması	Özel Araç Sahibi Olmayanların ve Engellilerin Yaşadığı Erişim Sorunları	Yaşam Alanlarının Kentin Dış Bölgelerine Kurulması ve Kent Alanının Genişlemesi
Toplu Taşıma Sistemlerini Kullanan Yolcu Sayısının Düşük Olmasından Dolayı İşletmenin Zarar Etmesi	Trafikte Meydana Gelen Tartışma ve Gerginliklerin Yarattığı Olumsuz Etkiler	Trafik Kaynaklı Gürültü, Görsel Kirlilik, Fiziki Tehlikeler
Kazalar Sonucu Oluşan Ölüm ve Yaralanmaların Ekonomik Maliyeti	Düşük Gelir Düzeyindekilerin Özel Araç Almaya Zorlanmış Olması	Sera Gazlarının Oluşumu ve İklim Değişikliği
Kirlilik Kaynaklı Sağlık Sorunlarının Ekonomik Maliyeti		Fotokimyasal Dumanlar ve Asit Yağmurları
Trafikte Geniş Alan Kaplama		Kentsel Taşımacılıkta Daha Fazla Park Yerine İhtiyaç Duyması
İşletme Maliyeti Yüksek		Yüksek Miktarda Enerji Tüketimi

Türkiye’deki Toplu Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri

Özellikle büyük kentlerdeki ulaşım sorunun esas kaynağı, kontrolsüz iç ve dış göçler ve alan genişlemelerinin getirdiği düzensiz yapılaşmadır, halk arasındaki diliyle çarpık kentleşme. Dünyanın en büyük metropollerinden olan İstanbul, Türkiye yüzölçümünün çok küçük bir kısmına denk gelse de nüfus olarak %18,49 gibi çok ciddi bir payı içinde barındırmaktadır. Bununla beraber ticaret merkezlerinin %40’ının İstanbul’da, kalan kısmınınsa Batı kıyılarında yer aldığı göz önüne alındığında nüfustaki düzensiz artış ve dağılımın sebebi ortaya çıkmaktadır. Bu doğrultuda yoğun nüfuslu kentlerimizin ulaşım konusunu tam manasıyla karşılaması olanaksızdır. Bunun önüne geçmek için coğrafyayla bütünleşik yeni bir mimari ve kent planlaması modeline geçilmelidir. Yapılacak fizibilite çalışmalarıyla önce hizmetler oraya götürülmeli ardından yerleşime açılmalıdır. Bunun tersi uygulandığı durumlarda maliyet düşmüş gibi gözükmemekte lakin uzun vadede daha fazla zarara sebep olmaktadır. Örneğin, Esenyurt modern İstanbul’u temsil etmesi gereken bir yer olarak düşünülmüşken hızlı göç ve plansız yapılaşmayla birlikte şehrin en büyük gettolarından birine evrilmiştir. Hizmetler gitmekte oldukça yavaştır. Ulaşım konusunda ise, yeni yapılaşmış bir yer olmasına karşın hala raylı sistemin gitmemiş olması bu konuda yavaş kaldığımızı ve planlama eksikliği çektiğimizin kanıtıdır.

İstanbul özeline inerek Anadolu ve Avrupa Yakalarındaki dengesiz dağılım ve istihdam merkezlerinin orantısız dağılımıyla birlikte ulaşım arterleri ve sistemleri kilitlenmektedir. Bu kilitlenmenin sebebi karayolu ağırlıklı ulaşım anlayışıdır. Tabi bu anlayışta 1955 ile başlayan politika değişikliği önümüze çıkmaktadır. Öyle ki 1980 ve 1990’larda yakalanan tren yolu yolcu kullanım trendi 2000’ler ile yükselişini kaybetmiş ve tekrar yakalama ancak hızlı tren hatlarının ve

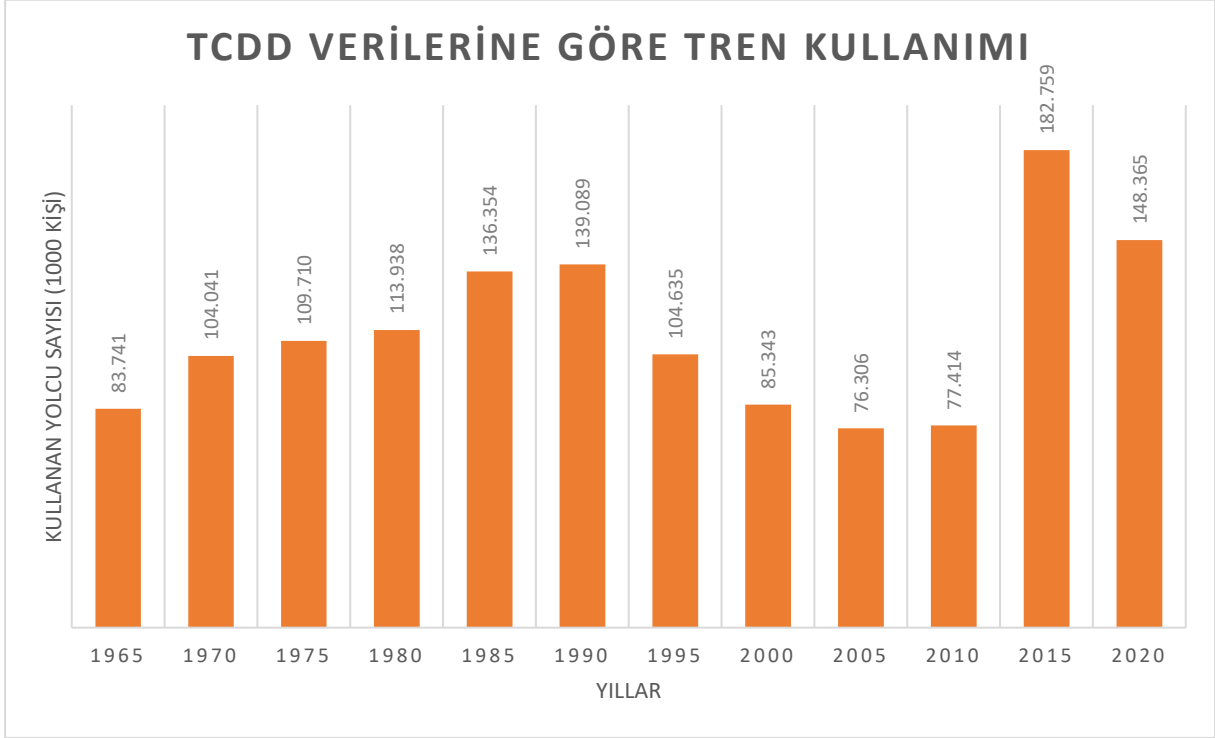
Marmaray, İzban ve Ankaray gibi banliyö hatlarının açılmasıyla sağlanmıştır. Hem TCDD olarak hemde belediyelerin raylı sistem teşkilatları olarak, “trene dönüş” mottosuyla hareket edilerek, Avrupa memleketlerinde olduğu gibi, ana taşıyıcı unsurun raylı sistemler olması sağlanmalıdır. Özellikle büyük kent merkezlerinin birbirinden uzak olduğu orta ölçekli kentlerde (Kapaklı, Çerkezköy, Çorlu, Ergene ve Süleymanpaşa çizgisinde Tekirdağ Örneği) banliyö sistemleri ivedilikle faaliyete geçirilmelidir. Aşağı ki görselde de görüleceği üzere özellikle Avrupa’da uygulanan sistemin bir çizimi görülmektedir. Bizim önerimizde bu doğrultuda bir sistemin Türkiye’de aktif uygulanmasıdır.



Şekil 2 Avrupa'daki Ulaşım Ağı Sistemi Örneği

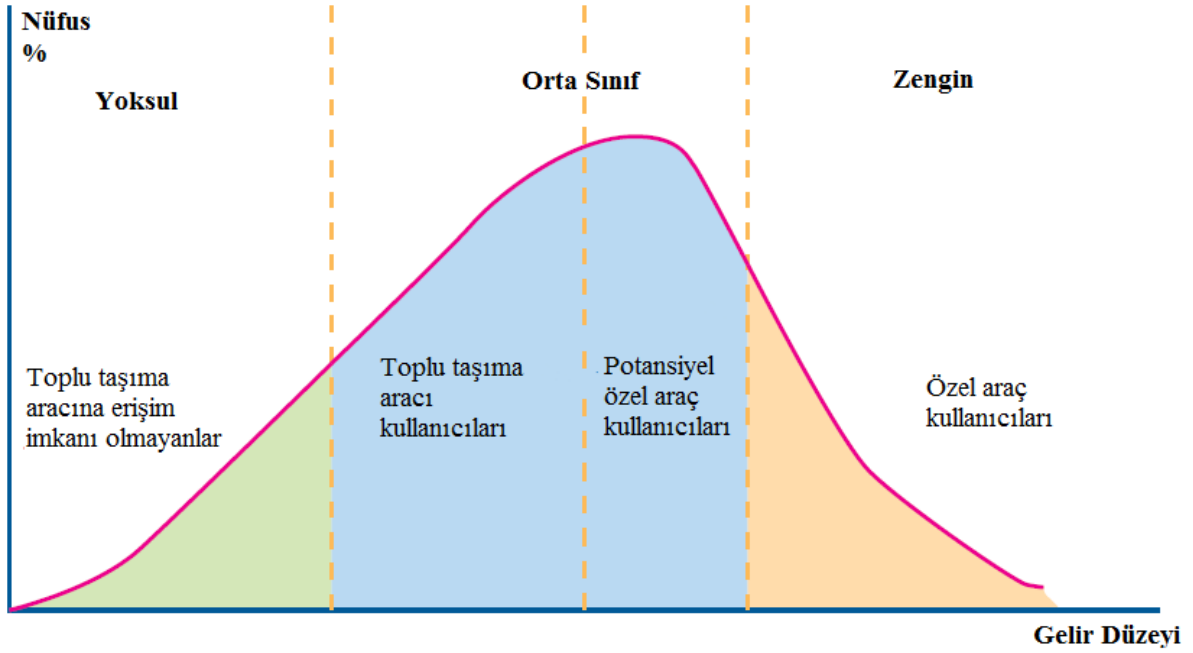
Mevcut hatların ray kapasitesinin artırılarak sağlanması hem ekonomik hemde uygunluk olarak yerindedir. Ardından kent içi raylı sistemlerle desteklenerek kapasite ve konfor artırılmalıdır. Bu sayede ekonomik kısıtlar, oy ve sandalye bir

kenara itilerek, halkın ihtiyaçlarına uzun süreli çözümler getirilerek fevkalade işlere imza atılmış olur.



Şekil 3 TCDD Verilerine Göre Tren Kullanımı

Ulaşım akslarının tıkanmasının en büyük sebeplerinden birisi de özel araçların fuzuli kullanımıdır. Türkiye’deki araçların %30’unun 3 büyük kentte toplanması bunun en bariz sonuçlarını görmemize olanak sağlamaktadır. Aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere gelir düzeyi arttıkça toplu taşıma kullanımı azalmaktadır. Türkiye’de ortalama gelir düzeyi en yüksek kentler yine bu belirttiğimiz kentlerdir. Bireysel fuzuli araç kullanımının önüne geçmek için toplu ulaşım özendirilmelidir. Bunun da sağlanması, ancak kitle iletişim araçlarının doğru kullanımıyla ve araç standartlarının artmasıyla mümkündür.



Şekil 4 Gelir Düzeylerine Göre Toplu Taşıma Kullanım Grafiği

Özellikle büyükşehirlerin karakteristik özelliklerinden bir tanesi de geçmişten günümüze çok büyük bir otorite dağınıklığına ve yetki karmaşasına sahip olmalarıdır. İstanbul'da ulaşım ve trafik ile ilgili konularda planlamadan uygulamaya, işletmeden koordinasyona, denetimden yönetime kadar her konuda çok sayıda kurum ve otoritenin söz sahibi olduğu bilinmektedir. Bu durumun doğal bir sonucu olarak ortaya çıkan bu koordinasyonsuzluk sonucu ulaşım ile ilgili karar ve uygulamalar etkin bir şekilde yerine getirilememektedir. Özellikle hatların entegrasyonunda bu sebeple bazı sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bunun önüne geçmek için ulaşım bir bütün olarak ele alınmalı ve merkezi yönetimin yetki sahasında bulunan kalemler belediyelere devredilmelidir.

Türkiye'deki bir diğer sorun da yayaların ulaşımıdır. Türkiye'de ulaşım, yayalar için elverişli olmayan bir profil sunmaktadır. Öncelikle ulaşım sisteminde insanı bütün taşıma sistemlerine erişilebilirliğini sağlamak gerekmektedir. Bu husus tarihi konumlarda daha çok hissedilirken ne yazık ki yeni inşa edilmiş yerlerde de

ortaya çıkmaktadır. Bunun önüne geçmek için kentsel dönüşüm alanları yaya öncelikli olarak tasarlanmalıdır. Engelsiz ulaşım için engellilere yönelik olarak, durak, istasyon vb. alanlara rampa ve asansör ile görme engellilere uygun taban sistemleri yapılmalıdır.

Özellikle İzmir ve İstanbul Büyükşehir Belediyelerinin hizmet alanındaki deniz ulaşım filolarının güçlendirilmesi ve kapasitesinin artırılması için yeni yatırımlar yapılmalıdır. Eski vapurların yenilenmesi, iskelelerin bakım ve onarımı ve sayılarının artırılması doğrultusunda yoğun mesai harcanmalıdır. Bu uygulamalarla deniz ulaşımının şehir içi taşımacılıktaki payının artırılması hedeflenmektedir. Özellikle kentin merkezlerine doğru yolcuların sevk edilmesi için aktarma merkezlerine önem verilmelidir.

Hususiyetle her büyükşehir belediyesi ulaşım sorunlarına çözüm için Ulaşım Master Planına ihtiyaç duymaktadır. Bu planlar doğrultusunda politika ve stratejiler kısa, orta ve uzun dönem olarak belirlenmelidir. Bu plana sahip belediyeler ise planlarını ivedilikle güncellemelidir. Bu plan güncellenmelerinde raylı sistem etütleriyle, otobüs sistemi ve yol ağının verimli kullanmaya yönelik değişiklikler, yaya ve bisiklet kullanımını arttırmaya yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Bunun yanında Toplu Taşıma Master Planı, Trafik Güvenliği Master Planı gibi planlar oluşturulmalıdır. Trafik sıkışıklığı yaşanan ve acil çözüm bekleyen yerler için alternatif güzergahlar belirlenmelidir. Bu yerlerin rehabilitesi içinse yüksek ve ayrı fonlar oluşturulmalıdır. Turistlerin, turizm bölgelerindeki transferlerini hızlı ve konforlu sağlamak için küçük ve bölgesel ölçekli turizm ulaşım planları oluşturulmalıdır. Bunların sağlanması için aşağıdaki tablodaki kriterlerin uygulanması elzemdir.



Şekil 5 Raylı Sistemlerde Güzergahı Belirleyici Kriterler

Araçların modern teknolojiye ayak uydurması ve iyi hizmet verilmesi için gelişmeler takip edilmelidir. İstanbul özelinde hem kapasitesi hemde araç olarak bakıldığında M1A/B hattı oldukça bakımsızdır. Bunun önüne geçmek için hatlarda kapasite artışı ve yeni araç alım sözleşmeleri yapılmaktadır. Bu tip uygulamalar sürdürülmelidir. Toplu ulaşım alanında hizmet verecek özel işletmelere düşük faizli finansman sağlanmalıdır.

Yolcu bekleme süresini kısaltmak için akıllı durak sistemleri ve akıllı kart sistemleri yaygınlaştırılmalıdır. Tüm Türkiye genelinde kullanılabilecek alternatifler bulunmalıdır. Sürücü, yolcu ve yayaların bilgilendirilmeleri ve yönlendirilmeleri için bilgi teknolojilerinden etkin bir şekilde yararlanılmalıdır. Trafik sorunlarının çözülmesi gibi ihtiyaç ve beklentiler için akıllı ulaşım ve sinyalizasyon sistemleri kullanılmalıdır.

Türkiye’de Raylı Sistemler Neden Gelişmemekte

Türkiye’de kentsel raylı sistem uygulamalarının bilinçli bir plan, ana ilkeler ve kurumsal yapılanmalar temelinde sistemli bir gelişme gösterdiğini söylemek oldukça güçtür.

Bir cümle ile ifade etmek gerekirse, neredeyse her kentteki uygulamalar farklı üsluplarla yapılmıştır. Eldeki bilgiler, kentsel raylı sistem etüt ve uygulamalarında ciddi sorunların bulunduğunu ortaya koymaktadır. Öncelikle etüt ve proje çalışmalarına gereken özenin gösterilmediği açıktır ki bu açıklık hem güzergah seçimi hem de sistemin tasarımı açısından geçerlidir (bkz. Adana Metrosu).

Taşıtların seçimi açısından da ileride sorunlar çıkaracak bir tutum izlenmektedir. Taşıt özelliklerinin gerekli ve yeterli düzeyde tanımlanması önem taşımaktadır. Bugünkü koşullarda ülke düzeyinde standartlaşmaya gidilmemiş olması nedeniyle fazla bağlayıcı özelliklerden kaçınılması, esas tanımlamak üzere performans ölçütleri üzerinde durulması uygun olabilir.

Konunun bir de ihale sürecini tanımlayan idari şartname tarafı bulunmaktadır ve önem taşımaktadır. Ön seçim yapıp yapılmayacağı, ortak girişim seçiminde teknik ve mali değerlendirmenin hangi kriterlere göre ve nasıl yapılacağı, kredi miktarlarının ve koşullarının mali durumu nasıl etkileyeceği, ihalenin bir bütün olarak mı yoksa ayrı birkaç paket halinde mi yapılacağı hususları idari şartname bağlamındaki önemli konulardır.

Bunun yanında esas mühim mevzu Türkiye’nin ekonomik iç dinamikleri ve yerli imkanlarla ilgilidir. Türkiye coğrafyasının genellikle yüksek ve engebeli olması raylı sistem yapımının maliyetini katlamaktadır. Örneğin Ankara Metrosu ile İstanbul Metrosu arasındaki fark bundan kaynaklıdır. Zira İstanbul’un M1/ M2

gibi hatları engebeli yerlerden geçmektedir. Metro araçlarının yüksek eğimli yerlerde hareket kabiliyeti olmadığı için belli bir eğim düzeyinde hareket şarttır. Engebeli yerlerde istasyonlar daha aşağıda olacağı için maliyet katlanmaktadır. Bir diğer yandan yeni yeni ortaya çıkan ve TCDD mühendislerinin eseri olan yerli raylı sistem şirketlerinin ortaya çıkmasıdır. Şimdiye kadar alınan araçlar ya tamamen ithal ya da büyük oranın yabancı sermaye tarafından tasarlanmış araçlardır. Bu sebeple yedek parça ve tamir gibi durumlarda zorluklar ortaya çıkmaktadır. Yerli raylı sistem sanayisinin gelişmesi maliyetleri düşürmek kalmayacak, katma değerli ürün üreterek ülke ekonomisine de katkı sağlayacaktır.

İstanbul ve Diğer Avrupa Şehirlerinin Ulaşım Karşılaştırması

2021 yılında Metro İstanbul tarafından açıklanan veride, 2021 yılında 474,538,299 kişi Metro İstanbul tarafından işletilen raylı sistemleri kullanmıştır. 2021 yılı boyunca etkili olan dışarı çıkma kısıtlamaları ise bu veriyi ele alırken unutulmamalıdır. Ayrıca İstanbul'un bel kemiğini oluşturan Metrobüs BRT ve Marmaray demiryolu hatları bu veri içinde bulunmamaktadır.

İstanbul'u (16 milyon nüfus) karşılaştıracığımız şehirler şunlardır:
-Budapeşte (1,6 milyon nüfus)

-Londra (9,5 milyon nüfus)

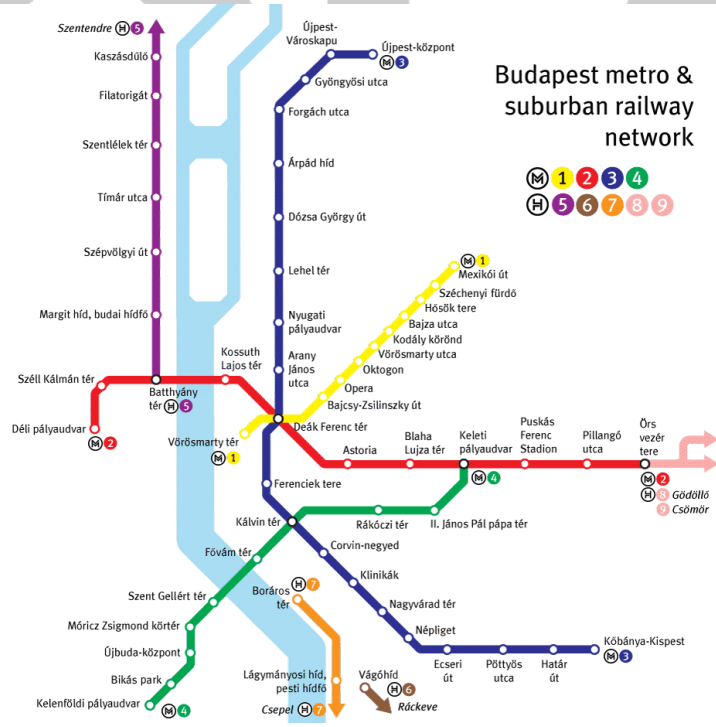
-Berlin (3,7 milyon nüfus)

Ulaşım karşılaştırması demiryolu temelli hatlar ve diğer Rapid-Transit hatları üstünden olacaktır. Otobüsleri bu karşılaştırmanın içine almak zorlayıcı olacağından onları dışarıda bırakacağız. Yine de İstanbul'un yoğunluğa göre metro/tramvay hattı sayısı az olduğundan normal olarak İstanbul halkı, otobüsü diğer Avrupalı eşlerinden daha çok kullanıyor olacaktır.

Budapeşte

Tuna nehri tarafından ikiye ayrılan ve Macaristan'ın başkenti olan Budapeşte, barok-gotik mimarisi ve zengin tarihi ile öne çıkmaktadır. Avrupa birliği içinde özgürce seyahat edebilen vatandaşlar tarafından sıkça ziyaret edilen Budapeşte'ye hizmet eden hatlar şöyledir:

- 4 Metro hattı (ilki 1890'larda açılmış olan M1 hattı da bunu içindedir)
- 26 Tramvay hattı (ayrılan hatlarla 38'e çıkıyor olsa da kafa karıştırmamak için 26 verisini kullanacağız)
- 4 Banliyö demiryolu hattı



Şekil 6 Budapeşte Metrosu Haritası⁶

⁶ Budapeşte'nin Metro ve Banliyö tren hatlarını gösteren bir harita. M ile gösterilenler Metro, H ile gösterilenler ise HEV banliyö hatlarıdır. Sarı hat olan M1 metro hattı, 1896 yılında açılmış ve hala hizmet göstermektedir, şehrin belkemiği olan hat ise M3 metro hattıdır.

1,6 Milyon nüfusa sahip Budapeşte’de, günlük ortalama metro kullanımı 1,27 milyon kişi olarak hesaplanmıştır. İstanbul’da ise bu rakam 1,36 milyon olarak hesaplanmıştır. Metrobüsün ortalama günlük kullanım oranı olan 1 milyonu ve Marmaray’ın tahmini olan 1 milyon kullanıcı oranını bu rakama eklediğimizde İstanbul için 3,36 milyonluk bir rakam çıkıyor. Nüfusa oranladığımızda, Budapeşte metrosunun bu kullanım oranı dudak uçuklatıcı olmakla; şehir aşırı geniş tramvay hatları ile ünlüdür.

Budapeşte Metrolarının toplam uzunluğu 39,7 kilometreye denk gelmektedir, İstanbul’un şu anki toplam metro uzunluğu ise 199 kilometredir. Buda kalesinin bulunduğu tepe harici olduğunca düzlük bir araziye sahip olan şehrin yapılaşması, merkezden orta yoğunluk apartmanlar ile başlayıp; düşük yoğunluklu banliyö evler ile şehir sınırlarına doğru ilerlemektedir. Orta yoğunluk evlerin bulunduğu şehir merkezinde metro hatları ağırlık göstermekte iken, banliyölere doğru tramvaylar ve banliyö tren hatları yaygınlaşmaktadır. Banliyö tren hatları, Avrupa standart ray genişliği ve hattından bağımsız raylar üstünde ilerlemektedir. Kullandıkları araçlar elektrikli olmakla beraber, yüksek hızlara sahip değildir ve yol/ray geçişleri level-crossing olarak işlemektedir.

Budapeşte’den Çıkarabileceğimiz Dersler Nelerdir?

- Tramvay hatlarının çoğaltılması ve Metro istasyonları arasında bir köprü görevi görmelerini sağlamak önemli olmakla, tramvayların tek başlarına işleyebilen ve trafikten bağımsız hareket edebilen araçlar olmasını sağlamak lazım. İstanbul’un eğimli yapısı tramvay yapımını zor kılarsa da özellikle denize yakın düz arazilerde tramvay inşaatları arttırılmalıdır.

(Yeni açılan Alibeyköy-Eminönü tramvay hattı bunun için çok iyi bir örnek)

- Banliyö hatları genişletilmelidir ve bu hatlar ana demiryolu hatlarından bağımsız işlemelidir. Ana hatta bağlı banliyö hatları hem esneklik hem de sefer sıklığı açısından problem yaratmaktadır.
- Trolleybüs kullanımı çoğaltılmalıdır, en önemlisi ise Metrobüs hattının bir trolleybüs hattına çevrilmesi olmalıdır. Eğimlerden dolayı ray tabanlı hatları inşa etmek zor olsa da kauçuğun yuvarlanma direncinin daha yüksek olması elektrik tabanlı bu araçların çalışmasında bir engel değildir.

Londra

Birleşik Krallık ve İngiltere'nin başkenti olan Londra, 9,5 Milyon nüfusa sahiptir. Thames nehrinin etrafında inşa edilen ve büyüyen şehir; tarihi boyunca ölümcül salgınlar ve devasa yaygınlar yüzünden yıkılmış ve yeniden inşa edilmiştir. Bu devasa şehire hizmet eden toplu taşıma hatları şöyledir:

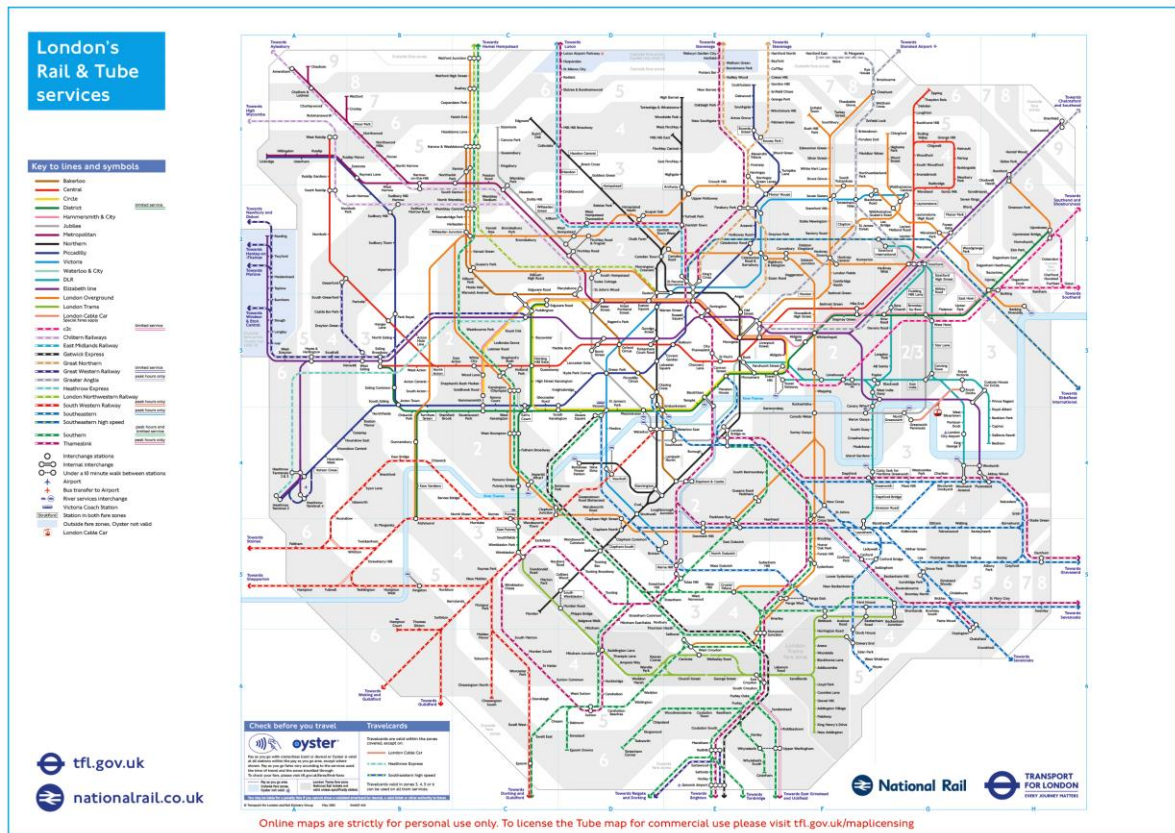
- 11 Metro hattı (Dünyanın ilk metrosu Londra'da hizmete girmiştir ve kültürel olarak çok büyük öneme sahiptir. Britanya muharebesi sırasında metro, halk tarafından sığınak olarak kullanılmıştır.)
- 4 Tramvay hattı
- 6 Overground adı verilen tren hattı⁷

Londra metrosu, Londra Metro Hatları yönetiminin verdiği tahmini veri ile günlük 5 milyon kişiyi taşımaktadır. Bu sadece yeraltı hatlarını (İngiliz halk dilindeki adıyla Tube) yansıtmakla, Overground hatları kapsamamaktadır.

⁷ Londra'nın aşırı geniş ulaşım altyapısı, bu konu hakkında tam verileri bulmayı çok zorlaştırmıştır. Bu münasebetle eksik hat verisi girilmiş olabilir.

Overground hatların günlük kullanım verisini bulamamış olsam da yıllık kullanımı 190 Milyon kişi olarak verilmiştir. 365'e bölündüğünde, 520.000 kişi civarı bir rakam elimize ulaşmaktadır. Bu veriler ışığında, Londra'nın demiryolu hatlarının nüfusun yarısından fazlası tarafından kullanıldığına erişebiliyoruz.

Londra Underground'un toplam uzunluğu 402 Kilometre, Overground'un ise uzunluğu 167 Kilometredir. Londra'nın yüzölçümü 1572 Km² iken, İstanbul'un yüzölçümü 5461 Km²'dir.



Şekil 7 Londra Raylı Sistem Haritası⁸

Londra'dan çıkarabileceğimiz birkaç ders şöyledir:

⁸ Neredeyse şehrin her yerine ulaşan raylı hatları ile Londra'da araba sahibi olmadan yaşamak mümkündür

- İstanbul gibi bir şehirde yerüstü hatların inşası zor olsa da yeraltı hatları coğrafi kısıtlamalara sahip değil. Özellikle boğazı geçen hatların sadece 1 adet banliyö treni ve 1 adet BRT olması, şehrin iki tarafının bağlanmasını çok zorlaştırmaktadır. Thames nehrini geçen metro hatları gibi, İstanbul'un iki tarafını birbirine bağlayan bir yeraltı metro sistemi gereklidir.
- TCDD ve Metro İstanbul'un birlikte uyum içinde çalışması önemlidir. Şu anki politik durumdan dolayı TCDD'nin elinden geldiğince İBB kurumlarına karşı hareket etmesi günün sonunda kimseye katkı sağlamamakla, İstanbul halkını araba sürmeye zorlamaktadır ve toplu taşıma kullanmaktan uzaklaştırmaktadır.

Berlin

Almanya'nın başkenti olan, ayrıca Berlin eyaletinin de başkenti olan şehir; 2. Dünya Savaşında enkaza dönüşmüş, sonrasında yeniden inşa edilmiştir. Günümüzde brutalist Sovyet mimarisi ile klasik gotik mimarinin izlerini birlikte taşıyan şehirde 3,7 Milyon kişi yaşamaktadır.

Berlin'e hizmet eden hatları saymadan önce, şehirdeki hatların terminolojisinden hemen bahsetmek en doğrusu olur:

U-Bahn: Metro görevini gören hat, esas görevi şehir içi ulaşımı sağlamak olmakla; bağımsız istasyon ve raylar üstünde hareket etmektedir

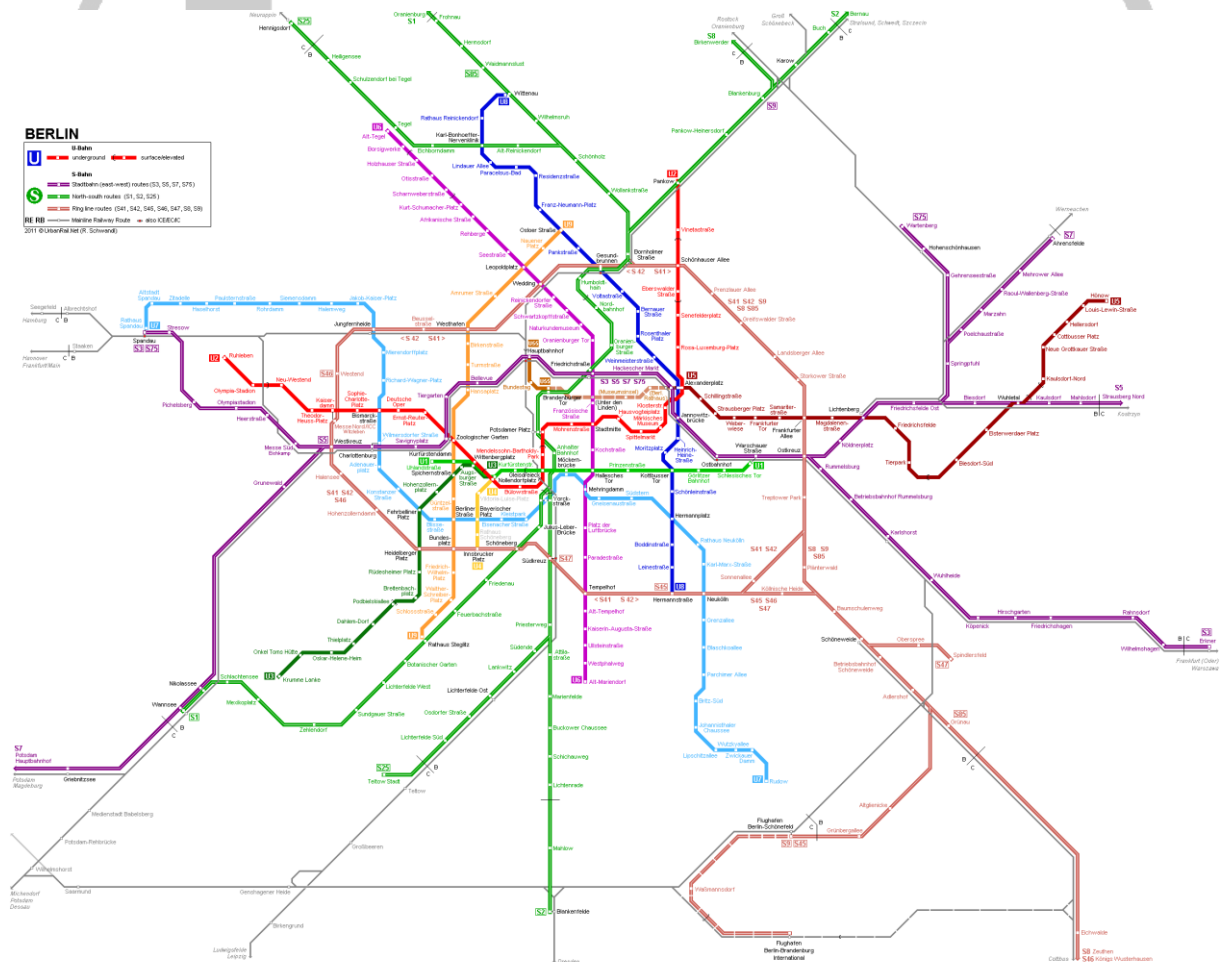
S-Bahn: Banliyö treni ile Metronun bir karışımı olan sistem, şehir içi ulaşımın bir kısmını sağlasa da esas amacı diğer şehir/kasabalara ve şehrin dış halkalarına ulaşımını sağlamaktır. Ana hat demiryolu ile aynı istasyonları kullanıyor olmakla beraber, ana hattın yanında bağımsız işleyen raylar üstünden hareket etmektedir. Böylece uluslararası/şehirlerarası tren trafiğine göre seferler kısıtlanmamaktadır.

Terminolojiyi aradan çıkardığımıza göre, Berlin'e hizmet eden hatlar şöyledir:

- 9 U-Bahn hattı
- 16 S-Bahn hattı
- 22 Tramvay hattı

U-bahn ve S-bahn her biri 1,5 milyon olmak üzere günlük ortalama 3 milyon kişi taşımaktadır. 3,7 milyon nüfusa sahip bir şehir için çok iyi bir rakam olmakla, istasyonlar arası geçiş çok kolaydır.

U-Bahn 155 Kilometre, S-Bahn ise 340 Kilometre uzunluğundadır.



Şekil 8 Berlin Raylı Sistem Haritası

16 Milyonluk nüfusuna oranla düşük bir metro/tren kullanımına sahip olan İstanbul'da hala otobüs dışında bir toplu ulaşım metodunun olmadığı onlarca yer bulunmaktadır. 2019'dan bu yana, doğru yönetimle toplu ulaşımın çok çabuk genişletebileceği ortaya konmuştur; ancak hem merkezi idarenin hem de Ekrem İmamoğlu'na karşı olan muhalefet üyesi isimler tarafından bu ilerleme ve çabalar baltalanmaya çalışılmaktadır. Avrupa'nın en büyük, dünyanın da en büyük şehirlerinden biri olan İstanbul için toplu taşımanın genişlemesi –özellikle raylı sistemlerin- bir ihtiyaç değil zorunluluktur. Özellikle araba bağımlılığın bu kadar arttığı ve sadece ABD'nin kötü yerleşimli şehirlerinde görülen seviyede trafiğe sahip olan şehir için hem yeraltı hem yer üstü sistemler önem arz etmektedir.

Avrupa'daki diğer şehirlerden çıkarabileceğimiz onca ders olmakla birlikte, bu derslerden çıkardığımız sonuçları İstanbul'a doğru şekilde uygulamak önem arz etmektedir. Hem geniş boğazı hem de engebeli yapısı yüzünden çoğu kişi tarafından bahaneler ile toplu ulaşımın genişletilmesinin imkansız olduğu söylenmektedir; ne zaman ki bahane yerine çözüm üretip toplu taşımayı genişletmeye başlarız, o zaman bu güzel şehrimizin toplu taşıma kullanımı diğer dünya metropollerini ile yarışır olur. Ayrıca toplu taşımanın yaygınlaşması, sokaklarımızı arabalardan geri almak için en önemli adımlardandır.

Sonuç

En nihayetinde baktığımızda Türk toplu ulaşım sisteminde birtakım eksiklikler mevcuttur. Avantajlar da mevcuttur elbette. Örneğin otomotiv sanayinin ara parça ürünlerinin yaygın olması, otobüs gibi araçların üretiminin olması, ortalama yükselti sebebiyle kaliteli araç üretimi bunlardan bazılarıdır. Ama gelişen kentlerle beraber otobüsler artık ana aks olmaktan çıkmışlardır. Raylı sistemler orta- büyük ölçekli kentler için artık vazgeçilmezdir. Bu hem ekonomik anlamda

hem konfor anlamında elzemdir. Raylı sistemlerin getirdiği daha çevreci ve trafiği rahatlatan başka bir alternatif ve etkili bir çözüm henüz mevcut değildir. Bu doğrultuda atılacak adımlar yukarıda belirtilmiştir. Diğer Avrupa memleketlerinden de gösterilen örnekler ışığında da görülüyor ki, Türk ulaşım ağına raylı sistemleri entegre etmek, bazı kentler için, zor görünmemektedir. Lakin İstanbul gibi bir kentte hem kentin içinden boğaz geçmesi hem de engebeli arazinin fazla olması sebebiyle işlemlerin maliyetli olacağı aşıkardır. Fakat bunun yanında potansiyel müşterinin fazla olması bunu tolere edebilecek düzeydedir. Çözülmesi gereken sorun ekonomik kaynak ve merkezi yönetimle olan sorunların çözülmesi ve bu tip uygulamalarda yetkinin yerel yönetimlere devredilmesidir.



birlikte ilerleyeceğiz.

ULAŞIMIN MALİ FİNANSMANI

Birçok kentte trafik tıkanıklığı, ulaşım araçlarının neden olduğu hava kirliliğinin azaltılması ve ulaşımı kolaylaştırmak için 21. yüzyılda kentiçi raylı sistem yatırımlarının hızla genişlediği görülmektedir. Metro gibi raylı sistemler, birçok insanı gündelik hayatında farklı birtakım yerlere bağlayan önemli bir role sahiptir. Birçok şehrin yöneticileri, gelecekte bilgi ekonomisi merkezi olabilmek için daha fazla raylı sistem yatırımları yapmak istemekte, ancak birçok kentin yeterli finansman kaynaklarına sahip olamaması, yatırımların yavaşlamasına ve hatta gecikmesine neden olmaktadır.

Kent içi raylı sistemler güvenli, hızlı, çevreci olması, düşük işletme maliyetleri, gürültü kirliliğini azaltması gibi olumlu özelliklerinden dolayı daha çok tercih edilmektedir. Buna karşılık kent içi raylı sistemlerin ilk yatırım giderleri yüksek tutarlarda gerçekleşmektedir. Yerel yönetimlerin öz kaynakları bu tür yüksek maliyet içeren yatırımları gerçekleştirmek için yeterli düzeyde değildir. Bu sebeple Türkiye’de kent içi raylı sistemlerin yapılabilmesi ve yaygınlaştırılması için yeni finansman kaynaklarının bulunması bir zorunluluk haline gelmektedir.

STRATEJİK HEDEF	2019 BÜTÇE	2019 GERÇEKLEŞME
Akıllı Ulaşım Sistemlerini Tüm Toplu Ulaşım Araçlarını Kapsayacak Şekilde Yaygınlaştırmak	96.590.000	19.237.727
Deniz Yolu Ulaşım Sistemlerini Geliştirmek	351.400.000	354.719.389
Raylı Sistemlerin Ulaşım Sistemleri İçindeki Payını Arttırmak	3.417.708.000	2.183.897.365
Trafığı Etkin Yönetmek	252.401.000	220.007.064
Ulaşım Altyapısını Güçlendirmek	2.374.415.000	3.158.728.094

Ülkemizde planlı gelişmeye ayak uydurulamaması sonucu köyden kente olan göçün artarak devam etmesi ve kent yönetimlerinin bu göçün getirdiği nüfusa gereken hizmeti götürememesi sonucu ortaya çıkan altyapı sorunlarının en önemlilerinden birisi de ulaşım sorunudur. Kentler insanlar içindir ve kentsel yaşamın ana hedefi insanların hareket özgürlüğünü sağlayarak kentsel aktivitelere erişimlerini kolaylaştırmaktır. Toplu taşımanın etkin kılınmadığı kentlerde, hava ve gürültü kirliliği, trafik yoğunluğu, en önemlisi de trafik kazaları sorun olarak öne çıkar. Bugüne kadar yapılan araştırmalar göstermiştir ki, kentlerde yaşanan en önemli sorun ‘ulaşım ve dolaşım’ sorunudur. Sürdürülebilir ulaştırmanın ve dengeli ulaştırma sisteminin; arazi kullanımının planlanması, özel araç kullanımının kısıtlanması ve toplu taşıma sisteminin geliştirilmesi olmak üzere 3 temel taşı bulunduğu bilinmektedir. Sosyal hayatın kalitesi ve refahı ulaştırma sistemlerinden etkilenir. Erişebilirlik, zaman kaybı, temiz çevre edinebilme, sosyal yaşam, eğlence, koruma v.b. birçok konuda ulaşım sistemleri bize fayda sağlar. Ancak ulaşım sistemlerinin olumsuz etkileri de vardır. Bunları, kirlilik, kazalar, arazi kullanımı, toplum ve kent yaşamına etkisi, kırsal bölgelere etkisi, trafik sıkışıklığı ve enerji ve kaynak tüketimi olarak sıralamak mümkündür. Bugüne kadar sadece çevresel korumanın ön plana çıktığı bir koruma anlayışı gibi anlaşılsa da gelişmeye ilişkin bütün ekonomik, sosyal ve çevresel unsurlar sürdürülebilir gelişmenin içerisinde yer almaktadır.

Ulaşım türü yaşamla uyumlu olan yerleşimler “sürdürülebilir” kabul edilmektedir. Bugün bireysel ulaşım bağımlı yaşamın “sürdürülebilir” olmadığını gören otomobil odaklı gelişmiş ülkeler bile toplu ulaşım sistemini öne çıkartmaya çalışmaktadırlar. Kentiçi karayolu trafiğinin akışındaki düzensizliklerden oluşan emisyon kirliliği, gürültü ve görüntü kirliliğinin yanı sıra, iklim değişikliği ve enerji verimliliğinin ön plana çıkması sebebiyle ulaştırma,

evre sorunları arasındaki önemli yerini korumaktadır. Dünya genelinde ulaşımın yüzde 53' yolcu taşımacılığı için olmaktadır ve kara ulaşımı, küresel düzeyde enerjiden kaynaklanan CO2 salımlarının yüzde 23'nden ve sera gazı emisyonlarının ise yüzde 13'nden sorumludur. Yolcu ve yük taşımacılığında kullanılan karayolu ulaştırması tüm emisyonların 2/3'ne karşılık gelmektedir ve OECD/ITF 2008 verilerine göre 2050 yılında 2000 yılına göre kara ulaşımından kaynaklanan CO2 salımlarının yüzde 120 oranında artması öngörülmektedir. Bu bağlamda toplu taşım sistemleri ve motorize olmayan ulaşım altyapısı da 'temiz enerji-temiz ulaşım' girişimleri ile geliştirilmeye ve yaygınlaştırılmaya başlanmıştır. Öyle ki, dünyanın tüm ülkelerinde ve özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki kentli nüfusun artışı, otomobil sayısının artışı kenti yolculuk taleplerindeki hızlı artışın temel göstergesidir. Kentlerin büyüyüp yaygınlaşması sonucu konutlar ile işyerleri ve diğer kentsel kullanışlar arasındaki mesafe uzamakta ve bu sebeple motorlu yolculukların sayısı ve uzunluğu artmaktadır. Kentli nüfus artışlarının yanı sıra çalışan ve okuyan kişi oranlarının artışı, işyeri-konut ve konut-okul yolculuklarını arttırmakta; kişilerin gelir düzeylerindeki artışlar, ulaşıma ayrılan harcanabilir gelir miktarını arttırmakta, kişilerin yeni yolculuk ihtiyaçları ortaya çıkmaktadır. Yolculuk talep düzeylerini yükselten bu eğilimler sonucunda mevcut bireysel ve toplu taşım sistemleri yetersiz kalmakta, kapasite sınırları sebebiyle ortaya çıkan sıkışıklık ve yeni yatırım ihtiyaçlarıyla işletme ve yatırım giderleri yükselmektedir.

Mali değerleme sonuçlarına göre metro gibi büyük ölçüde sabit sermaye yatırımı gerektiren altyapı projelerinin, ilgili kamu kurumu tarafından yolu sayısı ve diğer garantilerin verilmemesi durumunda, özel sektör tarafından yap-işlet-devret ve diğer proje finansman modelleri ile gerçekleştirmesinin mümkün olamayacağı, yatırım büyüklüğü, teknoloji ve finansman talebi dikkate alındığı zaman

belediyelerin birçoğunun bu tür projeleri iç ve dış kaynaklar ile finanse etme olanaklarının oldukça zayıf olduğu ortaya çıkmaktadır. Sonuç olarak yerel ve merkezi yönetimlerin iş birliği içinde kent içi raylı sistem yatırım projelerini geliştirmeleri ve işletme modellerini ortaya koymaları ile kentlerin ulaşım sorunlarının çözümüne katkı yapmalarının gerekli olduğu vurgulanmalıdır.

Ulaştırma Yatırımlarında Kullanılan Finansman Modelleri

Bütçe Kaynaklı Finansman Modeli Kamu bütçesi, devletin belirlenmiş bir dönem için elde edeceği gelirleri ve yapacağı harcamaları gösteren ve yasama organının onayladığı bir belge niteliindedir. Bütçe kaynaklı finansman modelinde kullanılan birtakım bütçe sistemleri bulunmakta olup, bunlar kısaca aşağıda özetlenmiştir: Klasik Bütçe Sistemi: Klasik bütçe sisteminde yapılan harcamalar ve harcama kalemlerinden ne kadar tutarının harcama yapılabileceği görülebilmektedir. Hazırlanan bütçede, bütçe ile plan ilişkisi olmamaktadır. Klasik bütçe sisteminde, hizmet miktarı ile ilişki kurulmadan, faaliyetin mali yönü ortaya konmaktadır; başka bir ifade ile yalnızca girdi kalemlerinin kiralama ya da satın alma bedelleri ile finansman kaynaklarında denge sağlanmaya çalışılmaktadır.

Bütçe Dışı Finansman Modeli

Türkiye’de fon kavramı 1980 yılından sonraki dönemde yaygınlaşmıştır. Karar alma süreçlerini kısaltmak için, bir alanda sağlanmış olan kaynakların, aynı alandaki yapılacak hizmetlerin finansmanını sağlamak amacıyla fon uygulamasına başlanılmıştır. Türkiye’de bütçe dışı finansman yöntemi olarak Kamu Ortaklığı Fonu (KOF) öne çıkmakta olup, bu fonun amacı; tasarrufları teşvik ederek sağlanan ek finansman kaynaklarıyla kamu yatırımlarının hızlı bir biçimde gerçekleştirilmesidir. KOF ile kamu kurum ve kuruluşlarının altyapı yatırımları için Gelir Ortaklığı Senedi (GOS) ve hisse Senedi çıkarılması ve

işletme hakkı verilmesine olanak sağlanmıştır. KOF ilk defa GOS uygulaması başlatılmıştır. GOS ihracından elde edilen gelirler, işletme hakkı devrinden elde edilen gelirler, altyapı tesislerinin işletilmesinden elde edilen gelirler, akaryakıt istikrar fonundan (1993 yılına kadar) alınan payları sayılabilir.

Kredi Kullanımı Yoluyla Finansman Modelleri

Ulaştırma projelerinin finansmanı için yurtiçi ve dış kaynaklardan kredi kullanmak mümkündür. Başta uluslararası finans kurumlarının sürdürülebilir şehircilik ve sürdürülebilir kentler olmak üzere birçok kredi olanağının olduğu görülmektedir: Yurt İçi Kalkınma ve Yatırım Bankaları ile Özel Banka Kredileri: 4389 sayılı Bankalar Kanunu'nun da kalkınma ve yatırım bankaları, mevduat kabul edemeyen bankalar şeklinde ifade edilmiştir. Kalkınma ve yatırım bankaları mevduat kabul etmediklerinden dolayı bankalar kanununun kredi ve mevduat işlemlerini kapsayan düzenlemeleri haricindeki hükümlerinin hepsinden sorumlu ve 5411 sayılı Bankacılık Kanunu'na tabi olarak faaliyetlerini sürdürmektedirler.

Özelleştirme Yoluyla Finansman Modeli

Özelleştirme; kamu kurumlarının yönetimde ve mülkiyetinde bulunan malların ve işletmelerin, özel kişi ve kurumların mülkiyetine veya yönetimine ve sevkine devri olarak bilinir. Özelleştirme kavramı; “kamu yönetiminin mülkiyetindeki malların ve şirketlerin üzerindeki ekonomik etkinliğinin azaltılması ya da tamamıyla ortadan kaldırılmasına yönelik yapılan uygulamaların tümü” şeklinde tanımlanmaktadır. Başka bir ifade ile kamu kurumlarının mülkiyetinde olan gayrimenkul ve menkul değerlerin, üretim araçlarının, özel sektöre tamamen ya da kısmen devredilmesi de özelleştirme olarak tanımlanmaktadır.

Kamu Özel Sektör İş Birliği (KÖSİ)

Projenin uygulanacağı ülkenin şartları (coğrafi koşullar, sosyal hayat, ekonomi, politika) ve ilgili proje parametreleriyle ilişkili olarak özgün sözleşmelere dayanması sebebiyle, standart bir tanım yapmak güç gözükmemektedir (Atasoy, 2011). Merkezi hükümet, mahalli idareler ya da bölgesel yönetim gibi kamu kurumları ile özel sektör şirketleri arasındaki iş birliği Kamu Özel Sektör İşbirliği (KÖSİ) olarak isimlendirilmektedir. Diğer bir ifade ile KÖSİ'ler kamu idaresi ile özel sektör yatırımcısının, özel hukuk sözleşmesi temelinde kurulan ilişkileri olarak tanımlanabilir.

Birçok ülkede proje finansman modelleri ile projelerin neden oldukları arazi değerlerinin vergilenmesi veya arazi değer artışının vergilenmesi (Tax Increment Financing vb..) yoluyla yatırımların kısmen veya tamamen finanse edilmesi olanaklarının geliştirilmesi gerekli görülmektedir. Türkiye’de yasal ve hukuksal altyapı oluşturularak proje finansmanı, değer artışının vergilenmesi ve gelir ortaklığı modellerinin uygulanması birer alternatif model olarak görülebilir. Kamu özel ortalığı modeli İngiltere gibi bazı ülkelerde kullanılmaktadır. Bu yöntem de alternatif model olarak Türkiye’de uygulanabilir. Özel sektörü ulaşım gibi altyapı yatırımlarına özendirmek için vergi teşviki, yatırım sigortası gibi avantajlar sağlanabilir. Japonya’da ulaşım finansmanı için hükümet hibeleri, kullanıcılardan pay alınması, tahvil ihracı, kredi gibi birçok yöntem bulunmaktadır. Yatırımcılar için sübvansiyonlar ve vergi teşvikleri hükümet tarafından desteklenmektedir.

Türkiye içinde hükümet hibesi gibi yöntemler düşünülebilir. Yerel düzeyde metro gibi altyapı yatırımlarının sadece bütçe olanakları ile finanse edilmesi ve bu yolla yerel halkın gereksinimlerinin karşılanması mümkün olamamaktadır. Bu koşullarda altyapı yatırımları için mevzuatta tanımlanan harcamalara katılım

payının hesaplanması ve tahsil yöntemlerinin iyileştirilmesi yerel idarelerce sunulan altyapı hizmetlerinin ve özellikle kent içi raylı sistem yatırım fonu tesisi için kullanıcılardan uygun bir payın alınmasına dayalı modellerin geliştirilmesi, gelir getirici faaliyetlere ağırlık verilmesi ve mevcut gayrimenkullerin varlık yönetimi ve kurumsal sosyal sorumluluk içinde değerlendirilmesi, metro ve dönüşüm projelerinin neden olabileceği değer artışının proje finansmanında kullanım olanaklarının analiz edilmesi ve bu yönde mevzuatta gerekli düzenlemelerin yapılması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Yerel yönetimlerin özellikle imar ve şehircilik, kentsel gelişim, koruma ve dönüşüm, içme ve kullanma suyu, ulaşım ve altyapı çalışmalarında proje geliştirme, değerlendirme ve uygulama süreçlerinde gayrimenkul geliştirme ve yönetimi uzmanlarına şiddetli biçimde gereksinim duyulmakta ve özellikle uluslararası finans kurumlarından sağlanacak kaynak ile finanse edilecek projelerde söz konusu uzmanların yaşamsal fonksiyona sahip oldukları görülmektedir. Birçok yerel projenin yeterli saha çalışması ile etkinlik ve verimlilik analizi yapılmadan ve hatta kabul edilebilir piyasa etüdü ve fizibilite çalışması olmadan uygulamaya alındığına sık tanık olunmaktadır. Proje hazırlama, proje geliştirme, değerlendirme, proje finansmanı ve proje yönetimi konularında başta büyükşehir belediyeleri olmak üzere bağlı kuruluşlar ve diğer yerel yönetim birimlerinde üniversitelerin gayrimenkul geliştirme ve yönetimi bölümlerinden mezun olan uzmanların görev ve yetkilerinin tanımlanması ve söz konusu alanlarda anahtar personel olarak istihdam edilmelerinde kamusal ve kurumsal menfaatin olduğu vurgulanmalıdır. Özellikle proje geliştirme ve yönetimi işlerinin uzman kişilerce yapılması, zaman ve kaynak tasarrufu yanında, toplumsal yönden optimum yatırım kararlarının verilmesine de imkân verecektir.

YEREL YÖNETİMLERİN MALİ SORUNLARI

Bütçenin temel amacı, devletin sahip olduğu sınırlı kamu kaynakları ile halkın sınırsız kamu hizmeti talebi arasında tutarlı bir denge kurmak ve mevcut kamu kaynaklarının en verimli ve kaliteli kamu hizmetini sunacak şekilde kullanılmasını sağlamaktır. Bu amaca erişilebilmesi için üç temel hedefin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu hedefler mali sürdürülebilirliğin sağlanması, kamu kaynaklarının hizmet birimlerine etkin bir şekilde dağıtılması ve kamu hizmetlerinin sunumunda etkinliğin temin edilmesidir. Bu üç hedef 20'nci yüzyılda gerçekleştirilen bütün mali reformların mesafe almak istediği temel alanlar olmuştur.

Kamu mali yönetimleri, mali sürdürülebilirlik hedefine erişebilmek için mali kurallar, orta vadeli harcama çerçeveleri, mali risk analizleri, uzun vadeli mali projeksiyonlar ve bağımsız mali değerlendirmeler gibi çeşitli araçlar geliştirmiştir. Bu araçlar arasından en çok kullanılanı mali kurallar olmuştur. Mali kurallar, mali sürdürülebilirliği sağlamak ve korumak amacıyla bütçe açığı, kamu harcamaları, kamu borçları ve kamu gelirleri gibi mali göstergeleri sınırlayan sayısal veya prosedürel düzenlemelerdir.

Mali kurallar merkezi yönetim düzeyinde uygulanabileceği gibi yerel yönetim düzeyinde de uygulanabilmektedir. OECD ülkelerinde kamu gelirlerinin yaklaşık %35'i yerel yönetim düzeyinde harcanmaktadır. Günümüzde yerel yönetimlere daha fazla yetki verme eğilimi arttığından yerel yönetimlerin harcamaları da artmakta, bu durum yerel yönetim düzeyinde mali kurallara daha çok ihtiyaç duyulmasına neden olmaktadır.

Türkiye'de, yerel nitelikteki çoğu hizmetler merkezi yönetim tarafından yerine getirilmekte ve yerel yönetimlere bırakılmış birçok görevin yerine getirilmesi

sürecinde ise, merkezi yönetimin idari vesayet yetkisi bulunmaktadır. Ayrıca Türkiye’de gelir kaynaklarının büyük bir kısmı merkezi yönetimin tasarrufunda bulunmakta ve yerel yönetimlerin gerek merkezi yönetimden alacakları gelirin miktarı ve gerekse kendi öz gelirleriyle ilgili ilkeler genellikle merkezi yönetimce belirlenmektedir. Dolayısıyla, Türkiye’de yönetimler arası rasyonel, adil ve düzenli bir kaynak bölüşümü de yapılmamıştır. Merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasında görev ve gelir bölüşümü konusunda yetki ve sorumluluklar kesin ilkelere bağlanmadığından gerek kaynakların toplanmasında, gerek hizmetlerin yerine getirilmesinde boşluklar doğmaktadır. Bu nedenle Türkiye’de, kamu hizmetlerinin yürütülmesinde ekonomik etkinliğin sağlanmış olduğunu rahatlıkla söyleyemeyiz

Merkezi yönetim vatandaşın tepkisinden çekindiği için vergi koymak istemediği gibi gelirlerinden daha fazla pay ayırarak gelir kaybetmek de istememektedir. En önemlisi de merkezi yönetim, yerel yönetimlerin gelirlerinin artmasıyla yerel yönetimler üzerindeki otoritesinin ve merkezileşme eğilimlerinin zayıflamasından çekinmektedir. Böylece yerel yönetimler yakın ilişkiler içerisinde olduğu seçmenleriyle ters düşmek, merkezi yönetim ise, vergileri arttırarak makro ekonomik dengeleri bozmak istemediği için mali özerklik tam olarak sağlanamamaktadır. Yerel yönetimlerin vergi, resim, harç ve benzeri zora dayanan yerel gelir kalemleri üzerinde tasarruf yetkilerinin sınırlı olması, nedeniyle bu kaynaklardan etkin bir şekilde yararlanamamaktadırlar. Yerel yönetimlerin toplam harcamalarının GSMH’ya oranındaki gelişimine baktığımızda bu oranın çok düşük olduğu görülmektedir. Yerel kaynakların oldukça arttırıldığı bir dönem olan 1988 de bile bu oran %2,4 seviyesinde kalmıştır. Yerel hizmetlerin finansmanına olanak tanıyan fayda vergileri ve kullanıcı fiyatları etkin bir şekilde kullanılamamaktadır. Yerel yönetimler

kendilerine parasal olanaklar sağlandığı ölçüde özerk olacakları için maddi imkanlar sağlanmadan yeterli hizmet beklenmemelidir. Mali kaynakların yetersizliği özerkliklerin sınırlandırılmasına ve merkezi yönetimlerin daha çok müdahale etmelerine neden olmaktadır. Belediyelere kendi kuruluş kanununda ve diğer kanunlarla çeşitli görevler verilmiştir. Bu görevlerin etkin bir şekilde yerine getirilebilmesi için gerekli kaynaklara ihtiyaç duyulmaktadır. Mali yetersizlik nedeniyle yerel yönetimlerin bazı teşebbüsleri devlet tarafından engellenmekte ya da yerel yönetimler bu hizmetleri merkezi yönetime devretme eğiliminde bulunmaktadır.

Yerel hizmetlerdeki gelişmelere paralel olarak yarar ilkesi gereğince yerel yönetimlere konaklama, otopark vb. yerel vergi kaynakları sağlanmalıdır. Bu hizmetlerden yararlanan veya hizmetlerin maliyetine katılan yerel halkın hesap verilebilirlik ve şeffaflık ilkeleri gereğince yönetime katılımı sağlanmalı, yerel yönetimlerin kaynakların etkin, verimli ve ekonomik olarak kullanıp kullanmadıklarını denetleyebilmeleri için harcamaların ilanı, hizmet maliyetlerinin duyurulması, meclis oturumlarının rahatlıkla takip edilebilmesi, kararların ilanı gibi gerekli şartlar sağlanmalıdır

Türkiye’de Yerel Yönetim Düzeyinde Uygulanan Mali Kurallar ve Etkileri:

Türkiye’de Anayasa’nın 127’nci maddesine istinaden yerinden yönetim ilkesine uygun olarak kurulan ve görev ve yetkileri kanunla düzenlenen yerel yönetimler; il özel idareleri, belediyeler ve köylerdir. 6360 sayılı Kanun uyarınca büyükşehir olan illerde il özel idareleri 2014 yılından itibaren kaldırılmış ve 30 büyükşehirde büyükşehir belediyesinin sınırı il mülki sınırı olarak belirlenmiştir. Türkiye’de nüfusun yaklaşık %78’i büyükşehirde yaşamakta ve 30 büyükşehirde büyükşehir belediyesine bağı toplam 33 bağı idare bulunmaktadır. Belediye ve bağı idarelerin 2020 yılında bütün yerel yönetimlerin toplam bütçe gelirleri ve

harcamaları içindeki payı yaklaşık %94 iken il özel idarelerinin payı %6 olmuştur. Bu veriden de anlaşılacağı üzere Türkiye’de yerel hizmetler büyük ölçüde belediyeler tarafından sunulmaktadır.

Personel Giderlerine İlişkin Harcama Kuralının Etkileri

2010-2020 yılları arasında belediye ve bağlı idarelerin personel giderleri (SGK primleri dâhil) önceki yıl toplam bütçe gelirleri ve Vergi Usul Kanunu’na göre belirlenen yeniden değerlendirme oranları Tablo 2’de gösterilmiştir. Tablonun son satırında Belediye Kanunu’nun 49’uncu maddesinde belirtildiği şekilde personel giderleri oranı hesaplanmıştır. Personel giderleri oranı 2010 yılında %27 olarak gerçekleşmiş olup 2015 yılında %17’ye, 2020 yılında %15’e düşmüştür. Dolayısıyla sadece belediye ve bağlı idarelerin bütçelerinde belirtilen personel giderleri dikkate alındığında Belediye Kanunu’nda geçen %30 personel gideri sınırına belediyelerin genel olarak uyduğu görülmektedir.

Borçlanma Kurallarının Etkileri

İçişleri Bakanlığının “Borçlanma” konulu 21.02.2005 tarih ve 45201 sayılı Genelgesine göre yerel yönetimlerin toplam borç stokunun, hazineye olan borçları ve faizleri, banka kredi ve faizleri, dış kredi ve faizleri, piyasa borçları (bütçe emanetleri), vergi ve sosyal güvenlik borçları ve İller Bankası kredi ve faizleri toplanarak hesaplanması gerekmektedir. Ancak bu borç stoklarına yerel yönetimlere ait şirketlerin borçları dâhil edilmemiştir.

Belediyeler doğrudan kendileri borçlanabildikleri gibi kurdukları belediye şirketleri aracılığıyla da borçlanabilmektedir. Ancak belediye şirketleri 5018 sayılı Kamu Mali Yönetim ve Kontrol Kanunu’na tabi olmadıklarından belediye şirketlerinin borçları Mahalli İdareler Genel Faaliyet Raporunda

belirtilmemektedir. Bu sebeple yerel yönetimlerin toplam borç stoklarının gösterildiğinden gerçekte daha yüksek miktarda olduğu anlaşılmaktadır.

Yerel Yönetim Düzeyinde Mali Kuralların Bütçe Dengesine Etkileri

Yerel yönetim düzeyinde denk bütçe kuralı pek çok OECD ülkesinde, özellikle Avrupa ülkelerinde yaygın bir şekilde uygulanmasına karşın Türkiye’de uygulanmamaktadır. Diğer taraftan mevcut borçlanma ve personel giderleri sınırına ilişkin mali kuralların bütçe dengesine yeterince olumlu etki göstermediği anlaşılmaktadır. 2013 yılından itibaren ise toplam borç stokunda devamlı bir artış gerçekleşmiş ve özellikle 2014 yılından itibaren bir önceki yıla göre toplam borç stokunun yıllık artışında belirgin bir yükselme eğilimi görülmüştür. Yerel yönetimlerin toplam borç stoku 2014 yılında bir önceki yıla göre 0,74 milyar TL artarken 2015 yılında 7,6 milyar TL, 2018 yılında ise 52,29 milyar TL artmıştır. 2019 yılında toplam borç stokundaki artış miktarında biraz yavaşlama görülmekle birlikte 2020 yılında toplam borç stoku bir önceki yıla göre 26,75 milyar TL artmıştır.

Yerel Yönetimlerde Mali Kural Uygulamalarının Genel Değerlendirilmesi:

Türkiye’de yerel yönetim düzeyinde mali kural uygulamalarından arzu edilen düzeyde sonuç alınamadığı görülmektedir. Zira özellikle 2015-2020 yılları arasında toplam borç stokunda belirgin bir artış trendi yaşanmıştır. Hazine ve Maliye Bakanlığının 2021 yılında açıkladığı Reform Eylem Planında bu durum dikkate alınmış ve yerel yönetimlerin borç stokunun artmasını önleyecek ve borç sürdürülebilirliğini sağlayacak düzenlemeler yapılacağı ve mali disiplinin güçlendirileceği belirtilmiş fakat önleyici olmamıştır. Bu kanunun özellikle belediye seçimlerinin hükümet aleyhine kaybedilmesinden sonra ortaya çıkması da ayrıca bir ironidir.

Türkiye’de yerel yönetim düzeyinde mali kural uygulamalarında karşılaşılan sorunları şu şekilde sıralamak mümkündür: 2020 yılı sonu itibarıyla belediye şirket personelinin toplam belediye personelinin %72’sine ulaşmasına karşın bu personele ödenen ücret ve diğer giderler Belediye Kanunu’nun 49’uncu maddesinde belirtilen personel giderleri sınırına dâhil edilmemektedir. Zira Kanun maddesinde belediye şirketi ibaresi yer almamaktadır. Buna karşın özellikle son 10 yıldır belediye şirket personeli sayısında ve maliyetinde oldukça yüksek artış gerçekleşmiştir. Özellikle genel seçimlerin yapıldığı 2015 ve 2018 yıllarında belediye şirket personeli sayısının bir önceki yıla göre yaklaşık %40 oranında artması dikkat çekmektedir. Belediyelerin son 10 yıldır şirket personeline dayalı bir istihdam stratejisine yönelmesi, belediye bütçesinde personel giderlerini gerçekte olduğundan daha az göstermelerine ve belediye hizmetlerini kadrolu belediye personeli yerine genellikle şirket personeli aracılığıyla sunmalarına neden olmuştur. Belediye şirketlerinde işe alımların mesleki sınavlar olmadan yapılması fırsat eşitliğine aykırı düşmekte ve personel kalitesinde düşüşe neden olmaktadır. Belediye şirket personeli iş güvencesine sahip olmadığından seçim sonuçlarına göre şirket personeline önemli değişiklikler yaşanabilmekte ve bu durum kurumsal tecrübenin aktarımını zorlaştırmaktadır. Belediyeler doğrudan kendi tüzel kişilikleri üzerinden borçlandıkları gibi belediye şirketleri üzerinden de borçlanmaktadır. Nitekim belediyelerin şirket kurmasının başlıca sebeplerinden biri de İller Bankası dışındaki bankalardan daha kolay kredi temin edebilmeleridir. Uygulamada belediye, bağlı idare ve belediye şirketlerinin borçlanma sınırları hesaplanırken tek bir borç kaydı oluşturmak yerine bu üç unsur ayrı ayrı değerlendirilmektedir. Bu durum borç stoku takibini ve sınırlamasını güçleştirmekte, belediyelerin kendi tüzel kişilikleri dışında bağlı idare ve belediye şirketleri üzerinden de borçlanmalarını daha cazip hale

getirmektedir. Belediye ve bağılı idarelerin toplam borç stokunun artması sonucu faiz giderleri yüksek tutarlara ulaşmaya başlamıştır. Bu durum borçların sürdürülebilirliğine zarar vermektedir. Borçların sürdürülebilirliğine zarar veren bir başka neden belediye borçlarının önemli bir kısmının döviz cinsi borçlardan oluşmasıdır. Kur artışı nedeniyle döviz cinsi borç stokunda yüksek artış gerçekleşmiş ve bu durum belediyelerin mali kırılganlığını artırmıştır. Belediye Kanunu'nda belediyelerin borçlanma ve personel giderleri sınırlarına uyup uymadıklarının hangi bakanlık tarafından takip edileceği ve yaptırım uygulanacağı belirtilmemiştir. Bu durum mali kuralları ihlal eden belediyelere yaptırım uygulanmasını zorlaştırmaktadır. Sayıştay raporlarında bazı belediyelerin mali kuralları ihlal ettiklerine ve sonraki yıllarda da ihlal etmeye devam ettiklerine dair tespitler bulunmaktadır. Belediyelerin bütün gelir ve giderleri tek bir bütçe belgesinde gösterilmemektedir. Belediyelerin gelir ve giderleri, kendi tüzel kişiliklerinin bütçesi, bağılı idarelerin bütçesi ve belediye şirketlerinin özel muhasebe hesapları birbirinden ayrı ve bağımsız belgelerde gösterilmektedir. Bu durum bütçenin genelliği ve birliği ile hazine birliği ilkelerine aykırı düşmekte, belediye kaynaklarının verimli kullanılmasını ve denetimini zorlaştırmaktadır. Ayrıca belediye şirketlerinin, belediyeler tarafından bütçe dışı fon gibi kullanılmaları önemli bir sorun teşkil etmektedir. Belediye şirketleri genellikle belediyelerin görev alanına giren konularda faaliyet göstermekte ve belediyeler, belediye şirketlerinden hizmet satın almak suretiyle onları fonlamaktadır. Belediye şirketleri kredi temin etmek suretiyle yeni finans kaynaklarına ulaşabilmekte; ayrıca üçüncü kişilere ücret karşılığı hizmet vermek suretiyle yeni gelirler elde edilebilmektedir. Belediye şirketlerinin gelir ve giderleri gerçekte belediyelere ait olduğu halde bu gelir ve giderler belediye bütçelerinde görünmemekte, belediye şirketlerinin muhasebe kayıtlarında

tutulmamaktadır. Belediye şirketlerinin 5018 sayılı Kamu Mali Yönetim ve Kontrol Kanunu'na tabi olmaması ayrıca Kamu İhale Kanunu'na göre mal ve hizmet alımlarının önemli bir kısmının istisna kapsamında olması, belediye şirketlerinin faaliyetlerine hesap verilebilirlik ve mali saydamlık ilkelerinin uygulanmasını oldukça zorlaştırmaktadır.

Yerel yönetimler, halka sundukları ulaşım, yeşil alan, su ve kanalizasyon ile sosyal yardım gibi hizmetler nedeniyle günlük hayatta önemli bir yere sahiptir. Yerel yönetimler, bu hizmetleri topluma daha kaliteli ve düşük maliyetle sunabilmek için sürdürülebilir bir mali yapıya ihtiyaç duymakta ve bu mali yapı da mali kurallar aracılığıyla korunabilmektedir. Mali kuralların mali yapıyı korumadaki başarı düzeyi, yani etkinliği uygulandıkları yerel yönetimlerin mali göstergelerindeki iyileşme veya bozulma durumuna bakılarak anlaşılmaktadır. Bu bağlamda Türkiye'de belediyelere uygulanmakta olan mali kuralların artan borç stoku trendi de dikkate alınarak yeniden düzenlenmesinde ve etkinliklerini artıracak yeni düzenleme ve uygulamaların hayata geçirilmesinde fayda bulunmaktadır. Bu kapsamda çoğu OECD ülkesinde olduğu gibi Türkiye'de de altın kural şeklindeki denk bütçe kuralının belediyelere de uygulanması faydalı olacaktır. Ayrıca borçlanma stokundaki artışı önlemek için Avrupa ülkelerindekilerine benzer borç freni düzenlemeleri ülkemizde de yapılabilir ve mali kurallara uyulmaması halinde belediye yöneticilerine yönelik şahsi yaptırımlar yerine gelir payının alıkonması gibi kurumsal yaptırımlar uygulanabilir. Bu önerilere ilaveten belediyeler tarafından pratikte bütçe dışı fon olarak kullanılan belediye şirketleri tasfiye edilip personelleri belediyeye devredilebilir ve bütçe birliği ve genelliği ilkeleri uygulanabilir. Böylelikle belediyelerin, belediye şirketleri aracılığıyla personel giderleri ve borçlanma sınırlarını dolaylı şekilde aşmaları önlenabilir.

YEREL YÖNETİMLERDE KÜLTÜR, SANAT VE SPOR FAALİYETLERİ

Türkiye’de yerel yönetim kavramı kültür, sanat ve spor alanlarında halka ulaşabilecek çok büyük bir güç olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunun sebebi ilgilenilen unsurlara o bölge üzerinden daha özel olarak ilgilenebilme imkanı ve merkezi yönetimin uzanamadığı alanlara uzanabilme potansiyelidir. Bu imkanların kimi zaman yöneticilerin kişisel çıkarları, siyasi güç yarışı, sadece reklam yapma amacı ve bilinçsizce işleri daha kötü hale sokabilecek uygulamalar nedeniyle suiistimal edildiğine rastlamak mümkündür. Bunun önüne geçebilmek için belediyelerin bütçesi iyi bir şekilde ayarlanmalı ve adaletli bir sistemle başta halk sonrasında kurumlar tarafından denetlenebilmelidir. Burada merkezi yönetimin belli temel konularda eksik kalması yine yerel yönetimlerin önünü kapayan unsurlardan biridir. O yüzden bu denge iyi korunmalı ve halka kültürel miras, sanatsal ve spor faaliyetleri doğru bir iletişim biçimiyle ulaştırılmalıdır. Göz önünde bulunan ve halka daha rahat ulaşabilen büyükşehir belediyeleri dışında kırsal ve daha zorlu ekonomik koşullar içinde bulunan bölgeler unutulmamalıdır. Her bölge üzerinden çalışmalar yine o bölgenin şartları içinden planlanarak uygun bir sistemle hayata geçirilmeli ve halka buluşturulmalıdır.

Yerel Yönetimlerin Kültür, Sanat ve Spor Faaliyetleri Bütçesi

Kültür, sanat ve spor faaliyetlerinin yaygınlaşması, öneminin anlaşılması ve gerektiği değeri görüp sadece boşa vakit harcamak olarak görülmesinin önüne geçilebilmesi için yerel yönetimlerin katkısı elzemdir. Yerel halka rahatça ulaşabildiklerinden dolayı -onlarla birebir temasta bulundukları için- gerekli çalışmaların yerel yönetimlerce yapılması daha doğru ve daha verimlidir. Bu doğrultuda yerel yönetimlerin çalışmaları bulunsa da yetersiz kalmaktadır. Yerel

yönetimler hali hazırda bulunan kültürel, tarihi eserlerin ve yapıların korunması ile bu eserlere halkın ilgisinin artırılması; sanat etkinliklerinin düzenlenmesi ve etkinliklere katılımın teşvik edilmesi; başta amatör spor kulüplerin eksiklikleri olmak üzere spor tesislerinin yetersizliği ve yeterli özenin gösterilmemesi gibi sorunlara sahipler. Bu problemlerin temel sebeplerinden biri ayrılan bütçenin yetersizliği olmaktadır. Yerel yönetimlerin bu konular için ayırdıkları bütçe hem düşük kalmakta hem de sürekli artan bir eğilim göstermemektedir. Durumu daha iyi anlatmak için 3 büyükşehir belediyesinin (Ankara, İstanbul ve İzmir Büyükşehir belediyeleri) 2023 bütçe raporlarını bir önceki yıla karşılaştırmalı olarak beraber inceleyelim:

1- İstanbul Büyükşehir Belediyesi

İBB'nin 2022 Mali Yılı Bütçe Raporu'na göre İBB geçtiğimiz yıl için Dinlenme Kültür Din hizmetlerine, 43 milyar 650 milyon TL'lik genel bütçesinden sadece 1 milyar 577 milyon 111 bin TL yani bütçesinin yaklaşık %3,62'sini ayırdı. 2023 yılında ise bütçesini 115 milyar 250 milyon TL'ye; Dinlenme, Kültür ve Din Hizmetleri bütçesini de 3 milyar 699 milyon 251 bin TL'ye yükseltti. Her ne kadar D.K.D Hizmetlerinin bütçesi artmış gözükse de hem genel bütçenin yaklaşık %3,21'ine tekabül etmekte hem de artan enflasyon yüzünden değerini kaybetmekte.

2- Ankara Büyükşehir Belediyesi

ABB'nin 2022 Mali Yılı Bütçe Raporu'nda genel bütçesine 10 milyar TL; Dinlenme, Kültür ve Din Hizmetleri'ne 1 milyar 266 milyon 691 bin 500 TL yani bütçenin yaklaşık %12,6'sını ayırdığını gözlemliyoruz. 2023 yılında ise ABB genel bütçesini 34 milyar TL'ye; Dinlenme, Kültür ve Din Hizmetleri'nin bütçesini de 6 milyar 42 milyon TL'ye çıkardığını gözlemliyoruz. Bu da genel

bütçenin yaklaşık %17,77'sine tekabül ediyor. Lakin sayılar her ne kadar yüksek gözükse de ABB'nin D.K.D Hizmetleri'nin içine Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı'nı eklediği için 2023 mali yılında kültür ve spor ayırdığı bütçe 781 milyon 194 bin 645 TL olmak kaydıyla genel bütçenin yaklaşık %2,3'tür. Durum maalesef ki 2022'de de aynı olup asıl kültür ve spora ayrılan bütçenin 169 milyon 149 bin t00 olmak kaydıyla genel bütçenin yaklaşık %1,69 olduğunu gözlemliyoruz.

3- İzmir Büyükşehir Belediyesi

İzmir BB'nin 2022 Mali Yılı Bütçe Raporu'na göre genel bütçe 12 milyar 500 milyon TL iken D.K.D Hizmetleri'ne ayrılan bütçe 978 milyon 167 bin TL olarak gözükmemektedir. Lakin İzmir BB'si de ABB'ye benzer bir şekilde D.K.D Hizmetleri'nin içine Parklar ve Bahçeler Dairesi Başkanlığı, Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Dairesi Başkanlığı ile Tarımsal Hizmetler Dairesi Başkanlığı'nı dahil ettiği için yüksek gözükmemekte. Oysa asıl ayrılan bütçe 547 milyon 654 bin TL ile bütçenin yaklaşık %4,38'ine tekabül ediyor. 2023'te ise 25 milyar 900 milyon TL genel bütçenin 1 milyar 890 milyon TL'si D.K.D Hizmetleri'ne ayrılmış gözükse de bu sayı aslında 772 milyon 367 bin TL ile bütçenin yaklaşık %3'ü oluyor.

Maalesef büyükşehir belediyelerinde gözüken bu durum ilçe belediyelerine de yansıyor. Örnek olarak Kağıthane Belediyesi'nin kültür-sanat bütçesinin genel bütçesindeki payı yıllara göre; 2016'da %0,83, 2017'de %4,92 ve 2018'de %3,30 şeklinde gerçekleşirken Şişli Belediye'sinde ise; 2016'da %2,26, 2017'de %1,37 ve 2018'de %0,34 olmak kaydıyla bir düşüş eğilimi gösteriyor.

Yerel yönetimlerin daha başarılı Kültür, sanat ve spor faaliyetleri yürütmek ve yürütecek alan yaratmaları için bu alanlarda bütçelerini artırmaları gerekirken

bunu enflasyona dikkat ederek, göstermelik olmayan artışlar şeklinde yapmaları elzemdir. Büyükşehirlerde ve il belediyelerinde yapılacak bu artırımların ilçe ve beldelere yansıtacağı ve onları teşvik edeceği bir gerçektir ve ona göre hareket edilmelidir. İstenilen etkinin ilçe ve beldelede yaşanmaması dahilinde büyükşehirlerin ve il belediyelerinin destek vermeleri de gerekmektedir.

Kültür

Yerel yönetimlerin kültür alanında vatandaşa kadar sorumlulukları aslında başlıca bahsedilen şekilde var olan kültürel mirası daha geniş kitlelere yayarak koruma altına alınmasına yardımcı olmaktır. Türkiye zengin bir kültür altyapısına sahip bir ülkedir. Her bölgesinde ve her vilayetinde birbirinden farklı ortaya çıkarılabilecek kültür unsurları yer almaktadır. Belediyeler bazında bu kültürel mirası en iyi halka ulaştırmanın yollarından birisi çalışmaları yerel yönetimlere bağlı olarak gerçekleşen tarihi eser, müze, sergi, kütüphane gibi halkla iç içe olabilecek oluşumlara gereken önemin verilmesidir. Tabii bunun sağlanması tek buna bakmaz. Halkı eğitimle belli bir bilinç seviyesine ulaştırmadan bunların anlamı git gide düşse de yerel yönetimler bunun yanında rolü çok önemli olan oluşumlardır. Örnek vermek gerekirse halkın müzelere ulaşımını arttırmak adına belediyeler çeşitli imkanlar sağlamaktadır. Bunlar fiyatların fahiş olmadan kontrol altında tutulması, öğrencilere ücretsiz veya indirimli fiyatlar gibi uygulamalardan geçebilmektedir. Aynı şekilde kitaplara ulaşımın daha rahat sağlanması, yeterli standartları sağlayan kütüphanelerin varlığı yine bunları geliştirme yolları arasında yer alabilmektedir. Yapılacak bu çalışmaların belli bir reklam yarışından çok düzgün bir şekilde halka ulaşmayı amaçlaması yine önemli konular içindedir. Geçmişte bazı belediyeler tarafından oluşturulan bazı eğitim oluşumlarının halkı eğitmekten çok siyasi bir pazarlamayı amaçlaması gibi bir takım halkı ileriye götürmekten çok geriye götürecek uygulamalara

gidilmemesi sağlanmalıdır. Ana amaç halkın tabanının kültürü içinde yaşamasını sağlayarak bundan ortaya çıkacak turizm gelirlerinin artması gibi unsurlardan faydalanabilmek ve halkın bu bilinçle yaşamasını sürdürebilir bir şekilde sağlamaya çalışmaktır. Bu durumun kırsal bölgelerde daha zorlu aşamaları olması bir gerçektir ancak yapılan yardım ve yatırımlarla beraber yapılacak olan teşviklerle belli bir seviyeye getirilmesi mümkün bir durumdur.

Yerel Yönetimler ve Kütüphaneler

Kültür ve sanatın toplumda değer görmesi için eğitim seviyesi büyük bir etkidir. Dolayısıyla gerek kültür ve sanatın değerinin gerekse eğitim seviyesinin artması için bunu sağlayacak ortamlar oluşturulmalıdır. Bunu karşılayan en uygun ortam ise kütüphanelerdir. Türkiye'de kültür, sanat ve spor alanlarındaki eksikliklerden biri de kütüphanelerin yetersizliğidir. Bu yetersizlik hem var olan kütüphanelerin kapasite, çalışma saatleri hem de kütüphanelerin az olması ve bazı yerlerde - özellikle kırsalda- olmama sorunudur.

Ülkemizde 56 bin 200'ü devlete ait olmak üzere 70 bin 383 örgün ve yaygın eğitim kurumu olmasına karşılık bu kurumlarda toplam 47 bin 654 kütüphane bulunmaktadır. Kütüphanelerin dağılımı homojen olmadığı için bu eksiklik yoğun oranda kırsalda hissedilmektedir. Eğitim kurumlarının dışında ise sadece 1257 halk kütüphanesi bulunmaktadır. Bulunan tüm kütüphanelere kayıtlı üye sayısı 9 milyon 960 bin 698 ki bu üyelerin 3 milyon 986 bin 831'i üniversite kütüphanelerine kayıtlı üye. Halk kütüphanelerinden yararlanan kişi sayısı da 2021 TÜİK verilerine göre 15 milyona yakındır. Bu sayı tahmin edileceği üzere oldukça düşük. Özellikle kütüphanelerin homojen dağılmaması da bu kütüphanelerin sadece nicelik olarak kalmasına sebep açıyor. Özellikle batıda yoğunlaşmış nüfus dolayısıyla fazla kütüphane bulunurken doğruya doğru gidildikçe hem kütüphane hem üye ve yararlanan kişi sayısı düşmektedir.

Kütüphane sorunun çözülebilmesi için yerel yönetimler bulundukları illerde bağlı olan ilçeleri, beldeleri, mahalleleri ve köyleri detaylıca araştırmalı; kütüphane bulunmayan yerlerde derhal kütüphaneler açmalı, ihtiyaç dahilinde diğer mercilere destek için başvurmalı; STK'larla ortak çalışma yaparak daha iyi tespitler ve organizasyon yapılmasını sağlarken çalışma saatlerini düzenleyerek 7/24 yapılmalı ve yerel halkın katılımını teşvik etmelidir.

Bu şartların sağlanması durumunda toplumda kültür, sanat ve spor algısının olumlu yönde değişeceği şüphesizdir. Toplumdaki değer algısının yükselmesi yerel ve merkezi yönetimin de bu yöndeki çalışmalarını artıracaktır. Yerel yönetimlerin yapacağı bu atılım dalga şeklinde yayılarak tüm Türkiye'de bir değişim oluşturabilme imkanı sağlayacaktır.

Sanat

Sanat, baktığımız zaman ülkemizde insanların bir meslek olarak gözünü korkutan bir alandır. Türkiye zamanında çok değerli sanatçılar yetiştirdiği gibi bu durumlardan ötürü birçok potansiyelli sanatçının da bu alanda tutunamaması bir gerçektir. Birçok büyükşehir belediyelerinde sanatı teşvik edici uygulamalar bulunmaktadır. Özellikle ilçe belediyelerin zaman zaman uzun uzun yaptığı ücretsiz sanat konserleri, tiyatroları gibi etkinliklerle halkı belli bir oranda teşvik ettiği görünse de bunlar yeterli olmamaktadır. Halkın sanatla iç içe bir biçimde yaşaması amacı ön planda olmalıdır. Yine büyükşehirlerde görünen bazı çalışmalar olsa bile özellikle ekonomik koşulu düşük bölgelerde buna rastlamak çok zordur. Yerel yönetimler modern sanatı teşvik etmenin yanında unutulmaya yüz tutan geleneksel sanatı da tekrar halka kazandırmalıdır. Şehirlerde kimi dönemler gerçekleştirilen sanat festivalleri belediyenin teşvikiyle devam etmelidir, buna engel olunmaya çalışılmamalıdır. Bunun yanında az önce bahsedilen ücretsiz halka sunulan etkinlikler artmalı ve devam etmelidir. Sanatın

bir siyaset unsuru olarak görülmesiyle mücadele edilmeli ve engel olunmalıdır. Belediyelerin sanatı yaygınlaştırmak için açtığı kurslar gibi oluşumlar amacından sapmadan doğru bir şekilde işlediği denetilmeli ve destek verilmelidir. Halk sanatı ve sanatçıları tanımalı hayatının her alanında bir uğraş verebileceği bir mesleki alan veya hobiye sahip olduğu bilincini kendisine aşılması sağlanmalıdır.

Spor

Spor alanına baktığımız zaman halkın genelinin dinamiğini sağlayacak bir olgu olarak düşünmek mümkündür. Yerel yönetimlerin de bunu açtığı tesisler ve sağladığı imkanlarla bunu sağlayabilecek önemli bir rolü bulunmaktadır. Bunun yanı sıra spora yatkınlığı ve isteği olan insanların tespiti ve spora kazandırılmasıyla ilgili olarak okullara ve spor kulüplerine destek olabilecek bir yapıya sahiptir. Bunun gerçekleşmesi için yerel yönetimler özellikle eğitim kurumlarıyla beraber çalışmalı ve bu işlemlerde elinden geldiğince kurumlara yardımcı olmalıdır. Yine kimi belediyeler eğitim kurumlarında açılmasını sağladığı spor salonlarıyla da öne çıkmaktadır. Her okulun muhakkak kaliteli bir salona ihtiyaç duyduğu bir gerçekken yerel yönetimler burada üstüne düşen sorumluluğu yerine getirmelidir. Bunun yanı sıra belli bölgelerde spor etkinlikleri, turnuvalar, kaliteli tesisler, genç sporcu tespit edilmesi ve halkın spora teşvik edilmesi gibi belli başlı alanlarda yerel yönetimlerin sağlayabileceği etkiyi sağlaması gelecekte belki de belli başlı büyük spor organizasyonlarında başarılı sonuçlar gelmesinde büyük bir etkiye sahip olacaktır.

İnsanın spor ihtiyacı, tarihsel süreçteki gerek savaşlar gerekse avlanma ihtiyacının bir mirası olarak günümüze kadar eğlence faaliyeti olma yönünde değişim geçirerek gelmiştir. En son haliyle hem bir profesyonel iş hem de şehir yaşamının getirdiği monotonluktan uzaklaşmak için bir kaçış rotası haline gelmiş bulunmaktadır. Bunun yanında sağlıklı yaşamın vazgeçilmez bir parçası olurken

Ülkemizin yurt dışında temsilini sağlayan önemli bir alan olmuştur. Uluslararası yarışmalar ve olimpiyatlarla diplomasi ve ülkeler arası rekabetin de parçası olan spor faaliyetleri, uluslararası alanda yumuşak güç (Soft Power) haline de gelmiştir. Bazen baskıcı rejimlerden kaçmanın bazen de baskıyı dile getirmenin bir yolu olmuştur (Naim Süleymanoğlu'nun 13 Aralık 1988, Seul Olimpiyatlarındaki konuşması).

Bu kadar önemli bir branş haline gelen spor maalesef ki ülkemizde gerektiği değeri görememektedir. Ülkemizde Gençlik ve Spor Bakanlığı'na bağlı Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü 2010-2014 Stratejik Planında Türkiye genelinde 9.287 adet spor tesisi bulunduğu belirtilmiştir. Geneli ufak olan bu tesislerdeki başlıca yetersizlik kapasite ve içerisinde yapılacak aktivite azlığı olarak karşımıza çıkmaktadır. 2015 yılı itibariyle devlete ait olmayan spor salonu sayısı 1550, kayıtlı ye sayısı ise 450 bini geçmekte olup salon başına düşen ye sayısı 277'dir. Bu sayı gelişmiş ülkelerde 600' geçerken, bu ülkelerdeki spor tesislerine tahsis edilen alan da Türkiye'dekilerin üstünde bulunuyor.

MEB'e bağlı ilk ve ortaokullardaki salon sayısı da oldukça yetersiz bulunmakta. 2014-2015 eğitim ğretim yılında ülkemizde 10.712.257 ğrenci, 44.515 ilköğretim okulu ve 2886 spor salonu bulunmaktadır. Bu dönemde okul başına düşen ğrenci sayısı 240, spor salonu başına düşen ğrenci sayısı ise 3.711'dir. Üstelik bu salonların dağılımı hiç homojenlik göstermemekte, neredeyse beldeden beldeye değişmesinin sonucu olarak okullarında spor salonu olduğunu belirten ğrenci sayısı Doğu Anadolu'da %28,3, Akdeniz'de %33,6, Marmara'da %30,4 şeklinde gözlemleniyor. Araştırmanın evrenine göre değişiklik gösterebilmesine rağmen bu durum bize dağılımın ne kadar düzensiz olduğunu göstermektedir.

Yaşanan problemlerin çözülmesi, sporun daha fazla değer görmesini sağlamak için yerel yönetimlerle birlikte çalışarak spor tesisleri sayısı artırılmalı, daha büyük ve farklı spor faaliyetleri sunan tesisler açılmalı, vatandaşların ki özellikle gençlerin spora katılımı teşvik edilmeli, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yaptığı gibi yerel yönetimler eksiklik bulunan okullara destek vermeli, eğitmen sayısı artırılmalı; tesis yapımında, tesisin devamlılığının sağlanmasında ve tesiste çalışacak eğitmenlerin istihdamında gönüllü örgütler, STK ve vakıflarla birlikte hareket edilmelidir. Kısıtlı imkanlarla uluslararası yarışmalarda çokça başarılar getiren sporcularımıza yeterli imkanlar sağlandığında, potansiyel genç sporcularımızın önü açıldığında gelişmiş ülkelerle rekabet edebilecek düzeye geleceğimiz şüphesizdir. Lakin bu imkanların sağlanabilmesi için yerel yönetimlerin ilk önce davranması, bulundukları bölgelerde eksikliklerin giderilerek işi kolaylaştırmaları gerekmektedir.

Genel olarak tüm durumları ele aldığımız zaman yerel yönetimlerin kültür, sanat ve spor alanlarına kimi zaman doğrudan, kimi zaman dolaylı olarak büyük katkıları olabildiği sonucuna varabiliriz. Yerel yönetimler genel olarak halka bu uygun alanı sağlamakla yükümlüdür. İnsanlara gerek yazı yazabileceği alanları oluşturmak gerek belli çalışmalarda gerekli personel ihtiyacının giderilmesinin sağlanması, belli kültür öğelerinin korunarak devamlı olarak yeni kazanımlar elde edinilmeye çalışılması, sanatçılara, yazarlara, sporculara gereken yardımın ve imkanın sağlanması gibi çok önemli hususlarda önemli rol oynayabilecek konumdadır. Çalışmalar bu alanlarda dikkatlice sürdürülmeli ve gereken bütçeler ülkenin geneline uygun bir şekilde ayarlanarak çalışmaların teşviki sağlanmalıdır. Çünkü genel olarak kültür, sanat ve spor gibi alanlarda tek koldan ilerlemek mümkün olmayan bir durumdur. Kendi içinde özel olan bu olgulara olabildiğince özele inerek yaklaşmak olumlu sonuçların artmasına büyük katkı sağlayacaktır.

Başarılı çalışmalar devam ettirilmeli ve bu konuda çalışmaları yetersiz kalan belediyelerin bir an önce uygulamalara başlaması yerel yönetimlerin üstüne düşen kaçınılmaz bir sorumluluk olarak bulunmaktadır. Eğer her şey usulüne uygun bir şekilde gerçekleştirilirse halkın ve devlet kurumlarının buradan alacağı kazanç çok büyük olup uzun vadede çok verimli dönemleri bizlere sunacaktır.



SONUÇ

Yerel yönetimlerin Türkiye'nin demokratik yapısına önemli katkılar sağladığı yadsınamaz bir gerçektir. Yerel yönetimler, yerel halkın katılımını teşvik ederek demokratik süreçleri güçlendirmekte ve yerel karar alma mekanizmalarına dahil etmektedir. Vatandaşlar, kendi yaşadıkları bölgeleri etkileyen kararları alma ve yönlendirme fırsatı bulmaktadır. Bu, yerel demokrasinin güçlenmesini ve toplumun çeşitli kesimlerinin temsilini sağlamaktadır.

Halkın karar alma süreçlerine katılımını ve böylelikle demokratik bir sürecin geliştirilmesini sağlaması gereken yerel yönetimlerin birçok alanda çalışmalar yapması gerekmektedir. Halka hizmet etmek ve onları anlamak isteyen belediyelerin duyarlı bir şekilde ilerleme kat etmeleri sağlanmalıdır. Belediyeler, halka siyasi bir anlamda ilişkiler kurmak zorunda olduklarından objektif olmalıdırlar. Bu, belediye yönetimlerinin daha tarafsız olması ve sağlıklı iletişim kurmaları için önemlidir. Bununla birlikte gençlerin de politika yaratma, karar alma süreçlerine katılmaları için gerekli olan siyasi eğitim ve fırsatların da bu kişilere sunulması gerekmektedir. Böylelikle gençlerin de bu süreçler içerisinde etkin bir şekilde rol almaları sonucunda günümüzde var olan gençlere yönelik sorunlar göz önüne çıkarılarak çözüm yolları bulunmasına kapı açılacaktır. Gençlerin siyasi arenaya katılması ve özellikle aday adaylığı sürecine gençleri teşvik edilmesi ve istihdam noktasında gençlere olanaklar yaratılması ile gençliğin sorunlarına ve çeşitli kesimlerin ihtiyaçlarına yönelik çözümler üretilerek bu şekilde demokratik süreçlerin devamlılığı sağlanabilecektir.

Yerel yönetimlerin etkin ve verimli hizmet sunumu konusundaki rolü oldukça önemlidir. Yerel yönetimler, sağlık hizmetleri, eğitim, altyapı, çevre yönetimi, ulaşım gibi bir dizi temel hizmeti yerel düzeyde sunarak vatandaşların ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Bu hizmetlerin etkin bir şekilde ve zamanında

sunulması, yerel halkın yaşam kalitesini artırmada büyük bir etkiye sahiptir olacaktır. Aynı zamanda, yerel yönetimlerin, toplumun farklı kesimlerine adaletli ve eşitlikçi bir şekilde hizmet sunma çabası, toplumsal kapsayıcılığı ve sosyal adaleti desteklemektedir.

Rapor içerisinde aynı zamanda yerel yönetimlerin karşılaştığı zorlukları da ortaya koymuştur. Yerel yönetimler, finansal sınırlamalar, kaynak eksiklikleri ve yeterli teknik kapasiteye sahip personel bulma gibi zorluklarla karşı karşıya kalmaktadır. Bu zorluklar, yerel yönetimlerin hizmet sunumunu ve projelerini etkileyebilmektedir. Bu nedenle, yerel yönetimlerin daha fazla desteklenmesi, kaynak tahsisatının artırılması ve kapasite geliştirme önlemlerinin alınması gerekmektedir. Yerel yönetimlerin güçlendirilmesi için yerel ve merkezi yönetim arasında daha iyi bir iş birliği ve koordinasyon sağlanması da önemlidir.

Biz Topluluğu Yerel Yönetimler Komisyonu'nun hazırladığı “Türkiye'deki Yerel Yönetimlerin Günümüzdeki Rolü ve İşlevleri” raporu ile görülmektedir ki yerel yönetimler, halka birçok hizmet sunarken aynı zamanda bu hizmetleri sunma sürecinde halkın var olan sorunlarını gün yüzüne çıkararak kişilerin de katılımıyla birlikte çözüm önerileri yaratmaları gerekirken bu konuda yetersiz kalmaktadırlar. Bu rapor, yerel yönetimlerin demokratik süreçlere katılımı, hizmet sunumu, kaynak yönetimi, gençlerin karar alma süreçlerine katılımı, belediyelerin kültür-sanat ve spor alanındaki faaliyetleri, yerel yönetimler içerisindeki ülkemizin en önemli konularından olan denetim ve şeffaflık, özerklik gibi meselelere önemli bir değerlendirme sunmuştur. Türkiye'nin yerel yönetimlerin güçlendirilmesi ve daha etkili çalışması için ilerlemeler kaydetmesi gerekmektedir. Yerel yönetimlerin daha fazla desteklenmesi, kaynakların etkin kullanılması ve yerel halkın demokratik süreçlere katılımının teşvik edilmesi,

Türkiye'nin yerel yönetimler alanında daha sağlam bir temel oluşturmasına yardımcı olacaktır.



KAYNAKÇA

Abb. (2021). Ankara Büyükşehir Belediyesi 2022 Mali Yılı Bütçesi. Ankara: Abb.

Abb. (2022). Ankara Büyükşehir Belediyesi 2023 Mali Yılı Bütçesi. Ankara: Abb.

Akbulut, F. (2016). Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması Ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri. Kastamonu Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, S. 336- 355.

Anadolu Ajansı. (2022, 11 17). Dünya Ve Türk Halterinin Unutulmaz İsmi: Naim Süleymanoğlu. Trt Haber: <https://www.trthaber.com/haber/spor/dunya-ve-turk-halterinin-unutulmaz-ismi-naim-suleymanoglu-724221.html> Adresinden Alındı

Anka Haber Ajansı. (2022, 02 11). İbb'den 35 Okula Yeni Spor Salonu. Anka Haber Ajansı: https://ankahaber.net/haber/detay/ibbden_35_okula_yeni_spor_salonu_73636 Adresinden Alındı

Arslan, A. (2022, Mayıs 8). Belediyeler Kendilerine Ait Spor Kulüplerine Yardım Yapabilir Mi? Ekonomim: <https://www.ekonomim.com/kose-yazisi/belediyeler-kendilerine-ait-spor-kuluplerine-yardim-yapabilir->

Aydın, A. H., Çamur, Ö., & Koçar, H. (2013). Belediyelerde Şeffaflık: Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Örneği. Kamu Yönetiminde Değişimin Yönü ve Etkileri (S. 424- 437). Bingöl: Bingöl Üniversitesi.

Berlin S-Bahn. (2023, 07 01). Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/Berlin_S-Bahn Adresinden Alındı

Berlin U-Bahn. (2023, 07 01). Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/Berlin_U-Bahn Adresinden Alındı

Biricikoğlu, H., & Eryılmaz, B. (2011). Kamu Yönetiminde Hesap Verebilirlik Ve Etik. İş Ahlakı Dergisi, <https://isahlakidergisi.com/content/6-sayilar/7-4-cilt-1-sayi/m0035/yilmaz.pdf>.

Budapest Metro. (2023, 07 01). Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/Budapest_Metro Adresinden Alındı

Büyükşehir'den Kadın ve Genç İstihdamını Artıracak Örnek İş Birliği. (2022, Kasım 30). İzmir Belediyesi:
<https://www.izmir.bel.tr/tr/haberler/buyuksehirden-kadin-ve-genc-istihdamini-artiracak-ornek-is-birligi/47592/156> Adresinden Alındı.

Doğan, M. (2013). Yerel Yönetimlerde Açıklık Politikaları. Öneri Dergisi, 10 (40) , 173-183 . Retrieved From
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruoneri/issue/17901/187831>

Doğanyigit, S. (1996). Belediyelerin Spora Katkıları ve Spor Kulüplerine Yardımları. Sayıştay Dergisi, (21), 21-26. Retrieved From
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/sayistay/issue/77371/1301238>

Düzkaya, H., Akdemir, F., Ulvi, H., Orman, A., & Sıvat, S. (2018). Orta Büyüklükteki Kentler İçin Raylı Sistem Alternatifi: Erzincan Cadde Tramvayı Örneği. El-Cezerî Fen ve Mühendislik Dergisi, S. 403-415.

Gökalp, S. A. (2019). Türkiye’ De Yerel Yönetimler Ve Toplu Taşımacılık Sistemlerine Genel Bir Bakış: Ankara Büyükşehir Belediyesi Örneği. Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi, S. 135-147.

Gözcü, A. C. (2021). Yerel Yönetimlerde Hesap Verebilirlik: Büyükşehir Belediyeleri Üzerine Bir Araştırma. Atlas 8th International Social Sciences Congress (S. 53- 63). Ankara: Atlas International Congresson Social Sciences.

Hamurcu, M., & Eren, T. (2015). Monoray ve Türkiye’de Potansiyel Uygulanabilirliği. Researchgate:

<https://www.researchgate.net/publication/313859777> Adresinden Alındı

İbb. (2021). İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2022 Mali Yılı Bütçesi. İstanbul: İbb.

İbb. (2022). İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2023 Mali Yılı Bütçesi. İstanbul: İbb.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Sosyal Hizmetler Dairesi Başkanlığı. (tarih yok). Temmuz 6, 2023 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi Web Sitesi: <https://sosyalhizmetler.ibb.gov.tr/faaliyetlerimiz.aspx> adresinden alındı

İzmir Bb. (2021). İzmir Büyükşehir Belediyesi 2022 Mali Yılı Bütçesi. İzmir: İzmir Bb.

İzmir Bb. (2022). İzmir Büyükşehir Belediyesi 2023 Mali Yılı Bütçesi. İzmir: İzmir Bb.

İzmir’de Genç İstihdamına Çözüm Konsensüsü Sağlandı. (2022). Çiğli Belediyesi: <https://www.cigli.bel.tr/Haber/Izmirde-Genc-Istihdamina-Cozum-Konsensusu-Saglandi.Html> Adresinden Alındı

Koru, A. M. (2019). Gençlerin Siyasal Katılımları ve Gençlik Meclisleri: Konya Örneği. Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi.

Kuburlu, C. (2015, 07 22). Salon Çok Sporcu Az. Hürriyet Bigpara: [https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/salon-cok-sporcu-az-29606348#:~:Text=D%C3%Bcnnya%20spor%20salonu%20pazar%C4%B1n%C4%B1n%2084,Say%C4%B1s%C4%B1%20ise%20450%20bini%20ge%C3%A7iyor](https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/salon-cok-sporcu-az-29606348#:~:Text=D%C3%Bcnnya%20spor%20salonu%20pazar%C4%B1n%C4%B1n%2084,Say%C4%B1s%C4%B1%20ise%20450%20bini%20ge%C3%A7iyor Adresinden Alındı) Adresinden Alındı

Kültür Aş. (2022). Kültür Aş 2022 Faaliyet Raporu. İstanbul: Kültür Aş.

Meb. (2022). Milli Eğitim İstatistikleri, Örgün Eğitim 2021- 2022. Ankara: T.C. Millî Eğitim Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı.

Mecek, M. & Atmaca, Y. (2020). Yerel Yönetimlerin İdari Yapısına İlişkin Mevzuat Analizi. Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 19 (76), 2068-2087. Doi: 10.17755/Esosder.735143.

Oktay, T. (2017). Gençliğe Yönelik Politika ve Uygulamalarda Yerel Yönetimlerin Rolü. Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi, 6 (3), 309-336 . Retrieved From <https://dergipark.org.tr/tr/pub/Mjss/Issue/40511/485659>

Orhan, R. (2017). Türkiye'deki Ortaokul Öğrencilerinin Okullardaki Açık ve Kapalı Spor Alanlarına İlişkin Dağılımlarının İncelenmesi. Uluslararası Kültürel ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, Özel Sayı 2, 153-165. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/intjcss/issue/33182/369357>

Öğüt, K., & Evren, G. (2006). Türkiye’de Kentsel Raylı Sistemlerin Gerekliliği Ve Uygulamada Dikkat Edilecek Konular. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu. İstanbul.

Özer, Y. E. (2011). Gençlerin Toplumsal Yaşama Katılımı ve Yerel Yönetimlerin Rolü. Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 26 (1) , 43-65 . Retrieved From <https://Dergipark.Org.Tr/Tr/Pub/Deuiibfd/Issue/22731/242611>.

Özsarı, A., Fişekçioğlu, İ. B. , Çetin, M. Ç. & Temel, A. S. (2018). Sport Diplomacy as Public Diplomacy Element. International Journal of Sport Culture and Science, 6 (3), 339-349. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/intjscs/issue/45724/577196>

Saatçioğlu, C., & Yaşarlar, Y. (2012). Kentiçi Ulaşımında Toplu Taşımacılık Sistemleri: İstanbul Örneği. Kafkas Üniversitesi, İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, S. 117-144.

Sakal, Y. (2000). Türkiye'de Yerel Yönetimlerde Yeniden Yapılanma Sorunu: Tarihsel Perspektiften Bir Değerlendirme. Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 5 (1),- . Retrieved From <https://Dergipark.Org.Tr/Tr/Pub/Sdiiibfd/Issue/20852/223620>.

Şimşek, A. E. (2008). Elektrikli Raylı Sistemlerin İncelenmesi Ve Kent İçi Raylı Ulaşım Sistemlerinde Enerji Kalitesi Ve Geri Kazanımı. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Tcdd Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı İstatistik Ve Analiz Şubesi. (2019). 2015-2019 İstatistik Yıllığı. Ankara: Tcdd.

Tcdd Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı İstatistik Ve Analiz Şubesi. (2020). 2016-2020 İstatistik Yıllığı. Ankara: Tcdd.

Tcdd. (2010). 1923- 2005 Yolcu Taşımacılığı Verileri. Ankara: Tcdd.

Transport For London. (2023, 07 01). Transport For London: <https://tfl.gov.uk/status-updates/major-works-and-events> Adresinden Alındı

Tüik. (2023, 06 07). Kütüphane İstatistikleri, 2022. Tüik: <https://data.tuik.gov.tr/bulten/index?p=kutuphane-istatistikleri-2022-49355#:~:Text=T%C3%9c%C4%B0k%20kurumsal&Text=2022%20y%C4%B1l%C4%B1nda%20k%C3%Bct%C3%Bcphane%20say%C4%B1s%C4%B1%201,Toplam%2049%20bin%20537%20oldu> Adresinden Alındı

Türkoğlu, İ. (2014, Temmuz 23). Sosyal Devlet Bağlamında Türkiye’de Sosyal Yardım ve Sosyal Güvenlik. Akademik İncelemeler Dergisi, 8(3), s. 275-305. Temmuz 6, 2023 tarihinde alındı

Yerlikaya, T. (2018). Yerel Yönetimlerin Kültür Ajandaları. İstanbul: Seta Vakfı.

Yerlikaya, T. (2018, 12 16). Yerel Yönetimler Ve Kültür-Sanat Alanı. Seta: <https://www.setav.org/yerel-yonetimler-ve-kultur-sanat-alani/> Adresinden Alındı

Zengin, E. & Öztaş, C. (2008). Yerel Yönetimler ve Spor. Journal Of Social Policy Conferences, 0 (55), 49-78. Retrieved From <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuskd/issue/895/9993>

Zengin, E. & Öztaş, C. (2008). Yerel Yönetimler ve Spor. Journal Of Social Policy Conferences, 0 (55), 49-78. Retrieved From <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuskd/issue/895/9993>

Zengin, E., & Öztaş, C. (2009, Ocak). Yerel Yönetimler ve Sosyal Yardımlar: Üsküdar Belediyesi Örneği. Aile ve Toplum, 11(4), s. 19-36. Temmuz 6 , 2023 tarihinde <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/197945> adresinden alındı

