Araştırma Makalesi:

KENTSEL ALANDA TEKNİK ALTYAPI HİZMETLERİNİN PARÇACIL ÜRETİLME POLİTİKASINA ELEŞTİREL BİR YAKLAŞIM

Aygül KILINÇ[1]

Özet:

Bu çalışmada, teknik altyapı hizmetlerinin parçacıl biçimde yürütülme politikasının neden olduğu kentsel sorunlara ilişkin olarak, bir durum tespiti yapılmak istenmiştir. Parçacıl iş görme yaklaşımının sebep olduğu ekonomik maliyet ve sosyal mağduriyet konusu, özellikle toplumsal gönenç ve kentsel yaşam kalitesi bağlamında ele alınmıştır. Kentsel teknik altyapı hizmetleri, kentsel politikanın çalışma alanına giren önemli bir konudur. Bu hizmetler, kentsel yaşam kalitesini iyileştirmeyi ve ortak iyiliği gerçekleştirmeyi amaçlayan hizmetlerdendir. Tam da bundan dolayı kentsel alanda bu hizmetlerin süreklilik içinde görülmesi zorunlu sayılmıştır. Kentte çok sayıda yönetsel birim, bu hizmetleri vermekle yükümlü kılınmıştır. Aynı ya da benzer konularda birden fazla birimin yetkilendirilmiş olması, görev alanı ve eşgüdüm konusunda sorunların yaşanmasına neden olmaktadır. Bu durum, hizmet görme politikasının işlevselliğini ve verimliliğini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu hizmetler, kamusal fayda gereği ortak bir politika/program bağlamında ve işbirliği çerçevesinde etkin ve verimli yürütülmesi gereken hizmetlerdendir. Ne var ki, aynı kentsel mekâna/alana ilişkin bu tarz hizmetlerin birbirinden bağımsız politikalar/programlar dâhilinde farklı takvimlerde görülmesi, neredeyse yerleşik bir uygulamaya dönüşmüş durumdadır. Bu tarz iş görme yaklaşımı nedeniyle kentin bir sokağında yürütülen teknik altyapı çalışmaları, uzun bir sürece yayılabilmektedir. Her defasında yeniden kazılan yol ve kaldırım zemini nedeniyle bu hizmetlerin topluma yansıyan ekonomik ve sosyal maliyeti oldukça ağır olabilmektedir. Sonuç olarak kentsel mekânda/alanda parçacıl biçimde yeniden hizmet üretme politikasından/yaklaşımından kaynaklanan ekonomik maliyetin ve sosyal mağduriyetlerin bedelini ise çoğunlukla kent yerleşikleri ödemek durumunda kalmaktadır.

[1] Doç. Dr., Gaziantep Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, aygulkilinc@hotmail.com.
ORCID No: 0000-0003-2566-042X

Makale gönderim tarihi: 13 Nisan 2021
Makale kabul tarihi: 17 Aralık 2021

Anahtar Kelimeler: Kent Yönetimi, Teknik Altyapı Hizmetleri, Kentsel Mekân, Kentsel Yaşam Kalitesi, Sosyal ve Ekonomik Maliyet.

A CRITICAL APPROACH TO THE PARTIAL PRODUCTION POLICY OF TECHNICAL INFRASTRUCTURE SERVICES IN URBAN AREA

Abstract

In this study, it is desired to make a situation determination regarding the urban problems caused by the policy of carrying out the technical infrastructure services in a fragmented way. The economic costs and social grievances caused by the fragmented work approach are discussed in the context of social well-being and urban life quality. Urban technical infrastructure services is an important subject that falls into the study area of urban policy. These services aim to improve the quality of urban life and realize the common good. Precisely for this reason, it has been deemed obligatory to provide these services on a continuous basis in the urban area. A large number of administrative units in the city have been obliged to provide these services. The fact that more than one unit is authorized on the same or similar issues causes problems in terms of duty and coordination. This situation negatively affects the functionality and efficiency of the service delivery policy. These services are among the services that need to be carried out effectively and efficiently in the context of a common policy/program and cooperation, as required by the public interest. However, it has become almost an established practice that such services related to the same urban area are seen on different calendars within policies independent of each other. Due to this type of business approach, the technical infrastructure works carried out in a street of the city can spread over a long period of time. The economic and social cost of these services to the society can be quite heavy due to the road and pavement ground that is re-excavated every time. As a result, urban residents mostly have to pay the cost of the economic costs and social grievances arising from the policy of reproducing services in a fragmented way in the urban area.

Keywords: City Administration, Technical Infrastructure Services, Urban Space, Urban Life Quality, Social and Economic Cost.

1. Giriş

Kentsel politika kapsamında verilen kentsel teknik altyapı hizmetlerinde nihai amaç, kentsel yaşam kalitesini iyileştirmek ve ortak iyiliği gerçekleştirmektir. Söz konusu ortak iyiliği gerçekleştirmeye dönük çok sayıdaki hizmetlerden sadece bir kısmını oluşturan teknik altyapı hizmetleri, ekonomik ve sosyal maliyet açısından ortak bir politika bağlamında işbirliği çerçevesinde yürütülmeyi gerektiren kamusal hizmetlerdendir. Ülkemizde merkezi yönetim, merkezi yönetimin taşra uzantısı ile yerel yönetim arasında görev tanımı yapılırken, bu birimlerin aynı ölçekte benzer ya da yakın kamusal hizmet konularında görevli ve yetkili sayılması, söz konusu birimlerin çalışma alanlarını muğlâk hale getirmiştir. Ayrıca bu durum, niteliği gereği işbirliği gerektiren teknik altyapı hizmetlerinin farklı yönetsel birimler tarafından bağımsız politikalar bağlamında parçacıl bir biçimde yürütülmesine de neden olmuştur. Görev alanlarına ilişkin bu muğlâklığı ve parçacıl biçimde iş yürütme/görme yaklaşımını, merkezi yönetimle ile yerel yönetim birimleri arasındaki ilişkilerin ve görev tanımlarının öteden bu yana mali etkinlik ve ussal yönetim ilkelerinden bağımsız biçimde belirlenmiş olma durumuyla açıklamak da mümkündür. Ancak, yönetimde bu tarz yapılanmanın neden olduğu sorunlardan olan mahalle, cadde, sokak, meydan gibi aynı mekânlardaki yerel kamusal hizmetlerin farklı birimlerce farklı takvimlerde, eşgüdümsüz ve parçacıl biçimde yürütülme durumunun kamuya maliyeti/külfeti, oldukça ağır olabilmektedir. Diğer bir ifadeyle kentsel mekânda parçacıl iş görme tarzı, teknik altyapı projelerinin planlanması, uygulanması ve maliyetlendirilmesi sürecinde kurumsal ve toplumsal sorunların yaşanmasını kaçınılmaz kılmaktadır. Ne var ki, bu tarz yeniden hizmet üretme politikasından kaynaklanan mağduriyetlerin ve ekonomik maliyetin bedelini ise çoğunlukla kent yerleşikleri ödemek durumunda kalmaktadır.

Betimsel analiz yönteminin kullanıldığı bu çalışmada; "teknik altyapı çalışmalarının parçacıl bir yaklaşımla iş görme/gördürülme uygulamasının toplumsal maliyeti artırdığı" iddiası savlanmıştır. Konuya ilişkin matbu ve elektronik kaynaklar ile araştırmacının sistemsiz gözlemlerinden edinilen bilgiler/veriler ışığında biçimlendirilmiş durum saptaması yapılmak suretiyle biçimlendirilmiş kuramsal bir tartışma yürütülmüştür. Kentlerimizde yürütülen/görülen teknik altyapı çalışmaları hakkında ilgili birimlerden sağlıklı bilgi edinme konusundaki güçlük nedeniyle çalışmanın evreni, tanımlı bir kentsel mekân/alan yerine tüm kentlerimizi içerecek biçimde geniş tutulmuştur. Bu bağlamda belli ölçüde soyutlamanın yapıldığı bu çalışmada, yapılan analiz sonucu elde edilen çıkarımlar ile araştırma savı arasındaki anlamlı nedensel ilişkinin varlığı ortaya konulmaya çalışılmış ve konuya ilişkin bazı önerilerde bulunulmuştur.

Çalışmanın mevcut sınırlarını, çalışmada kullanılan bazı kavramlar ve esas alınan ölçek itibarıyla açıklamak mümkündür. Çalışmada geçen "altyapı" kavramı; bir kenti, fiziksel ve sosyal yönüyle sağlıklı biçimde yaşanır kılan ve kente estetik yönüyle değer katan yol, kaldırım, kanalizasyon, rekreasyon alanlarının oluşturulması gibi kamusal nitelikli teknik altyapı çalışmalarını karşılayacak biçiminde dar anlamıyla kullanılmıştır. "Toplumsal maliyet" kavramı; yerine getirilmesi zorunlu sayılan yerel kamusal hizmetlerin bir sonucu/yansıması olarak ortaya çıkan toplumsal mâl oluşun politik, ekonomik, sağlık, sosyal ve zamansal boyutunu içerecek biçimde geniş anlamıyla kullanıldığı ve kuramsal tartışmanın da bu bağlamda yapıldığı belirtilmelidir. "Kent yönetimi" kavramı; kentsel alanda kamusal hizmet veren merkezi yönetim ile onun taşra teşkilatını, yerel yönetim birimlerini ve kamu kurumu niteliğindeki meslek örgütlerini içerecek biçimde geniş anlamda kullanılmıştır. Yapılan değerlendirmelerde esas alınan coğrafi ölçeğin ise "kentsel alan/mekân" olduğu belirtilmelidir.

Çalışmanın amacı ve sınırlılıkları çerçevesinde öncelikle yerel ölçekte teknik altyapı hizmetlerinden ne anlamamız gerektiği; bu hizmetlerin toplumsal yaşamdaki yeri ve önemi; kent yönetiminin bu hizmetler ilgili görev ve sorumlulukları gibi çalışmanın kuramsal çerçevesini oluşturan konulara yer verilmiştir. Ardından teknik altyapı hizmetlerine ilişkin planlamanın/politikanın nasıl olması gerektiğine ilişkin bazı değerlendirmeler yapılmış ve teknik altyapı hizmetlerinin yeniden üretiminde izlenen parçacıl hizmet üretme politikasının neden olduğu toplumsal maliyet sorunsalı, toplumsal gönenç ve kentsel yaşam kalitesi bağlamında irdelenmiştir. Son olarak çalışma, konuya ilişkin bazı önerileri de içerecek biçimde genel bir değerlendirmeyle sonuçlandırılmıştır.

2. Yerel Ölçekte Teknik Altyapı Hizmetleri ve Kent Yönetimi

Ekonomik anlamda gelirin hem bir fonksiyonu hem de bir kaynağı olarak ifade edilen yatırımlar, üretken yatırımlar ve altyapı yatırımları biçiminde sınıflandırılmış (Bayraktutan, 2015) olmasına karşın, altyapı yatırımları, üretken faaliyetlerden sayılmamıştır. Ancak üretken yatırımların verimliliği, altyapı yatırımlarının nicel ve nitel durumuyla doğrudan ilgili olduğu da tartışma götürmez bir gerçektir. Bu anlamda söz konusu bu yatırımlar, yarattıkları dışsal tasarruflar ve sağladıkları kolaylıklar bağlamında fabrika, enerji tesisleri, sağlık gibi doğrudan doğruya mal ve hizmet üreten üretken ekonomik faaliyetlerin gerçekleşmesini kolaylayan, olanaklı kılan yatırımlardır. "Altyapı" kavramının birden fazla anlamı vardır. Bu çalışmada kavram; bir kentin teknik altyapı hizmetlerini karşılama yö-

nüyle dar anlamda kullanılmıştır. Buna göre altyapı; "bir ülke halkının yaşamını kolaylaştırmak, sağlıklaştırmak ve ekonomisinin işlerliğini/yarışabilirliğini sağlamak için gerekli değişik hizmetlerin üretilmesini sağlayan kamu ya da yarı kamu kuruluşu tarafından sunulmuş olan fiziki yapılar"dır (Tekeli, 2010a: 109). Bir başka tanımda kentsel altyapı, "kentin işlevlerini yerine getirebilmesi, büyümesi ve gelişmesi için gerekli olan temel hizmetler, kolaylıklar ve donanımlar" olarak ifade edilmiştir (Görer, 2005: 423). Devamlılığı esas olan kamusal hizmetlerden olan teknik altyapı hizmetleri (Gözler ve Kaplan, 2015: 538-539), günümüzde kentsel yaşam kalitesinin en önemli belirleyicileri olarak görülür. Bu bağlamda içme suyu, atık su arıtma tesisleri, kanalizasyon, barajlar ve göletler, sulama ve drenaj tesisleri, elektrik üretim tesisleri (hidroelektrik, jeotermal, nükleer, rüzgâr santralleri, biyoenerji tesisleri), elektrik iletim ve dağıtım hatları, yeraltı kablolama işleri, demiryolu, raylı sistem, karayolu gibi her türlü ulaşım ve haberleşme gibi alanlarda yapılan yatırımlar (Genç ve Ertuğrul, 2007: 2; Görer, 2005: 423; Doğan, 2017: 275) bir bütün olarak kamusal nitelikli teknik altyapı yatırımları olarak tanımlanır. Genel anlamda ülke kalkınmasının, özel anlamda ise kent kalkınmasının temel öncülü sayılan bu yatırımları bir toplumun ekonomik, mekânsal/fiziki ve sosyo-kültürel altyapısını geliştirmeye dönük yatırımların toplamı biçiminde düşünmek de mümkündür. Kamusal nitelikli teknik altyapı yatırımlarının toplumsal açıdan önemi ile bu hizmetlerin görülmesinde mevcut olan taraflar ve bu taraflar arasındaki işbirliği konusu, aşağıda, iki alt başlık altında incelenmiştir.

2.1. Kamusal Nitelikli Teknik Altyapı Yatırımlarının Toplumsal Açıdan Önemi

Bir ekonomide üretken faaliyetlerin aksamadan sürdürülebilmesi ve sosyo-kültürel kalkınmanın sağlanması, büyük ölçüde başarılı altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesine bağlıdır. Devlet, bu bağlamda önemli bir rolü üstlenerek özellikle özel sektör ve kamu iktisadi kuruluşlarının yatırımlarına yön vermek, onların verimliliklerini yükseltmek suretiyle kalkınmayı sağlamak için oldukça maliyetli olan ve büyük miktarda kaynak gerektiren altyapı yatırımlarını gerçekleştirir. Devlet tarafından gerçekleştirilen bu yatırımlar, özellikle yüksek maliyet dolayısıyla genellikle özel sektörün üstlenmek isteyeceği yatırımlar arasında yer almaz. Özel sektörün üstlenmek istemediği söz konusu bu yatırımların ekonomide üretimi artırıcı, maliyetleri düşürücü, ekonomik kalkınmayı destekleyici, bireylerin yaşam standardını ve kalitesini yükseltici ve toplumsal refahı artırıcı biçiminde çok sayıda olumlu özelliklerinin olduğu gerçeği vurgulanmalıdır (Genç ve Ertuğrul, 2007: 2). Bu yatırımların kent yönetimi/yerel yönetimler bünyesindeki görüngüsünü ağırlıklı olarak yol, içme suyu sistemleri,

yağmur suyu drenajı, kanalizasyon sistemleri, doğalgaz şebekeleri, kablolu televizyon, elektrik, telefon hatları gibi (Kılıç, 2014: 2; Doğan, 2017: 275) altyapı öğeleri biçiminde sıralamak mümkündür. Kent yönetimlerinin farklılaşan akçalı kaynakları dolayısıyla bu yatırımların kentlerdeki nitel ve nicel durumu, özdeşlik içinde olmaz. Üretken faaliyetlerden sayılmayan, ayrıca mâl oluşları açısından hatırı sayılır bir bütçe gerektiren teknik altyapı yatırımları, bir toplumun/mekânın temel omurgasını oluşturur. Tam da bundan dolayı bu yatırımlar, maliyet ve yararları ölçülemeyen kamusal nitelikli hizmetler olarak kabul görür (Kılınçaslan, 2010: 107). Halk nezdinde yokluğu/yetersizliği/eksikliği/niteliksizliği kabul görmez olan bu yatırımları, sınırlı ve mütevazı bütçeleri dolayısıyla kent yönetimlerini mali açıdan oldukça zorlayan yatırımlar olarak tanımlamak, yanlış sayılmaz. Aynı zamanda bu durumu, yani yüksek maliyet dolayısıyla kent yönetimlerinin bu hizmetleri, verimsiz ve işlevsiz kent politikaları çerçevesinde görme/gördürme gibi bir lükslerinin bulunmadığını da vurgulamak gerekir. Tersine kent yönetimlerinden toplumsal beklentinin gelişme ve kalkınma adına faydası parasal anlamda ölçülemeyen teknik altyapı hizmetlerini; eğitim, sağlık, eğlence, sosyo-kültürel ve sportif alanlara ilişkin hizmetlerle çeşitlendirmek ve bu hizmetleri, gelişen bilim ve teknoloji ekseninde akıllı/yaratıcı kentsel çözümlerle/projelerle destekleyip geliştirmek yönünde olduğu vurgulanmalıdır. Yaşam kalitesi, yaşamı tüm yönleriyle değerlendirmeyi amaçlayan kapsamı bir hayli geniş bir kavram olduğuna (Tekeli, 2010b: 84) göre ve kent yönetimleri de seçim dönemlerinde kentsel alanda kaliteli bir yaşamı gerçekleştirmeyi vadettiğine göre; dahası ilgili mevzuat da bu görevle onları yükümlü saydığına göre, söz konusu yönetimlerden çok boyutlu ve çeşitlilik arz eden bu hizmetleri beklemek, kent yerleşiklerinin en doğal hakkı sayılmalıdır.

Mekân organizasyonu diğer bir ifadeyle mekânsal düzenleme, hem mekânsal yapıları hem de mekânsal süreçleri içerir (Tekeli, 2010c: 21). Bu eylem sürecinde gündelik yaşamı kolaylaştıran ve fiziki mekânı insan kullanımı için daha nitelikli bir dokuya dönüştüren teknik altyapı donatıları, bir bütün olarak kentsel yaşam kalitesini artırmanın olmazsa olmaz öncülüdür. Diğer bir ifadeyle verili bir topografyada teknik altyapı hizmetlerinin nicel ve nitel durumu, kentsel yaşam kalitesinin dolaysız belirleyicisidir. Bu yatırımlar üzerinden topografya insan için yaşanabilir sağlıklı bir mekâna dönüşebilmekte ve mekân formu, söz konusu bu yatırımlar bağlamında özgün bir dokuya kavuşabilmektedir. Örneğin bir ülkenin ulaşım sisteminin yeterliliği ekonomik gelişmişliğin bir göstergesi olabilmekte veya etkin bir ulaşım ağı ile arazi kullanımı ve nüfus dağılımı arasındaki ilişkiler düzenlenebilmektedir (Güngördü, 2012: 285). Bu örnekte olduğu gibi teknik altyapı hizmetleri, kentsel gelişmenin hem bir sonucu hem de sebebi olma özelliğine haizdir esasında. Tam da bundan dolayı mekânsal

form ile altyapı arasında dolaysız bir ilişki kurulabilmekte, kentsel alanda yeni teknoloji, farklı enerji kaynaklarının kullanımı, çalışma ile yaşam alanları arasındaki ilişki biçimi, birbirini ve mekânı etkileyen faktörler olarak hem altyapı formu (Kılıç, 2014: 6) hem de bir bütün olarak kentsel form üzerinde belirleyici olmaktadır. Çünkü yerleşme, doğal çevre, insan ve insan eserlerinin bileşiminden meydana gelen sosyo-mekânsal/fiziksel bir dokudur. Bu mekânın temel unsuru olan doğal çevre, jeolojik ve jeomorfolojik yapı, tarihsel değerler, iklimsel özellikler, toprak yapısı, bitki örtüsü ve su kaynakları gibi öğeler, yerleşmenin mekânsal gelişme sürecini etkiler ve hatta bu öğelerin topografya üzerindeki etki değeri, birbirinden farklı form ve kimlikte kent formülasyonu yaratır; teknik altyapı hizmetlerinin niteliksel ve niceliksel özellikleri üzerinde belirleyici olur. Diğer bir ifadeyle bir yerleşmenin kent planının belirlenmesi, yol eğimi ve ulaşım hatlarının biçimlenmesi, altyapının inşası, ekonomik/yönetsel/sosyal alanların kullanım biçimi, binaların konumu ve görsel formu, kaçınılmaz biçimde topografyadan etkilenir (Uğur ve Aliağaoğlu, 2015: 106-108). Bu ayırıcı durum, teknik altyapı yatırımlarının kentsel politika/planlama dâhilinde yürütülmesi gereken önemli bir çalışma alanı olduğunu göstermektedir.

Kent planlaması, toplumsal ve ekonomik gereksinimleri göz önünde bulundurarak kentlerin fiziksel gelişmesinin biçimlenmesine yön vermekle ilgili sorunlarla uğraşan bir bilim/sanat ve uğraş alanı (Keleş, 2006: 111-112) olduğuna göre, söz konusu bu uğraş alanının merkezinde bulunan kentsel teknik altyapı hizmetlerini, yerleşime henüz açılan bir toprak parçasının/arazinin parsellenmesinden yapılı çevrenin oluşması sürecine kadar uzanan kontrollü ve düzenli kentleşmeyi sağlama ve sağlıklı yaşam alanı oluşturma konusunda önemli işlevler gören yatırımlar olarak tanımlamak mümkündür. Kentsel mekânın oluşma ve biçimlenme sürecinin dolaysız belirleyici olan bu yatırımların, bu niteliği dolayısıyla altyapı projelerine ilişkin iş aşamalarının ve iş ayrıntılarının programlanması ve gerçekleştirilmesi ile üstyapı ve üstyapıyı biçimlendiren kent planları (nazım ve uygulama imar planları) ve değişkenlerine ilişkin etkinlikten bağımsız düşünülmesi mümkün değildir (Erdin, 2011: 2). Çünkü kentin yapılaşma hızı ile altyapı ihtiyacı arasında dolaysız bir ilişki bulunmaktadır. Örneğin kentin üstyapısındaki gelişimi izlemek ve buna göre altyapı ihtiyacını planlamak için inşaat (yapı) ruhsatları ve yapı kullanım izinleri (iskân) önemli göstergeler olduğuna göre bir yerleşim alanında yapılaşmanın niteliği, yoğunluğu ve hızı dikkate alınarak, bu gelişme hızına göre kentin altyapı planlanması ve koordinasyon çalışması yürütülür/yürütülmelidir (TC Sayıştay Başkanlığı, 2008: 6). Bunun yanı sıra bu çalışmaların planlama, koordinasyon ve uygulama sürecinde doğrudan etkili olan ve görev üstlenen çeşitli taraflar bulunmaktadır.

2.2. Kamusal Nitelikli Teknik Altyapı Yatırımlarının Görülmesinde Mevcut Taraflar ve İşbirliği

Teknik altyapı hizmetleri, kent yönetimleri (kentten sorumlu birimler) tarafından gerçekleştirilen kamusal hizmet niteliğindeki çalışmalar olması dolayısıyla söz konusu bu hizmetlerin kentsel politika konusu olarak üretilmesi, görülmesi/gördürülmesi ve yararlanılması sürecinde çeşitli tarafların varlığından söz edilebilir. Eryılmaz'a (2015: 211) göre genellikle tüm kamusal hizmetlerin yürütülmesi sürrecinde, hizmeti "düzenleyen" yani hizmetin sahibi ile "üreten" ve "tüketen"den oluşan üç taraf bulunur. Örneğin kent yönetimi/belediyeler, yürütmekle yükümlü oldukları kamu hizmetlerini ya doğrudan kendileri yaparlar ya da başkalarına yaptırırlar. Yol ve kaldırım gibi kamusal nitelikli teknik altyapı hizmetini yapmak için özel bir yüklenici (müteahhit) ile sözleşme yapıldığında kent/belediye yönetimi, söz konusu hizmeti "düzenleyen", özel yüklenici "üreten" ve halk da "tüketen" konumdadır. Düzenleyen, üreten ve tüketen biçimindeki bu üç etken unsur; yetki, denetim, üretim ve finansman bakımından birbirine bağlı bir işleyiş düzeni içinde yer alır. Bu ilişkiler bağlamında kamuda farklı hizmet modelleri ortaya çıkar. Örneğin tüm kamu kurumlarında olduğu gibi yerel yönetimlerin hizmet yöntemlerini "emanet", "yönetimler arası işbirliği", "ihale/sözleşme", "imtiyaz", "yap-işlet-devret" ve "belediye şirketleri" olarak gruplandırmak mümkündür (Günday, 2011: 342-366; Gözler ve Kaplan, 2015: 550-574; Eryılmaz, 2015: 211). Ayrıca belediyeler, Belediye Kanunu'nun verdiği yetkiye dayanarak şirket kurabilmekte veya mevcut şirketlere iştirak edebilmektedir. İlgili yasal dayanaklar (5393 sayılı Belediye Kanununun 70. maddesi, Türk Ticaret Kanunu'nun genel hükümleri gibi) çerçevesinde belediyeler, merkezi yönetimdeki KİT'lere benzer Belediye İktisadi Teşebbüsleri (BİT) kurabilmektedir (Eryılmaz, 2015: 216-217). Kent yönetimleri söz konusu bu hizmet yöntemlerini kullanarak kentsel alanda kamusal nitelikli teknik altyapı hizmetlerinin yeniden üretilip gördürülmesini sağlar. Bu hizmet gördürme yöntemleri dolayısıyla özel ve kamusal nitelikli birbirinden farklı birimler, kentsel mekânda yerel hizmetlerin yürütülmesi sürecinde aktif rol üstlenir.

Kentsel alanda kamusal işlem ve eylemlerin yerine getirilmesi noktasında merkezi yönetimin ya da merkezi yönetimin taşra birimleri, yerel yönetim birimleri ve özel birimler üzerinden hizmet gördürme yöntemleri, kentsel mekânda etkin, ussal ve eşgüdüm içinde gerçekleşen bir çalışma yöntemini işlevsel kılma halinin zorunluluğuna işaret eder. Diğer bir ifadeyle kaynakların verimli ve ekonomik kullanımını sağlayarak, kent yerleşiklerin yaşam kalitesini artırmaya dönük teknik altyapı hizmetlerinin ussal bir plan, program ve eşgüdüm eylemine konu olması, kamusal fayda ve verimlik adına zorunlu bir eylem sayılmalıdır. Özellikle yoğun nüfuslu

kentlerde su, kanalizasyon, gaz, elektrik, telefon, yol, asfalt, kaldırım, üstgeçit, köprü gibi yapım, onarım ve yenileme çalışmalarının eşgüdüm içinde planlanması ve gerçekleştirilmesi; bu bağlamda iş tekrarlarının, zaman ve kaynak israfının, araç ve yaya trafiğinde aksamaların önlenmesi ve altyapı çalışmaları sırasında günlük yaşamın rahat bir biçimde sürdürülmesi açısından bu durum, son derece önemlidir (TC Sayıştay Başkanlığı, 2008: 1).

Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği bağlamında oluşturulan "Ulaşım Koordinasyon Merkezi" (UKOME) ve "Altyapı Koordinasyon Merkezi" (AYKOME), bu amaca hizmet etme, bu konuda yaşanan sorunlara çözüm üretme ve birimler arasında işbirliği ve koordinasyonu sağlama amacıyla oluşturulmuştur. Bu yönetmeliğin 5. maddesine göre "Büyükşehir belediyesi altyapı koordinasyon merkezi ile ulaşım koordinasyon merkezi büyükşehir belediye başkanına bağlıdır". 6. maddesine göre ise "Altyapı koordinasyon merkezi ile ulaşım koordinasyon merkezi tarafından alınan ortak yatırım ve toplu taşımayla ilgili kararlar büyükşehir belediyesi, büyükşehir dâhilindeki diğer belediyeler ve büyükşehir sınırları içindeki kamu kurum ve kuruluşları ile diğer gerçek ve tüzel kişileri bağlar" (Büyükşehir Belediyeleri Ulaşım Koordinasyon Merkezi-UKOME Kılavuzu, 2015; Keleş, 2014: 341). Kentsel alanda değişen ihtiyaç, talep ve beklentiler ile kullanımdan kaynaklanan yıpranma/aşınma, nüfus artışına bağlı olarak gerçekleşen mevcut hizmetlerde işlevsizlik nedeniyle yeniden üretilmeyi gerektiren teknik altyapı hizmetleri, zaman-verimlilik-süreklilik-işbirliği ekseninde ussal hareket etmeyi gerektirdiğinden, kentsel ölçekte kamusal hizmet veren birimler arasında eşgüdüm içinde çalışmayı zorunlu kılan böyle bir yapılanmanın gerekliliği/işlevselliği, sağlıklı kentsel gelişme ve toplumsal maliyet açısından son derece önemlidir.

3. Teknik Altyapı Hizmetlerinin Parçacıl Üretiminde Toplumsal Maliyet Sorunsalı

Bir toplumun gelişmişlik düzeyi, gönenci ve yaşam kalitesi, sahip olduğu kamusal kaynakların nasıl ve ne yönde kullanılacağını öngören devlet/kamu politikaları bağlamında biçimlenir ve bu politikaların uygulanmasıyla somutlaşır. Kentsel alanda yaşam kalitesi, toplumsal ihtiyaçların karşılanma düzeyi ile ilgili bir kavramdır. Kentsel yaşama ilişkin talep ve beklentilerin karşılık bulma durumu, yerel birimlerce yürütülen/görülen kentsel hizmetlerin niteliğine, etkinliğine, verimliliğine ve işlevselliğine bağlı olarak toplumsal gerçeklik kazanır. Bu gerçekliğin oluşturduğu etki ölçütünde de kentsel mekân; kendi içinde sağlık, güvenlik, estetik, altyapı ve

yeşil alan gibi birçok açıdan bölge bölge farklılaşır ve bu bağlamda kentlerdeki yaşam alanları arasındaki niteliksel ve mekânsal (fiziksel) farklılaşma görünür/somut hale gelir. Bu anlamda kent yönetiminin öncelikli amacı söz konusu niteliksel ve mekânsal farklılaşmayı ortadan kaldırarak, kentsel alanda yaşam kalitesini artıracak politikalar üretmek ve hayata geçirmek olur/olmalıdır. Kentsel yaşam kalitesini artırmayı hedefleyen kentsel politikaların başarı durumu ise sınırlı mali kaynakların ussal ve verimli kullanım ilkesine bağlılık ölçütünde gerçekleşebilir. Bu koşulun gerçekleşmesi ise hizmet verme ve yatırım yapma yönteminde etkinliği ve verimliliği esas alan ve savurganlığa mahal vermeyen kentsel politikaların üretilme ve uygulanma edimine bağlıdır. Bu bağlamda kent yönetiminin öncelikli görevi sınırlı mali kaynakların ussal ve verimli kullanılmasını sağlamak ve kentsel altyapıya ilişkin kamusal hizmet ve uygulamalarda etkinliğin ve verimli çalışmanın esas olduğu bir yönetim anlayışını tesis etmek olmalıdır. Diğer bir ifadeyle kent yönetiminin başlıca amacı; bir taraftan kamusal yararı öncelerken, diğer taraftan kamusal nitelikli ekonomik etkinliğin, mal/hizmet üretiminin topluma yüklediği maliyeti/külfeti (TÜBA-Türkçe Bilim Terimleri Sözlüğü) minimal düzeyde tutmak olmalıdır. Kentsel teknik altyapı hizmetleri gündelik yaşamı kolaylaştıran kamusal nitelikli hizmetler olup nitelikleri gereği bu hizmetlerin üretiminde süreklilik esastır. Dolayısıyla kentlerde yaşam kalitesini daha nitelikli hale getiren ve gündelik yaşamın kesintiye uğramadan devamlılığını sağlayan; toplumsal mâl oluşlarında savurganlığa/keyfiliğe yer olmayan bu hizmetler, düzenli olarak yeniden üretilmeyi gerektirir.

Kentsel teknik altyapı hizmetleri ulusal, bölgesel ve yerel kalkınmayı tetikleyen, destekleyen ve tamamlayan önemli kamusal yatırımlardır. Ussal politikalar/planlar bağlamında yürütülen kentsel teknik altyapı hizmetleri yerel kalkınmayı destekleyip tetikler; yerel kalkınma ise kaliteli kentsel yaşam düzeyini ve toplumsal gönenci artırır. Göymen (2010: 132-133), yerel kalkınmanın temel vurgu noktaları üzerinde durur. Yazara göre kalkınma, insan odaklı olmadır. Salt büyümeyi amaçlayıp büyümenin bireylere ve topluma nasıl yansıdığını ihmal eden yaklaşımlar yeterli değildir. Kalkınma, mümkün olduğu kadar eşitlikçi ve kapsayıcı olmalıdır. Kent yönetimleri kalkınmanın öncülüğünü üstlenirken kalkınma sonuçlarının toplumun değişik katmanlarını nasıl etkilediğini izlemeli ve gerektiğinde kalkınma sürecinde eşit pay alamayan kesimleri gözetici, pozitif ayırımcı politikalar uygulamalıdır. Ayrıca kalkınma; ekonomik, sosyal, siyasal, kültürel yönüyle çok boyutlu bir süreçtir. Kalkınma etkinliği söz konusu bu boyutlar arasında bir "tamamlayıcılık etkisi" yaratmayı amaçlamalıdır. Kalkınmanın önemli bir göstergesi ve tetikleyicisi olarak teknik altyapı hizmetlerinin üretilmesi ve kentlilere ulaştırılması sürecinde yerel kalkınmaya

ilişkin bu çarpıcı noktalar, kent politikalarında öncelenmelidir. Çünkü kamusal nitelikli bu hizmetlerin topluma/kent yerleşiklerine maddi ve manevi anlamda bir dönüşü söz konusudur. Kamusal nitelikli bir hizmetin ya da bir malın mâl oluş değerinin belirlenmesindeki veya hizmetlerin maliyetlendirilme sürecindeki amaç, geliştirilen politikaların ve bunların yansıtıldığı amaç ve hedeflerin gerektirdiği maliyetlerin ortaya konulması suretiyle politika tercihlerinin ve karar alma sürecinin ussallaştırılmasına katkıda bulunur (Gökbulut, 2015). Kamusal teknik altyapı hizmetlerinin yürütülmesi/gördürülmesi sürecinde ussal politikalarla/planlarla toplumsal faydasının ençoklaştırılıp toplumsal maliyetin enazlaştırıldığı bir yaklaşımın verimlilik ve etkinlik açısından değeri, bu bağlamda önemli ve anlamlı sayılmalıdır.

Bir kentin fiziki dokusu/coğrafi yapısı ile bu yapıdan kaynaklı avantajlar ve dezavantajlar, ulaşım araçlarını da kapsayarak kent planının genel formu üzerinde belirleyici olur (Park ve Ernest, 2015: 42). Bundan dolayı teknik altyapı hizmetlerinin kent ölçeğinde bütüncül bir yaklaşımla etkin bir biçimde planlanması ve bu anlamda eşgüdümün sağlanması, imar planlarının uzun vadeli olarak kentlerin fiziki ve demografik özelliklerine uygun yapılmasına bağlıdır. İmar planları ise kentsel alanı bir bütün olarak planlayan ve gelişimine yön veren belgeler olması dolayısıyla her türlü kentsel çalışmanın başlangıç noktasını oluşturur (TC Sayıştay Başkanlığı, 2008: 4). Çünkü planlama eylemi, ileriyi öngörme demektir ve iyi planlanıp uygulama bulmuş planlama izlencesiyle bir süre sonra kenti tehdit edecek en kötü koşulları bile önlemek ve yok etmek olasıdır (Geray, 2017: 10-11). Ne var ki, Erdin'in (2011: 3) de belirttiği gibi teknik altyapı hizmetlerine ilişkin projelerin nitelikleri, standartları ve gereksinimleri bir yerleşmenin sahip olduğu coğrafya, topografya, doğal kaynaklar, iklim koşulları, kültürel yapı, yaşam koşulları ve alışkanlıkları, sosyo-ekonomik yapı gibi niteliklere ve dinamiklere bağlı olarak değişir. Bir yerleşmenin sahip olduğu bu ayrıcı nitelikler ve dinamikler teknik altyapı hizmetlerine, projelerine ilişkin genel bir standardizasyondan ve optimizasyon yönteminden söz etmeyi güçleştirir. Yazara göre teknik altyapı hizmetleri politik, yönetsel, finansal, planlama ve mühendislik gibi birçok unsura göre de değişir ve bu bağlamda kamusal hizmetlerin uygulanma biçimi de farklılık gösterir. Ancak yazar, teknik altyapı hizmetlerini etkileyen tüm bu unsurlar arasında planlama ve mühendislik alanına özel bir değer atfetmiştir. Söz konusu bu uzmanlık alanları, kentsel mekânın oluşturulmasında ve biçimlendirilmesinde rolleri itibariyle ve bir uygulamada ortak, eşgüdümlü ve eşzamanlı ele alınmasının gerekliliği nedeniyle diğerlerinden farklılaşıp öne çıkar. Kent ölçeğinde içme suyu temini, kanalizasyon ve arıtma sistemleri kurma, yağmur suyu drenajı oluşturma, katı atık toplama ve depolama,

farklı ulaşım sistemleri arasında entegrasyonu sağlama, kentin enerji ihtiyacını çevresel etkilerini minimuma indirecek biçimde sağlama, haberleşme ve iletişim ihtiyacını karşılama gibi çok farklı altyapı ihtiyaçları hem ayrı hem de birbirleri ile ilişkili biçimde ele alınmalıdır (Kılıç, 2014: 3). Ayrıca bu etkinliklerin söz konusu bu iki uzmanlık alanının odağında olduğu gözden kaçmamalıdır. Kent ölçeğinde böylesi yoğun teknik bilgi, veri, işbirliği, emek ve ihtimam gerektiren bir çalışma, ancak kararlı ve azimli bir kent yönetiminin, teknik ve sosyal bilimler üzerine inşa edilmiş ussal politika/planlama etkinliği bağlamında başarılı bir uygulamaya dönüşebilir.

Planlamanın bilinçli bir düzenleme sağladığını vurgulayan Geray (2017: 9), yapıların birbiriyle, yol ve öteki donanımlarla olan ilişkilerinin uyumlu bir bütün meydana getirecek biçimde düzenlenmesinin kent planlamasının temel konusu olduğunu belirtmiştir. Kent planlama etkinliğine veri olan kentsel değişkenler, uzun bir sürecin birikimi olarak, insanın üreterek topluma/kente katkıda bulunduğu maddi ve manevi çok sayıdaki değerin bileşiminden oluşur. Kentsel alana ilişkin her türlü politika, plan ve hizmet üretme sürecinde söz konusu bu kentsel değişkenler, mutlaka dikkate alınmalı ve kentsel politika çerçevesinde teknik altyapı hizmetleri, yerleşmeye ilişkin mevcut veri, bilgi, eşgüdüm, işbirliği ve emek yoğun bir çalışma planı üzerinden kurgulanmalıdır. Erdin (2011: 8), teknik altyapı hizmetlerinin planlanmasında dikkate alınan/alınması gereken değişkenleri ayrıntılı sayılacak biçimde belirtmiştir. Buna göre söz konusu değişkenleri; kent sınırları, planlama sınırı, teknik altyapı sistemi hizmet alt bölgeleri ve sınırları, kentle ilgili mevcut bilgiler, mevcut nüfus büyüklüğü ve dağılımı, mevcut yapı yoğunluk dağılımı, mevcut yol güzergâhı ve uzunluğu, mevcut arazi kullanım durumu ve arazi sahipliği, mevcut hizmet alanı ve nüfus yapısı, mevcut yolların kademelenmesi/tipi ve özellikleri, mevcut sosyo-ekonomik yapı, mevcut trafik özelliği ve taşıt-yaya trafiği önerileri, imar planının uygulanması, imar planının öngörüleri, öneri nüfus büyüklükleri ve dağılımı, öneri yapılaşma koşulları, öneri yol güzergâhı ve uzunluğu, öneri arazi kullanım durumu ve arazi sahipliği, öneri hizmet götürülecek alan ve nüfus yapısı, öneri yolların kademelenmesi, tipleri/özellikleri ve eğim durumu biçiminde sıralamak mümkündür. Kente ilişkin söz konusu bu değişkenler demetine ayrıntılı olarak yer vermemizin nedeni, kente ilişkin politikaların belirlenmesinde kullanılan/kullanılabilecek zengin veri çeşitliliğine dikkati çekebilmektir. Esasında bu ayrıcı durum, verilerin analizinde ciddi ve özenli bir mesainin gerekliliğine de işaret etmektedir. Kente ilişkin söz konusu bu zengin bileşenler, kent yönetimleri tarafından kentsel politikanın belirlenmesinde ve planlama etkinliğinin gerçekleştirilmesinde kullanılması zorunlu sayılan önemli kentsel veriler ola-

rak kabul görmelidir. Ne var ki, kent planlarında kentin yayılması/genişlemesi, çoğunlukla fiziki büyüme açısından düşünülür (Park ve Ernest, 2015: 90) ve kente ilişkin verinin kullanımı da bu bağlamla sınırlı kalır. Bu sınırlı kent okuması/yaklaşımı nedeniyle planlama etkinliğinde çoğu kentsel değişkenlerin analiz dışında kaldığı, rahatlıkla söylenebilir. Eksik veri girdisi/değerlendirmesi dolayısıyla göreli olarak çok sayıda kamusal hizmetlerde olduğu gibi teknik altyapı hizmetlerinde de verimliliğin ve etkinliğin yakalanması, bu minvalde kaçınılmaz biçimde güçleşir.

Sorunun tanımlanması ve maliyet sorunsalı: Ülkemizde kent planlaması bağlamında teknik altyapı yatırımlarına ilişkin karar alınırken bir yerleşmeye ilişkin değişkenlerin ussal bir biçimde ve zengin veri içeriğiyle planlama etkinliğine dâhil edildiğini söylemek zordur. Esasında teknik altyapı hizmetlerinin planlanması ve eşgüdüm içinde yürütülmesinde önemli bir araç sayılan imar planlarının kent yönetimi tarafından, kentlerin gelişimi ve büyümesi bağlamında zamanında, gereksinimleri karşılayacak biçimde hazırlandığını ya da teknik altyapı hizmetlerinin kentlerin gelişimine yön vermek için hazırlanan imar planlarıyla uyum içinde olduğunu söylemek yanıltıcı olur. Ayrıca kentleşme hızına, kentlerin büyümesine ve yayılmasına bağlı olarak ülkemizde çok sık plan değişikliğine gidildiği, planlama etkinliğinin kentleşme olgusunu geriden izlediği, kaçak yapılaşmaya göz yumulduğu gerçeği, göz ardı edilmemelidir. Bu durumun zaman içinde mevcut altyapının yetersiz kalmasıyla ve teknik altyapı hizmetlerine ilişkin talep ve beklentilerin karşılıksız kalmasıyla sonuçlandığı da vurgulanmalıdır. Hatta bu durumun özellikle parasal kaynaklar, teknik donanım, uzman personel gibi sınırlı kaynaklar dolayısıyla hizmetlerin aksamasına, iş tekrarlarına, zaman ve kaynak kayıplarına, kamusal israfa ve proje uygulamalarının yarım kalmasına yol açtığı söylenebilir (Erdin, 2011: 2; TC Sayıştay Başkanlığı, 2008: 4). Dahası ağırlıklı olarak siyasal ve ekonomik nedenlerle yoğunlaşan kırdan kentte nüfus hareketliliği dolayısıyla özellikle büyük kentlerdeki nüfus ve yapı yoğunluğundaki artışın öngörülenin çok üzerinde gerçeklemesi nedeniyle bu kentlerde görülen altyapı yetersizliği, yaygın kent sorunları arasında öteden buyana yerini sağlamlaştıran kentsel sorunlardan biri olagelmiştir. Kılıç'a (2014: 10-11) göre kaçak yapılaşmanın yoğun olarak yaşandığı kentlerde planların hazırlanıp altyapısı oluşturulmuş kentsel arsalar üzerinde yapılaşmanın gelişme süreci, tersine dönmüştür. Bu plansız yapılı alanların altyapı sorunlarını çözmek ve bu alanlara yasal bir nitelik kazandırmak adına sonradan hazırlanan planlar ise altyapı projelerin birbirleri ile uyum içinde düzenli bir sistem oluşturmasını güçleştirmiştir. Ayrıca bu durum, bir taraftan altyapı kalitesini diğer taraftan yapı maliyetini olumsuz etkilemektedir. Benzer biçimde bu kontrolsüz süreç, kentin sokak ve caddelerini sürekli bir şantiye alanına dönüştürmüştür. Bu durumun kent yerleşikleri nezdinde sebep olduğu maddi ve manevi

değer erozyonu, diğer bir ifadeyle ekonomik ve sosyal maliyet, söz konusu kontrolsüz sürecin önemli açmazları arasında sayılmalıdır.

Yaşadığımız kent sokaklarında bu konuda kanıksadığımız açmazlardan bir örnek: Teknik altyapı hizmetleri, niteliği gereği yüksek mali kaynak gerektiren kamusal hizmetlerdendir. Yüksek maliyet nedeniyle daha ussal ve planlı bir biçimde yürütülmesi gereken bu hizmetlerin ülkemizde etkin ve verimli bir biçimde yürütülmediği gibi kent yerleşikleri için sosyal ve ekonomik anlamda ek külfet yarattığı bir gerçektir. Örneğin bir yerleşme alanının her hangi bir mevkiinde ya da sokağında kent yönetimi tarafından hizmet gördürme yöntemlerinden olan emanet, yönetimler arası işbirliği, ihale/sözleşme, imtiyaz, yap-işlet-devret ve belediye şirketleri gibi yöntemlerden biri tercih edilerek yol ve kaldırım çalışması yapılır. Yakın tarihte yol ve kaldırım çalışması yapılan bu mevki ya da sokak, doğalgaz hattının döşenmesi için yeniden kazılır. Bu çalışmadan bir süre sonra elektrik hattının toprak altına alınmak istenmesi nedeniyle söz konusu sokakta zemin yeniden açılır ve elektrik hattı toprak altına alınır. Bu çalışmadan bir süre sonra artan nüfus yoğunluğu nedeniyle kanalizasyon hattının atık su transferinde yetersiz kaldığı gerekçesiyle değişimine karar verilir ve söz konusu sokağın zemini bir kez daha bu işlem için yeniden kazılır. Ülkemiz kent sokaklarında yaygın biçimde tanığı olduğumuz, hatta kanıksadığımız bu tarz iş yürütme/görme politikasının taraflarından olan kamusal, yarı kamusal ya da özel birimler tarafından yürütülen kentsel teknik altyapı hizmetleri, kent yerleşikleri için talep ve beklentileri karşılamaktan ziyade daha çok sosyal ve ekonomik anlamda sıkıntı yaratan bir uygulamaya dönüşür. Bu tarz çalışmaların sağlıklı yürümesinde ihtiyaç duyulan veriler ile eşgüdüm sağlayan mekanizmalara neredeyse hiç itibar etmeyen ve kentsel alanda bağımsız iş yürüten kamusal, yarı kamusal ve özel birimlerin, kentin geleceğini tayin eden mevcut imar planlarından da yararlanma yoluna gittikleri, söylenemez. Dolayısıyla bu çalışmanın odağında olması gereken planlama kurumunu ve planlama ilkelerini, yürütülen bu çalışmaların herhangi bir aşamasında etkin bir biçimde görmek pek mümkün olmamaktadır. Ayrıca teknik altyapı hizmetlerinin yürütülmesinde/gördürülmesinde ağırlıklı olarak kullanılan bu yöntem dolayısıyla sıklıkla açılan ve kapatılan yolun, kaldırımın ekonomik ve sosyal maliyeti, özel anlamda söz konusu sokak sakinlerine, kullanıcılarına ve esnafa, genel anlamda tüm topluma tekrar tekrar ödetilmektedir. Bu tarz hizmet yürütme/gördürme yaklaşımının çevrede yarattığı kirlilik, gürültü, insanların gündelik işlerini yaparken kullanmak zorunda oldukları güzergâhın güvenli olmaması dolayısıyla olası yol kazaları, trafik kazası, yağmur nedeniyle yol zemininde göçme, civardaki esnafın iş kaybı vb. olumsuzluklar, bir plana bağlı kalmaksızın eşgüdümsüz ve parçacıl iş yürütme politikasının açmazları olarak gündelik yaşantımıza sirayet etmiş durumdadır.

"Bu konuda ne yapılabilir?" sorusuna bir öneri ve konuya ilişkin raporlar üzerine bir değerlendirme: Gündelik yaşantımızda sıklıkla yaşanan bu ve buna benzer çok sayıdaki sorun, kentsel alanda özellikle teknik altyapı hizmetlerinin yürütülmesinde kaynakların verimli kullanımının önündeki en önemli güçlüğün eşgüdüm eksikliği olduğunu göstermektedir. Kılıç'a (2014: 12-14) göre, planlarla altyapı projeleri arasında, kent plancıları ile altyapı mühendisleri arasında, yerel yönetimlerle merkezi yönetim arasında eşgüdümün sağlanması, en azından var olan kaynakların verimli kullanımını sağlayacaktır. Bu amacı gerçekleştirmeye dönük olarak büyükşehir belediyelerinin yönetimine ilişkin yasal düzenlemeler kapsamında büyükşehirlerde AYKOME (Altyapı Koordinasyon Merkezi) ve UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) kurulmuş olmasına karşın, bu merkezlerden de beklenen verim alınamamıştır. Ülkemizde yerel yönetimlerin yetkilerinin genişletilmesine yönelik politikaların bir yansıması olarak altyapı çalışmaları arasında eşgüdümün sağlanması görevi, ilk kez 3030 sayılı Kanunun 7. Maddesi ile Büyükşehir Belediyelerine (5393 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu) verilmiş ve Altyapı Koordinasyon Merkezleri (AYKOME) kurulması öngörülmüştür. Daha sonra yapılan yasal düzenlemelerle görev kapsamı genişletilmesine rağmen, büyükşehir belediyelerinde altyapı faaliyetlerinin eşgüdümünde ve işbirliğinin sağlanmasında beklenen gelişme elde edilememiştir (TC Sayıştay Başkanlığı, 2008: 1-3). Çünkü kentsel alanda bu tarz bir ortaklık modeli kamu ve yarı kamusal birimler ile elektrik, su, gaz, telekomünikasyon gibi altyapı hizmeti veren diğer özel yatırımcı birimleri de içerecek biçimde bir düzenleme gerektirir. Ne var ki, mevcut yasal düzenlemeler, yereldeki özel hukuk kurallarına göre hizmet yürüten birimleri dikkate almaksızın kent ölçeğinde teknik altyapı hizmetlerini yürüten birimlerin tümünü kamu kurumu olarak değerlendirmiştir. Kentsel alanda teknik altyapı hizmetlerinin yürütülmesi/gördürülmesi esnasında birimler arasında yaşanan eşgüdüm eksikliğinde bu yanlış düzenlemenin/uygulamanın büyük payı olduğu gerçeği, vurgulanması gereken bir konudur. Doğan'ın (2017: 275) da belirttiği gibi teknik altyapı hizmetlerinin etkin bir biçimde yürütülebilmesi için planlama, projelendirme, uygulama, işletme ve bakım hizmetlerinin bir bütün olarak ele alınıp incelenmesi ve her aşamasının irdelenmesi gerekmektedir. Oldukça maliyetli olan ve geri dönüşü kolay olmadığı için telafisi de zor olan bu tarz hizmetlerin görülmesi/gördürülmesi sürecinde başta kent yönetimi olmak üzere, kent yerleşiklerine ve sivil toplum örgütlerine de düşen önemli görev ve yükümlülüklerin bulunduğu bir kez daha altı çizilerek vurgulanmalıdır.

Belediyelerin mevcut sınırlı bütçelerinden teknik altyapı yatırımlarına her yıl ne kadarlık bir pay ayırdığı konusu, hem toplumsal maliyet açısından hem de kent yerleşiklerini bu konuda doğru bilgilendirme açısından

son derece önemlidir. Bu konudaki bilgiye erişimin belediyenin ilgili birimine başvurmak suretiyle doğrudan edinmenin neredeyse imkânsız olması nedeniyle İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Adana gibi Türkiye'nin beş büyük kentinin büyükşehir belediyelerinin yıllık faaliyet raporları, bu amaçla incelenmiş ve bu raporlarda yer verilen söz konusu hizmet giderlerin yıllık maliyetine ilişkin bilginin, bu konuda bir fikir oluşturabileceği düşünülmüştür (İstanbul BB, 2021: 34; Ankara BB, 2021: 49; İzmir BB, 2021: 43; Bursa BB, 2021: 59; Adana BB, 2021: 59). Ne var ki, yıllık faaliyet raporlarındaki gider bütçesini oluşturan kalemler arasında doğrudan bu hizmete ilişkin yıllık gelirden ayrılan payı gösteren bir kalemin olmadığı görülmüştür. Yıllık gider bütçesine bakıldığında, teknik altyapı hizmetleri de dâhil belediyelerin tüm mal ve hizmet alımına ilişkin faaliyet giderlerinin tamamı, "Mal ve Hizmet Alımı Giderleri" kalemi altında toplanmış olduğu ve belediyelerin yıllık gider bütçelerinin standart bir form şeklinde, ayrıntı içermeyen belli sayıdaki kalemlerden oluştuğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla söz konusu yıllık gider bütçelerinden teknik altyapı yatırımlarına, yıllık olarak gelirden ne kadar pay ayrıldığı konusu hakkında her hangi bir veriye erişmek mümkün olmamıştır. İlgili birimlerden bu konuya ilişkin doğrudan bilgi almanın zorluğu/olanaksızlığı da düşünüldüğünde kamuda şeffaflık ve hesap verebilirlik ilkeleri bağlamında kamusal kaynakların etkin ve verimli bir biçimde kullanılması, bu konuda sıklıkla yaşanan plansız ve eşgüdümsüz iş tekrarları, ayrıca kamuoyunun doğru bilgilendirilmesi/aydınlatılması açısından bu yaklaşımın sorunlu olduğu konusu, vurgulanmadır.

Türkiye Cumhuriyeti Sayıştay Başkanlığı resmi web sayfasında bulunan Kamu İdareleri Denetim Raporları, "Belediyeler - Bağlı İdareler" sekmesi altında yer alan beş büyük kente ilişkin en son veriler olarak yer verilen 2019 yılına ait büyükşehir belediyesi "Sayıştay Düzenlilik Denetim Raporları", teknik altyapı çalışmalarına ilişkin her hangi bir bulgunun olası varlığı açısından gözden geçirilmiştir. Buna göre sırasıyla İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Adana 2019 Yılı Sayıştay Düzenlilik Denetim Raporlarında bulunan 2019 yılına ilişkin Denetim Bulguları, doğrudan teknik altyapı hizmetlerine ilişkin olup olmadığı açısından incelenmiştir (İstanbul BB, 2019; Ankara BB, 2019; İzmir BB, 2019; Bursa BB, 2019; Adana BB, 2019). Bu konuda sadece Ankara Büyükşehir Belediyesine ait 2019 Denetim Raporunda konuyla doğrudan ilgili bir bulguya (Bulgu-29) rastlanılmıştır. Söz konusu bulguda; su ve kanalizasyon uygulamalarından dolayı asfalt ve kaldırımların ekonomik ömrünün kısalması konusuyla ilgili olarak Fen İşleri Daire Başkanlığında yapılan denetimlerde Ankara Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü (ASKİ) tarafından gerçekleştirilen su ve kanal abonelik uygulamalarından dolayı Büyükşehir Belediyesinin

yapmış olduğu asfalt ve kaldırımların sık sık tahrip edildiği, bu tahribatlardan dolayı asfalt yama işlerinin ve kaldırım tamir işlerinin bir hayli fazla olduğu, ayrıca bu uygulamalardan dolayı Başkanlığa bağlı AYKOME Şube Müdürlüğünün iş yükünün ciddi anlamda arttığı tespit edilmiştir (Ankara BB, 2019 Yılı Sayıştay Denetim Raporu s. 89). Söz konusu Bulgu-29, bu sorunun toplumsal önemini göstermesi ve bu konu üzerinde durulup etraflı bir analizin yapılması gerekliliğine işaret etmesi açısından, değerli ve anlamlı bulunmuştur. Ayrıca merkezi yönetimde bu soruna ilişkin henüz taslak niteliğinde olan bir çalışmasının olduğunu görmek, umut verici bulunmuştur. 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 11. maddesi hükümlerine dayanılarak hazırlanmak istenen ve henüz taslak niteliğinde olduğu anlaşılan "Altyapı Tesislerinin Koordinasyonuna İlişkin Yönetmelik Taslağı"nın 4. maddesinde yer verilen; *"Altyapı tesislerinin planlama, yapım ve işletme aşamalarında mevzuatta belirlenen sınırlar dâhilinde, çevreye zarar vermeyecek, günlük yaşamda altyapı çalışmasının neden olabileceği aksaklıkları en aza indirecek, kaynak israfına sebep olmayacak ve tüm uygulamalarda uygulama birlikteliği sağlayacak şekilde koordinasyonun sağlanması esastır."* şeklindeki ifade, bu araştırmanın sorunsallaştırdığı konuya, diğer bir ifadeyle parçaçıl iş görmenin neden olacağı kaynak israfının önlenmesine ve koordineli işbirliğinin önemine işaret etmektedir (Altyapı Tesislerinin Koordinasyonuna İlişkin Yönetmelik Taslağı, 2021). Söz konusu soruna ilişkin taslak niteliğindeki bu çalışmanın soruna çözüm üretecek nitelikte ussal bir hukuki düzenleme olarak biran önce yürürlüğe konulup etkin biçimde uygulanması, konunun toplumsal hassasiyeti ve maliyeti açısından oldukça önemlidir.

4. Sonuç ve Öneri

Genel anlamda altyapı yatırımları, özel anlamda kentsel teknik altyapı yatırımlarından olan (su, kanalizasyon, gaz, elektrik, telefon, yol, asfalt, kaldırım, üstgeçit, köprü gibi) kamusal hizmetler yerleşme koşullarının düzeltilmesi ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi amacına hizmet ettiği kadar, ekonomik verimliliğin artması ve yerel kalkınmanın sağlanmasında da belirleyici temel kamusal hizmetlerdir. Toplumsal gönenç açısından faydası ölçülemeyen bu hizmetler, niteliği gereği ihtiyaç, talep ve beklentiler ekseninde üretilmesi zorunlu olan ve düzenli olarak yeniden üretilmeyi gerektiren yatırımlardır. Bu hizmetlerin yürütülmesinde yaşanacak muhtemel bir kesinti, gündelik yaşam pratiklerini doğrudan etkiler ve mevcut kentsel yaşam kalitesini aşağı çeker. Kentsel ölçekte bu hizmetleri gerçekleştirmekle yükümlü sayılan kamusal, yarı kamusal ve gerçek tüzel kişiler ara-

sında eşgüdüm eksikliği, söz konusu teknik altyapı hizmetlerinin bir takvime bağlı olmaksızın aynı mekânda farklı birimler tarafından farklı politikalar bağlamında parçacıl biçimde yürütülmesine sebebiyet vermektedir. Toplumsal mağduriyet ve ekonomik maliyet yaratan bu durumun temelinde kamusal görevlerin paylaşımı konusundaki göreli belirsizlik ve birimler arasındaki parçacıl iş görme/gördürme yaklaşımı bulunmaktadır. Kentsel kullanım alanlarının altyapıları arasındaki fiziksel/görsel farklılaşmayı ortadan kaldıran, kent çeperlerindeki çöküntü alanlarının sağlıklı bir dokuya kavuşturulmasını sağlayıp, bu alanların kentle bütünleşmesini sağlayan teknik altyapı hizmetleri, kent formu ve kentsel yaşam kalitesi üzerinde belirleyici olan önemli kamusal hizmetlerdendir. Tam da bundan dolayı söz konusu hizmetlere ilişkin kararların alınması aşamasından bu hizmetlerin projelendirilmesi ve projelerin uygulanıp kamusal faydasının kentliler nezdinde de kabul/takdir görmesi aşamasına kadar uzanan süreç boyunca; yasal, kurumsal ve politik olarak gözetilmesi gereken bazı ilkesel tutum ve davranışları şöyle sıralamak mümkündür:

- Her şeyden önce kamusal nitelikli teknik altyapı hizmetleri, uygun yerlerde, yeterli nitelik ve nicelikte kent yerleşiklerinin talep ve beklentileri doğrultusunda hakkaniyet ölçütünde gerçekleştirilip, ihtiyaç ekseninde düzenli olarak yeniden üretilmeli ve daha da önemlisi bu hizmetler, kentsel alanda ortak iyiliği ve eşgüdümü esas alan ussal bir politikanın/planlamanın konusu olmalıdır.

- Kamusal nitelikli teknik altyapı hizmetlerinin projelendirilme ve projelerin uygulanması süreci, kentte ilişkin zengin veri bileşenini kullanabilecek yetkinliğe sahip farklı alanlarda uzmanlaşmış bir ekip tarafından yürütülmelidir. Ayrıca çalışma süreci boyunca bu ekibin hiçbir politik, kurumsal ve ekonomik beklentinin etkisinde kalmadan ve herhangi bir makam ya da mevkiden gelebilecek olası emir, talimat veya telkine/tavsiyeye paye vermeden, tamamen kamu yararı saikı ile hareket edebilmesini sağlayacak çalışma ortamının oluşturulması için gerekli hukuksal ve kurumsal tedbirler, önceden alınmış olmalıdır.

- Kent yönetimlerinde, mevcut mevzuata uymak ve yasal izlek içinde kalmak yerine bazı durumlarda mevzuatı bir biçimde fiili ya da arzulanan duruma uyarlamak gibi olumsuz eğilimleri, zaman zaman gözlemlemek mümkün olabilmektedir. Sağlıksız ve denetimsiz kentleşmenin altında yatan en önemli etkenlerden olan bu eğilimi sonlandırmak için ülkemizde karar alma ve alınan kararları uygulama süreçlerinde, suiistimale ve keyfiyete yer vermeyecek biçimde bir kent yönetim yaklaşımının hukuksal ve kurumsal altyapısı, mutlak biçimde tesis edilmelidir.

➢ Kent yöneticileri, teknik altyapı hizmetlerinin projelendirilme ve projelerin uygulanması sürecinde her kentin planlama etkinliğine veri olan kente özgü değişkenlerin, yerinde ve eksiksiz biçimde kullanıldığının takipçisi olmalıdır.

➢ Kentsel alanda gündelik yaşamın daha konforlu ve yaşanabilir hale gelmesiyle ilgili bir kavram olan yaşam kalitesi, büyük oranda kentin teknik altyapı donanımın nicel durumuyla ilgilidir. Bundan dolayı söz konusu hizmetlerin kentsel kullanım alanları arasındaki fiziksel/görsel farklılaşmayı ortadan kaldıracak biçimde kentin her köşesine eşit biçimde götürülmesi, kent yönetimlerinin öncelikli görevleri arasındadır ve kent yönetimleri tarafında da bu tutum/yaklaşım, bu yönüyle özümsenmiş olmalıdır.

➢ Ayrıca kentsel gelişmenin ve ekonomik kalkınmanın öncüllerinden olan kamusal nitelikli teknik altyapı hizmetleri, farklı gelir gruplarından oluşan kent yerleşiklerinin yaşam adacıkları ya da kullanım alanları arasındaki fiziki farklılaşmayı/ayrışmayı ortadan kaldırabilecek veya en aza indirebilecek önemli bir araç olarak görülmelidir.

➢ Kent yöneticileri, kamusal kaynakları verimli ve etkin kullanmak zorunda olmanın bilinciyle hareket etmelidir. Bunun vermiş olduğu sorumluluk doğrultusunda kent yönetimi, görev süresince, bir taraftan kamusal yararı öncelerken, diğer taraftan kamusal nitelikli ekonomik etkinliğin, mal/hizmet üretiminin topluma yüklediği maliyeti/külfeti minimal düzeyde tutmanın yol ve yöntemini arayıp bulma gayreti içinde olmalıdır.

➢ Tanımlı bir dönem için kentsel kalkınma ve gelişmenin öncülüğünü üstlenmiş bulunan kent yönetimleri, plan ve programlarını hayata geçirdikleri süre boyunca hizmete ilişkin karar ve eylemlerinin toplumun tüm katmanlarında nasıl karşılık bulduğunun takipçisi olmalıdır. Ayrıca gerekli görülmesi durumunda kentsel kalkınma ve gelişme sürecinden eşit pay alamayan kesimleri gözetecek pozitif ayırımcı politikalar geliştirip uygulayabilmelidir.

➢ Kamusal nitelikli teknik altyapı çalışmalarına ilişkin kararların alınması sürecinde hizmet tarafları arasında yapıcı işbirliğinin ve koordinasyonun varlığı zorunlu görülmelidir. *Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği* bağlamında oluşturulan "Ulaşım Koordinasyon Merkezi" (UKOME) ve "Altyapı Koordinasyon Merkezi" (AYKOME), ülkemiz metropol kentlerinde örneğine sık rastlamadığımız ciddi anlamda işbirliği ve özveri gerektiren önemli birer uygulamadır. Esasında ulaşım ve altyapı hizmetlerinde olduğu gibi çok sayıda kentsel hizmet, niteliği gereği işbirliği ve koordinasyon gerektiren kamusal hizmetlerden olması dolayısıyla bu durum, özellikle metropol kentlerimizde bu türden uygulamaların geliştirilmesini ve çeşitlendirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Ayrıca birimler arasında işbirliği ve koordinasyonu zorunlu kılan bu uygulamalar, kamusal kaynakları verimli kullanmanın ve kamusal nitelikli mal/hizmet üretiminin topluma yüklediği maliyeti/külfeti minimal düzeyde tutmanın en ussal yolu olarak görülmelidir.

Kamusal nitelikli teknik altyapı hizmetlerini görme anlayışının eleştirel bir yaklaşımla analiz edildiği bu çalışmada sonuç olarak denilebilir ki (1) teknik altyapı hizmetlerinin kentsel alanda bütüncül bir yaklaşımla etkin bir biçimde planlanması, (2) hizmet birimleri arasında işbirliği ve koordinasyonun zorunlu sayılması ve (3) imar planlarının kentin topografik, demografik, ekonomik ve sosyo-kültürel özelliklerine uygun biçimde yapılması durumunda, teknik altyapı hizmetlerinin parçacıl üretiminden oluşan toplumsal maliyet sorununa çözüm üretmek, mümkün olabilir.

Kaynakça

3030 sayılı Büyük Şehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında Kanun. R. G. Tarihi: 27/6/1984. Erişim https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc067/kanuntbmmc067/kanuntbmmc06703030.pdf (02.06.2021).

Bayraktutan, Y. (2015). Kalkınma ve Altyapı. Erişim http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/457/5186.pdf (12.04.2021).

Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği. (2015). Erişim http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/06/20060615-3.htm (25.05.2021).

Büyükşehir Belediyeleri Ulaşım Koordinazyon Merkezi (Ukome) Kılavuzu. (2014). Erişim file:///C:/Users/pc/Downloads/ukome-kilavuzu.pdf (25.05.2021). (Bu kitapçık TBB Ulaşım Çalışma Komisyonun katkılarıyla hazırlanmıştır.) Ankara-Mayıs.

Doğan, Ş. (2017). Kentsel Altyapı Tesisleri Planlama Projelendirme Uygulama İşletme Problemleri ve Çözüm Önerileri. Erişim http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/11748.pdf (12.05.2021). ss.225-291.

Erdin, H. E. (2011). Şehirsel Yerleşmelerde Teknik Altyapı Sorunlarının Proje Niteliklerini Belirleyen Ortak-Eşgüdümsel Değişkenlere Göre Değerlendirilmesi: Tire Belediyesi (İzmir) Örneği. DEÜ Mühendislik Fakültesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, Cilt:13 Sayı: 2 ss.1-22 Mayıs 2011. Erişim http://web.deu.edu.tr/fmd/s38/S38-m1.pdf (12.05.2021).

Eryılmaz, B. (2015). *Kamu Yönetimi*. Kocaeli: Umuttepe Yayınları.

Genç, Ö.; Ertuğrul, E. (2007). Altyapı Yatırımlarının Finansmanı. Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş. Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Müdürlüğü / Mart 2007 / Ankara. Erişim https://docplayer.biz.tr/1589668-Altyapi-yatirimlarinin.html (02.06.2021).

Geray, C. (2017). *Kent Planlamasının Başlıca Uygulama Araçları*. (Yayına Haz. H. Hüseyin Doğan). Ankara: Palme Yayıncılık.

Gökbulut, İ. (2015). Maliyet Yönetim ve Düşürme Teknikleri. Erişim https://docplayer.biz.tr/424809-Maliyet-yonetim-ve-dusurme-teknikleri.html (02.06.2021).

Görer, N. (2005). Kentsel Altyapı Hizmetlerinin Sağlanmasında Kamunun Değişen Sorumluluğu. Şehircilik Çalışmaları. Edi. Tahir Çalgüner. Ankara: Nobel Yayınları, ss. 423-429.

Göymen, K. (2010). *Türkiye'de Yerel Yönetişim ve Yerel Kalkınma*. İstanbul: Boyut Yayıncılık.

Gözler, K.; Kaplan, G. (2015). *İdare Hukuku Dersleri*. Bursa: Ekin Kitabevi.

Günday, M. (2011). *İdare Hukuku*. Ankara: İmaj Kitabevi.

Güngördü, E. (2012). *Coğrafi Mekânda Planlama ve Kalkınma İlişkisi*. Ankara: Nobel Yayınları.

Keleş, R. (2006). *Kentleşme Politikası*. Ankara: İmge Kitabevi.

Keleş, R. (2014). *Yerinden Yönetim ve Siyaset*. İstanbul: Cem Yayınevi.

Kılıç, S. E. (2014). *Şehir Altyapısı*. Ankara: Nobel Yayınları.

Kılınçaslan, İ. (2010). *Kent Ekonomisi*. İstanbul: Ninova Yayınları.

Park, R. E.; Ernest W. B. (2015). *Şehir: Kent Ortamındaki İnsan Davranışlarının Araştırılması Üzerine Öneriler*. (Çev. Pınar Karababa Kayalıgil). Ankara: Heretik.

TC Sayıştay Başkanlığı. (2008). Büyükşehir Belediyelerinde Altyapı Faaliyetlerinin Koordinasyonu (Performans Denetimi Raporu). Erişim http://egov.nik.gov.pl/g/egov/TR/2008/MunicipalInvestments/2008-1Aykome.pdf (21.06.2021).

Tekeli, İ, (2010b). *Gündelik Yaşam - Yaşam Kalitesi ve Yerellik Yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları-12.

Tekeli, İ, (2010c). *Mekânsal ve Toplumsal Olanın Bilgibilimi Yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları-10.

Tekeli, İ. (2010a). *Kentsel Arsa, Altyapı ve Kentsel Hizmetler*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları-6.

TÜBA-Türkçe Bilim Terimleri Sözlüğü, http://www.tubaterim.gov.tr/

(02.03.2020).

Uğur, A.; Aliağaoğlu, A. (2015). *Şehir Coğrafyası*. Ankara: Nobel Yayınları.

Adana BB-Adana Büyükşehir Belediyesi (2021). "Adana Büyükşehir Belediyesi 2019 Faaliyet Raporu", Erişim http://yeni.adana.bel.tr/panel/uploads/yillikfaaliyetraporlari_v/files/2019-yili-faaliyet-raporu.pdf (04.060.2021).

Ankara BB-Ankara Büyükşehir Belediyesi (2021). "Ankara Büyükşehir Belediyesi 2020 Faaliyet Raporu", Erişim https://www.ankara.bel.tr/files/1416/1883/7305/2020_Faaliyet_Raporu.pdf (04.060.2021).

İstanbul BB- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (2021). "İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2020 Faaliyet Raporu", Erişim https://www.ibb.istanbul/BBImages/Slider/Image/faaliyet-raporu-2020.pdf (04.060.2021).

İzmir BB- İzmir Büyükşehir Belediyesi (2021). "İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020 Faaliyet Raporu", Erişim file:///C:/Users/pc/Downloads/43_30042021_044242_2020_faaliyet-raporu.pdf.pdf (04.060.2021).

Bursa BB- Bursa Büyükşehir Belediyesi (2021). "Bursa Büyükşehir Belediyesi 2020 Faaliyet Raporu", Erişim https://www.bursa.bel.tr/dosyalar/yayinlar/210504021820_BBB_2020_Yili_Faaliyet_Raporu.pdf (04.06.2021).

Altyapı Tesislerinin Koordinasyonuna İlişkin Yönetmelik Taslağı (2021). Erişim https://webdosya.csb.gov.tr/db/altyapi/dokumanlar/altyapi-yonetmelik-8550-20180216154312.pdf (04.06.2021).

Ankara BB - Ankara Büyükşehir Belediyesi (2019). "Ankara Büyükşehir Belediyesi 2019 Yılı Sayıştay Düzenlilik Denetim Raporu", Erişim https://sayistay.gov.tr/bb reports/download/3116-ankara-buyuksehir-belediyesi (05.06.2021).

Adana BB - Adana Büyükşehir Belediyesi (2019). "Adana Büyükşehir Belediyesi 2019 Yılı Sayıştay Düzenlilik Denetim Raporu", Erişim https://sayistay.gov.tr/reports/download/3109-adana-buyuksehir-belediyesi (05.06.2021).

Bursa BB - Bursa Büyükşehir Belediyesi (2019). "Bursa Büyükşehir Belediyesi 2019 Yılı Sayıştay Düzenlilik Denetim Raporu", Erişim https://sayistay.gov.tr/reports/download/3151-bursa-buyuksehir-belediyesi (05.06.2021).

İstanbul BB - İstanbul Büyükşehir Belediyesi (2019). "İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2019 Yılı Sayıştay Düzenlilik Denetim Raporu", Erişim https://sayistay.gov.tr/reports/download/3190-istanbul-buyuksehir-belediyesi (05.06.2021).

İzmir BB - İzmir Büyükşehir Belediyesi (2019) "İzmir Büyükşehir Belediyesi 2019 Yılı Sayıştay Düzenlilik Denetim Raporu", Erişim https://sayistay.gov.tr/reports/download/3212-izmir-buyuksehir-belediyesi (05.06.2021).

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu. R.G. Tarihi: 23/7/2004. Erişim http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5216.doc (02.06.2021).

5393 sayılı Belediye Kanunu. R.G. Tarih: 13/7/2005. Erişim http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5393.pdf (02.06.2021).