

**6360 SAYILI BÜYÜKŞEHİR YASASININ GELİŞMİŞ BİR İLÇE ÜZERİNDEKİ
ETKİSİ: BANDIRMA ÖRNEĞİ**

Sinem ATAY¹ 

ÖZ

Son yıllarda dünya genelinde gözlemlenen büyükşehirleşme trendini yakalamaya çalışan Türkiye’de hem büyük şehirlerin sayısı artış göstermiş hem de bu şehirlerdeki yetki ve sorumluluk paylaşımında değişimler yaşanmıştır. 2012 yılında çıkarılan 6360 sayılı yasa büyükşehir sistemini kökten değiştirirken kimi tepkileri de beraberinde getirmiştir. Özellikle merkeze uzak ve görece gelişmiş ilçelerde yasanın mevcut durumda iyileşmeler getirmediği, hizmetlerin etkin bir şekilde verilmediği ve hizmet kalitesinde düşüşün yaşandığı görülmüştür. Çalışma, son düzenleme ile büyükşehir statüsü kazanan Balıkesir’in Bandırma ilçesinde yasanın etkilerini hizmet alanları açısından değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Mahalle muhtarları, ilçe belediyesinden siyasiler ve sivil toplumdaki temsilciler ile yapılan mülakatlara dayanarak ulaşım, yol bakım-onarımı ile ilaçlama hizmetlerinin yetersiz bulunduğu ve yasanın büyükşehir düzenlemesi öncesindeki durumu aratır olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar kelimeler: *Büyükşehir, hizmette etkinlik, Bandırma.*

THE EFFECT OF THE METROPOLITAN LAW NO. 6360 ON A DEVELOPED DISTRICT:

THE EXAMPLE OF BANDIRMA

ABSTRACT

Recently, there have been increase in the number of the metropolitan cities and change in the power and the responsibility sharing in Turkey that has been following the worldwide metropolitanization trend. Resulting in radical alteration in metropolitan system, Law No. 6360 which was enacted in 2012 drew reactions. It is observed that the law did not bring improvements in the current situation, services were not provided effectively and there was a decrease in the quality of service especially in remote and relatively developed districts. The study aims to evaluate the effects of the law in terms of services in Bandırma district of Balıkesir metropolitan city which gained metropolitan status with the latest regulation. Based on the interviews conducted with the mukhtars, politicians from the district municipality and representatives of civil society, it was concluded that the services in areas such as

Geliş Tarihi: 12.11.2019

Kabul Tarihi: 17.12.2019

¹ Araştırma Görevlisi, Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi, satay@bandirma.edu.tr

transportation, road maintenance and disinfection were inadequate and worse than the situation before the law.

Key words: *Metropolitan cities, service efficiency, Bandırma.*

1. GİRİŞ

Dünya nüfusunun ve üretimin önemli bir kısmına ev sahipliği yapan ve ekonomiye yön veren güçler olarak ön plana çıkan büyükşehirler (metropoller) sayı ve nüfus bakımından uzun zamandır gelişme içerisinde. Son zamanlarda en iyi metropoller, en yoğun nüfuslu metropoller veya en büyük metropoller gibi isimler altında yapılan sıralamalara bakıldığında farklı kıtalardan pek çok kentin bu listelere girmeye hak kazanması, gelişmelerin devam edeceğini ve metropollerin konumunun daha da önemli hale geleceğini işaret etmektedir.

İstatistiklere göre bir taraftan dünya nüfusu artış göstermekte diğer taraftan artan bu nüfus büyük kentlere yığılmaktadır. Daha fazla insan ve daha büyük kentler günümüzün olduğu gibi geleceğin de kaçınılmaz bir parçası olacaktır. Dünya kentlerindeki bu gelişmeler hızlı bir kentleşme ve büyükşehirleşme sürecinden geçen Türkiye’de de yoğun bir şekilde yaşanmaktadır. Bu büyükşehirleşme süreci her ne kadar nüfusu bir süredir artış gösteren kentlerin gerçeği olsa da bazı durumlarda kentler, büyükşehir statüsünü yasal düzenlemeler sonucu kazanmaktadır.

2012 yılında çıkarılan yasa ile sayısı 30’a yükselen büyükşehirlerden biri olan Balıkesir’de büyükşehirleşmenin sonuçlarını ortaya koymak amacıyla yapılan çalışmada, yasa sonrası büyükşehir ilçe belediyesi haline gelen Bandırma belediyesinin hizmet alanında ortaya çıkan değişimler, hizmet alıcıların yasaya karşı tutumu ve büyükşehir belediyesi ile ilişkiler irdelenmektedir. Çalışmanın temelini Bandırma’da kentsel mahalle muhtarları, ilçe belediyesinden siyasetçiler, sivil toplum örgütü ve meslek odası temsilcileri gibi yerel hizmetlerde etkili isimlerle yapılan mülakatlar oluşturmaktadır. Çalışma kapsamında 12 muhtar, belediyede önemli rol üstlenmiş 3 siyasetçi, 1 sivil toplum ve 1 meslek odası temsilcisi ile mülakat yapılmıştır.

2. DÜNYADA BÜYÜKŞEHİRLERİN GELİŞİMİ

Dilimize büyükşehir ya da anakent olarak çevrilen metropol kelimesi Yunanca “ana” anlamına gelen “metro” ile “kent” anlamına gelen “polis” kelimelerinin birleşiminden oluşmaktadır. Diğer pek çok sosyal bilim teriminde olduğu gibi büyükşehirin de evrensel olarak kabul görmüş bir tanımı yoktur. Tanımlar yazardan yazara değişebileceği gibi dönemden dönemde, ülkeden ülkeye ya da aynı ülke içerisinde farklı zamanlarda yapılan yasal düzenlemelere göre farklılık gösterebilmektedir.

Bir görüşe göre büyükşehirler, mekânsal olarak ya zaman içinde bir kentin dışı doğru büyümesiyle ya da insanlar ve işletmeler arasında etkileşim bulunan, bu nedenle de bütünlük ve birbiri ile bağlantılı olan yerleşim alanlarının genişletilmesi yoluyla ortaya çıkmaktadır (Andersson, 2017: 76). Söz konusu genişlemenin ne kadar olması gerektiğine dair kimi görüşler ortaya atılmıştır. Ekonomik bağlantısı nedeniyle çevre ile sıkı ilişki içerisinde bulunan ve merkezden 20 ile 40 km yarıçap uzaklıkta bulunan bir alana yayılan kenti büyükşehir olarak tanımlayan Andersson'ı (2012: 2) destekler şekilde Hawley'nin büyükşehir kavramsallaştırması 25-30 millik bir yarıçapın etrafına yerleşmiş yerel yaşama dayanmaktadır (aktaran Frey ve Zimmer, 2001: 30).

Büyükşehirler üzerine yapılan tartışmalarda kent merkezine uzaklığın yanında nüfus kriterinin üzerinde sıklıkla durulduğu görülmektedir. Çubuk'a göre bir yerin büyükşehir olarak tanımlanabilmesi için en az 500.000 kadar merkez kent nüfusu ve 100.000'den fazla toplam yığılma nüfusu olması gerekmektedir. Robson'ın görüşüne göre, toplamda 300.000 nüfuslu çekirdek kenti bulunan yerleşim yerinde yaşayanların sayısı 400.000'e ulaşmalıdır (aktaran Eke, 1982: 8). Bununla birlikte UNICEF (2012) büyükşehri, kentsel alanı bir bütün olarak banliyölerle birlikte kapsayan ve en az 100.000 nüfusa sahip bir resmi yerel yönetim alanı olarak tanımlarken, Keleş (1993: 34) söz konusu nüfus büyüklüğünü literatürde pek çok kaynakta kabul edildiği üzere 1 milyon olarak ele almıştır.

Yukarıda yazılanlardan da görüleceği üzere tartışmalar genellikle nüfus kriteri ve hizmet verilen alanın genişliği üzerine yoğunlaşmasına karşın büyükşehir olgusunun pek çok boyutu vardır. Bu durumda en genel hatlarıyla büyükşehir, bir kent merkezinin etrafında gelişen, geniş alanlara yayılan, ana kentin dışında uydu kentleri bulunan, merkezin gece nüfusu ile gündüz nüfusunun farklılık gösterdiği, yerel hizmetlerin geniş çapta sunulduğu, aktif nüfusun tarım sektörü dışında istihdam edildiği ve bir milyon gibi bir nüfus büyüklüğüne ulaştığı cazibe merkezleridir (Oktay, 2016: 53; Yaşayan, 1994: 13).

Büyükşehirlerin geçmişi çok eskilere dayanmamaktadır. Her ne kadar antik çağlarda Roma, İstanbul, İskenderiye, Chang'an; 11. ve 13. yüzyıllar arasında Bağdat ve Hangchow (bugün Hangzhou) büyükşehir olarak kabul edilebilecek yerleşim yerleri (Chen ve Fitts, 2013: 770) olarak görülse de modern anlamda büyükşehrin ortaya çıkışı için birkaç yüzyıl daha beklemek gerekecektir.

Sanayi Devrimi'ne kadar çoğunlukla tarım toplumu olan Avrupa'da 1600'lü yıllara kadar nüfusun sadece %1,6'sı kentlerde yaşamaktayken bu oran 19. yüzyılın başına gelindiğinde ancak %2,2'ye çıkmıştır (Frey ve Zimmer, 2001: 15). Mumford tarafından organik bir sistemden mekanik bir sisteme, amaçlı büyümeden amaçsız genişlemeye doğru bir değişime karşılık geldiği ifade edilerek, nicel sınırların kaldırılması olarak tanımlanan büyükşehirlerin ortaya çıkışı ve gittikçe büyümesi 19. yüzyılda gerçekleşen muazzam nüfus artışına dayanmaktadır. 1800'de Batı Dünyasındaki hiçbir kentte nüfusun

1 milyonun üzerine çıktığı görölmemiştir. Burada en fazla nüfusa sahip Londra'nın sadece 959.310 yaşıyanı bulunmaktadır. Paris'in nüfusu ise yarım milyona yaklaşmıştır. 1850'ye gelindiğinde Londra'da yaşıyan nüfus 2 milyonu aşmış, Paris'in nüfusu ise 2 katına çıkmıştır. 1900'de ise Berlin, Chicago, New York, Philadelphia, Moskova, St. Petersburg, Viyana, Tokyo ve Kalküta dâhil, bir milyondan fazla nüfusu olan on bir büyükşehir ortaya çıkmıştır. Otuz yıl sonra, sermayenin ve finansın yoğunlaşmasının bir sonucu olarak, New York'un başını ektiğı ve hemen her kıtada varlık gösteren bir milyondan fazla kişinin yaşadığı büyükşehirlerin sayısı 27'ye yükselmiştir (Mumford, 1961: 528-540).

21. yüzyılda hızlı büyükşehirleşme süreci değışmemiş, büyükşehirler nüfus yığınlarının habitatu olma özelliğini sürdürmüştür. 2018 yılı itibariyle dünya nüfusunun %55'i kentsel alanlarda yaşamaktayken bu oranın 2050'de %68'e çıkacağı öngörülmektedir. Bu, dünya kentsel nüfusuna 2050 yılında 2,5 milyar insanın eklenmesi anlamına gelmektedir. Dünya çapında kentsel alanda yaşıyan nüfusun 8'de 1'i 10 milyonun üzerindeki 33 megakentte yaşamaktadır. 2030 yılı için megakent sayısının pek çoğu gelişmekte olan ölkelerde olmak üzere 43'e yükseleceğı de yapılan tahminler arasındadır (Birleşmiş Milletler, tarih belirtilmemiş). Bu iki kent tipinin arasında kalan büyükşehirler ise azımsanmayacak ölçüde gelişmiş ve genişlemiştir.

Zaman içinde büyüyerek daha önce olmadığı kadar karmaşık hale gelen ve çeşitli sorunlarla mücadele etmek zorunda kalan büyükşehirlerde ulaşım, altyapı ve planlama ihtiyaçları buralarda hizmet sağlayacak yönetim yapılarının oluşturulması gerekliliğini de beraberinde getirmiş, büyükşehir yönetimleri de bu gereklilik üzerine ortaya çıkan yapılar olarak günümüze kadar önemini artırarak gelmiştir.

Büyükşehir yönetimlerinden beklentilerin arttığı günümüzde taleplere cevap vermek amacıyla farklı yöntemler geliştirilmiştir. Bu yöntemleri iki başlık altında toplayan Eke'ye (1982: 17) göre yönetimler arası hizmet anlaşmaları, kentsel birlikler ve kurullar ile özel amaçlı büyükşehir örgütleri ilk grup olan geçici ve küçük ölçekli yöntemlerden iken, birleştirmeler ve yerel federasyonlar uzun süreli ve geniş çaplı çözümlere örnektir. Dünyada ve Türkiye'de son zamanlarda uzun süreli ve kalıcı çözümlerden biri olan birleştirmeler yoluyla sınır değıştirilmesi işlemine başvurulduğu görölmektedir. Her ne kadar Paddison'ın (2004: 27-34) da söylediğı gibi hizmetlerin etkin bir şekilde verilmesi amacıyla güden en uygun yönetim sınırı tamamen merkezi ya da yerel siyasal elitlerce belirlenmemeli, tam tersine bölgesel bir uzlaşının sonucu olmalı ise de birleştirmeler genel olarak gönüllülük esasına dayanmadan merkezi yönetim tarafından yapılabilen yasal düzenlemelerdir (Keleş, 2009: 300-301).

Büyükşehirlerin sınırlarının belirlenmesi sürecinde kilit rol oynayanların üzerinde en çok durduğu konu hizmet sağlayan yerel yönetim birimleri için en uygun büyüklüğün saptanması olmuştur. Hizmetin etkin bir şekilde verilmesi amacıyla sınırların ne kadarlık bir alana yayılacağı ve ne kadarlık bir nüfusa

verileceğine dair araştırmalar uzun zamandır hem akademisyenlerin hem de politika yapıcıların gündeminde olan konulardandır. Uzun yıllara dayanan geçmişi ile birleştirme gibi yapısal düzenlemelerin sıklıkla başvuru yöntemleri olmasının ardındaki temel motivasyon da budur.

“Büyük iyidir ve ucuzdur” anlayışından yola çıkılarak yapılan tartışmalar kimi birimlerin hizmet verirken etkinlik sağlayamayacak kadar küçük olduğunu ve sorumluluklarını yerine getirmede zorluk çektiğini vurgulamaktadır. Her bir birimin sorumluluk alanındaki hizmetler için temel harcamaları ayrı ayrı yapmak durumunda olması etkinliği olumsuz etkileyen durumlardan biri olarak görülmektedir. Ne var ki, en uygun büyüklük verilen hizmetlere, bölgenin sosyal özelliklerine, yerel ekonominin niteliğine, çevredeki belediyelerin büyüklüğüne ve çıkarlarına, yerel halkın kendilerini bir topluluk olarak görmelerine ve mevcut yerel yönetimin niteliği gibi pek çok kritere bağılı olduğundan (Skaburskis, 1992: 162-3) her koşulda kabul görebilecek tek bir uygun ölçü belirlenmesi imkânsızdır. Başka bir deyişle, tek bir belediye büyüklüğü tüm hizmetleri mümkün olan en düşük maliyetle üretmeyecektir (Soukopová ve diğeri, 2014: 153). Bu nedenle birleştirmeler sonucu oluşturulan büyükşehir yönetimleri kimi hizmetleri daha etkin bir şekilde verebilecekken diğeri hizmetlerin görülmesinde istenilen sonuca ulaşılması mümkün olmayabilecektir.

Büyükşehir yönetimleri tarafından sağlanan hizmetlerin homojen olmadığını kabul eden Vojnovic (2000: 58-59) noktaya özgü ve noktaya özgü olmayan hizmetler olmak üzere ikili bir sınıflandırmaya gidilebileceğini söylemektedir. Noktasal veya noktaya özgü hizmetler, sermaye yatırımı ve hizmet çıktısının belirli bir coğrafi bölgeye yüksek oranda yerleşik olduğu hizmetlerdir. Fox ve Gurley (2006: 14) emek yoğun bu hizmetleri yatay olarak bütünleşmiş hizmetler olarak adlandırmakta, hizmeti üretmek için aynı üretim seviyesinde farklı üretim tesislerinin kullanılması gerektiğinin altını çizmekte ve örnek olarak da eğitim, güvenlik ve yangın korumasını göstermektedir. Noktaya özgü olmayan hizmetler ise daha yüksek bir mobilite seviyesine sahip olması nedeniyle kullanıcının hizmet avantajlarından yararlanmak için belirli bir hizmet çıkışı noktasında bulunması gerekmeyen hizmetlerdir. Bu hizmetlerin sermaye yoğun özelliği, herhangi bir hizmet hattının düşük maliyetle yeniden düzenlenebilmesine olanak sağlamaktadır (Vojnovic, 2000: 58-59). Fox ve Gurley (2006: 10) tarafından dikey olarak bütünleştirilmiş hizmetler olarak adlandırılan bu hizmetlerin tipik örneği su ve elektrik gibi hizmetlerdir. Toplu taşıma, çöp toplama, bina denetimi ve mühendislik hizmetleri de noktasal olmayan hizmetlere örnek olarak gösterilebilmektedir (Vojnovic, 2000: 58-59).

Her ne kadar ülkeden ülkeye değişiklik gösterse de genel olarak büyükşehir yönetimlerinin sorumluluk alanına giren belli başlı hizmetler bulunmaktadır. Bunlar su ve atık su, katı atık, imar, ulaşım, yol yapım-bakım, kentsel aydınlatma ve itfaiye hizmetleridir. Mevcut çalışma açısından üzerinde durulması gereken bir hizmet sahası ulaşımıdır. İnsanların ve malların hareketliliğini sağlayan ulaşım hizmetleri kentsel sistemin ayrılmaz bir parçasıdır. Sosyo-ekonomik gelişme hedefleri ile sıkı

sıkıya ilişkili olması nedeniyle ulaşım, büyükşehirlerin en önemli sorumluluk alanlarından olmuştur. Ulaşım planlaması sürecinde ulaşılabilirlik, güvenlik, malların ve insanların hareket edebilirliği, çevresel kalite, enerjinin korunması, yaşam kalitesi, büyüme ve ekonomik kalkınma kalıplarıyla uyum, etkin yönetim ve sistemin işletilebilmesi gibi pek çok faktörün bir arada düşünülmesi gerekmektedir (Mallett, 2010: 4). Bununla birlikte hizmet saatleri, durak yerlerinin uygunluğu ve yürüme yolları ile ulaşılabilirliği, duraklar için yapılan harcama, özellikle iře geliş gidiş saatlerinde sefer sıklığı gibi faktörler de ulaşım hizmetlerinin etkin ve etkili bir şekilde verilmesini etkilemektedir (García Sánchez, 2009: 2-6; Li, 2013: 291-295). Ulaşım hizmetlerinin hangi ölçekte planlanması ve hangi birimler eliyle verilmesi gerektiği tartışmaları da literatürde sıklıkla yer alan fakat üzerinde ortak bir karara varılamayan konulardandır. Kimi yazarlara göre parçalı yönetimler trafik sorunu gibi metropoliten verimliliği olumsuz etkileyen ve bölgesel karakterde olan sorunları çözmede etkisiz kalabilmektedir. Örneğin, Deller ve Halstead (1994: 257) çalışmalarında büyükşehir sınırları içerisindeki merkeze uzak kırsal alan yollarının bakımının daha alt ölçeklerdeki yönetim birimlerinin eline bırakılmasının ölçek ekonomileri açısından etkili olmadığını göstermektedir. Bazı yazarlarsa ulaşım hizmeti verilen alanda ve nüfusta artış yaşanmasının olumsuz sonuçlar doğurduğunu ve kent yönetiminin daha maliyetli hale geldiğini ifade etmektedir (Borukhov, 1971: 79).

Çalışmanın değindiği bir diğer hizmet alanı yol yapım ve bakımındır. Pek çok ülkede en önemli kamu varlıkları olan yolların bakımı ve onarımı acil ve periyodik olarak yapılan küçük ölçekli bakım işlerini içermektedir (Burningham ve Stankevich, 2015: 1-2). Kent nüfusunun fazla olduğu yerlerde yol bakım ve onarım çalışmalarının etkin ve koordineli bir şekilde yapılması gündelik hayatın akışını etkilememesi bakımından önem arz etmektedir (Özdemir ve diğerleri, 2016: 1185-1186). Yerelde yolların yapım, bakım ve onarımı çok farklı kurumsal düzenlemeler kullanılarak yönetilebilmektedir. Söz konusu işler belediyeler eli ile yapılabileceği gibi bazı büyükşehirlerde bu tür faaliyetler için özel ajanslar kurulabilirken (COMCEC, 2016: 20) belediyeler oluşturdukları birlikler sayesinde görev alanı içerisindeki yolların bakımını üstlenebilmektedir.

Son zamanlarda teknolojinin gelişmesi ile yolların yapımında bakım ve onarımında iyileştirmeler yaşansa bile bazı durumlarda sorunlar ortaya çıkmaktadır. Kalite yerine niceliğe vurgu yapılması, planlama ve denetim bakımından yerel kapasitenin sınırlı kalması ve şikâyet mekanizmalarının etkisiz ve sınırlı olmasına bağlı olarak iyileştirmelere rağmen yol bakım çalışmalarının zayıf kaldığı yerler olmuştur (World Bank, 2009: 12).

Çalışmanın kapsamına aldığı hizmet alanlarından ilaçlama, hastalık yayma olasılığı olan sineklerin sayısını ve böylece hastalığın bulaşma olasılığını azaltma amacıyla yerel yönetimlerce veya şirketler eli ile yapılmaktadır. Daha ucuz ve etkili olması bakımından sinekler dağılmadan önce belirli bir alandayken yapılması gereken ilaçlama işlemleri ya bu alandaki sineklerle ilgili fiziki verilerden yola

çıkılarak ya da o alanda yaşayanların şikâyetleri üzerine gerçekleştirilmektedir (Delaware Department of Natural Resources and Environmental Control, 2016: 2-3). İlaçlamadan sorumlu yerel yönetim, ilaçlama sonrası sineklerin sayısında bir artış görülmesi halinde tekrar ilaçlama yapmaktadır (U.S. Department of Health and Human Services). İlaçlama yapılırken her bölgede kontrolün sağlanması, işin tecrübeli ve bilgili kadrolarca yerine getirilmesi, zaman kaybı ve işçi verimsizliğinin önlenmesini en önemli kriterlerdendir (Walenti, tarih belirtilmemiş: 148).

3. TÜRKİYE’DE BÜYÜKŞEHİRLEŞME SÜRECİ

1950’li yıllarla birlikte Türkiye’de kentleşme süreci hız kazanmaya başlamış, kırsal alanların itici gücü ile kentsel alanların çekiciliğinin birleşimi İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük kentlerde nüfus artışı ve yerleşim yerlerinin genişlemesi ile sonuçlanmıştır. Söz konusu kentlerde zaman içerisinde çeşitli sorunlar yaşanmış ve bu sorunlara yönelik yapısal değişimleri içermeyen çözümler aranmıştır. 1965-1984 yılları arasında büyükşehir yönetimi oluşturulmasına dönük kimi adımlar atılmış olsa da bu adımlar büyükşehir yönetimini yasal hale getirmeye yetmemiş, 1984 yılına kadar büyükşehirler de diğer şehirler gibi değerlendirildiğinden farklı bir yönetim yapısı öngörülmemiştir (Tekel, 2009: 197).

Türkiye’de büyükşehirler 1982 anayasasınının 127. maddesinin “büyük yerleşim yerleri için özel yönetim biçimleri getirilebilir” hükmü üzerine temellenmiştir. 1984 yılında çıkarılan 3030 sayılı yasayla beraber yasanın kapsamına aldığı Ankara, İstanbul ve İzmir’in yönetiminde büyükşehir belediyesi ile ilçe belediyesi olmak üzere iki kademeli bir yapılanma öngörülmüştür. Yasaya göre büyükşehir, belediye sınırları içinde birden fazla ilçe bulunan şehirleri, ilçe belediyesi ise büyük şehir belediyesinin kapsadığı ilçelerde kurulan belediyeleri ifade etmektedir.

2000’li yıllara kadar çıkarılan yasa ve kanun hükmünde kararnameler ile bahsi geçen üç büyükşehirin yanına yenileri eklenmiş ve büyükşehir sayısı 16’ya çıkarılmıştır. 2004 yılında yeni bir yasal bir düzenlemeye gidilerek 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Yasası çıkarılmıştır. Büyükşehirli “[e]n az üç ilçe veya ilk kademe belediyesini kapsayan, bu belediyeler arasında koordinasyonu sağlayan; kanunlarla verilen görev ve sorumlulukları yerine getiren, yetkileri kullanan; idari ve mali özerkliğe sahip ve karar organı seçmenler tarafından seçilerek oluşturulan kamu tüzel kişisi” olarak tanımlayan yasanın 4. maddesi “Belediye sınırları içindeki ve bu sınırlara en fazla 10.000 metre uzaklıktaki yerleşim birimlerinin son nüfus sayımına göre toplam nüfusu 750.000’den fazla olan il belediyeleri, fizikî yerleşim durumları ve ekonomik gelişmişlik düzeyleri de dikkate alınarak, kanunla büyükşehir belediyesine dönüştürülebilir.” ifadesi ile büyükşehir sayılma kriterlerine nüfusu ve sosyo-ekonomik göstergeleri eklemiştir. Ayrıca yasaya eklenen geçici bir madde ile büyükşehir belediyesinin sorumluluk alanı valilik binasını merkez alan daireler şeklinde belirlenmiş ve bu nedenle yasa “pergel yasa” olarak anılmıştır. Buna göre büyükşehir belediyesinin sınırları “nüfusu bir milyona kadar olan büyükşehirlerde

yarıçapı yirmi kilometre, nüfusu bir milyondan iki milyona kadar olan büyükşehirlerde yarıçapı otuz kilometre, nüfusu iki milyondan fazla olan büyükşehirlerde yarıçapı elli kilometre olan dairenin sınırı"dır. İstanbul ve Kocaeli ise bu düzenlemenin dışında tutulmuş ve bu illerde büyükşehir belediyesinin sınırları, il mülki sınırına eşitlenmiştir.

2008 yılında çıkarılan 5747 sayılı "Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Yasa" büyükşehirler ile ilgili yeni düzenlemeler getirerek 5216 sayılı yasada büyükşehir ve ilçe belediyelerine ek 3. bir kademe olarak kabul edilen ilk kademe belediyelerini ortadan kaldırarak bulunduğu ilçeye mahalle olarak katılmasını ve kimi durumlarda yeni ilçelerin oluşturulmasını sağlamıştır.

Yerel yönetim sistemi ile ilgili bir diğer düzenleme 2012 yılında çıkarılan 6360 sayılı "On Üç İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Altı İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" ile gündeme gelmiş ve düzenlemenin 2014 yılındaki yerel seçimlerle hayata geçmesi öngörülmüştür. Yasada sayılan illere Ordu'nun da eklenmesiyle büyükşehir sayısı 30'a çıkarılmıştır. Küçük ölçekli yönetim birimlerinin hizmet sağlamada yetersiz ve etkisiz kaldığı düşüncesinden yola çıkılarak düzenlenen yasada, planlama ve koordinasyona da değinilmiş, yasanın belirtilen hususlar açısından önemli bir adım olduğu belirtilmiş ve büyükşehirlerin sınırlarında, yetki ve görevleri ile gelir-giderlerinde önemli değişikliklere gidilmiştir.

Daha önceki durumda sadece İstanbul ve Kocaeli için geçerli olan il sınırı ile çakışan belediye sınırı yöntemi bütün büyükşehirler için geçerli kılınmıştır. Büyükşehir olmak için gerekli 750.000 nüfusun da belediye nüfusu değil il nüfusu olması yeterli görülmüştür. Ayrıca, 30 büyükşehirde köy ve beldeler mahalleye dönüştürülerek ilçe belediyesine bağlanmış ve tüzel kişiliğe sahip köy ve belde yönetimleri kapatılmıştır. İllerde büyükşehir belediyesinin yetki alanı dışında bir alan kalmadığı için kırsal alana hizmet veren İl Özel İdareleri kaldırılarak, ildeki yatırımları düzenlemeye yönelik valiliğe bağlı Yatırım İzleme ve Koordinasyon Başkanlıkları kurulmuştur.

Literatüre bakıldığında yasanın anayasaya uygunluğu, merkezileşme-yerelleşme tartışmalarında nereye konumlandırılabilceği ve kırsal alanlar üzerine etkileri gibi farklı açılardan ele alındığı görülmektedir. Ayrıca, yasal düzenleme sonrası büyükşehir ve ilçe belediyelerinin sağlamış olduğu hizmetlerden memnuniyet bazı çalışmaların konusu olmuştur. Bu çalışmalarda hizmetlere yönelik olumlu yorumlara rağmen olumsuzluklara yapılan vurgunun yoğunlukta olduğu görülmektedir. Özellikle yerindenlik (subsidiarite) ilkesi ile çelişecek şekilde hizmetlerin halka yakın birimler eli ile değil de daha üst ölçekteki büyükşehir belediyeleri tarafından verilmesinin hizmet aksamaları ile hizmetten memnuniyetsizliğe ve kaynak israfına bağlı olarak etkinliğin sağlanamamasına neden olabileceği üzerine değerlendirmeler bulunmaktadır (Zengin, 2014: 112).

Büyükşehir yasasıyla düzenlemeye tabi olan ve literatürde yer verilen hizmet alanlarından biri ulaşımdır. Literatürde ulaşım gibi gittikçe daha kritik hale gelen sorunların küçük yerel yönetimlerce çözümünün etkin olmadığı düşüncesi ile bu gibi hizmetlerin büyükşehir gibi daha üst ölçekli yapılara bırakılması gerektiğinin altı çizilmiştir (Bingöl ve diğeri, 2013: 17). Saha çalışmalarından kimi örnekler yasanın ulaşım açısından olumlu sonuçlar doğurduğunu ortaya koymaktadır. Örneğin, Trabzon'da 6360 sayılı yasa ile birlikte kapatılarak mahalleye dönüştürülen 5 eski belde belediyesinde yaşayanlarla yaptığı mülakatlarda Hergüner (2017: 639) belde belediyesinin kapanmasından ulaşım dışında kalan hizmetlerde olumsuz etkilenildiğini görmüştür. Sakarya Büyükşehir Belediyesi daire başkanlıkları ile yapılan bir başka çalışmada da görüşmecilerden biri önceki sistemde düzensiz hizmet veren otobüslerin yeni sistemde planlama sayesinde daha düzenli ve kaliteli hizmet sağladığını dile getirmiştir (Biricikoğlu ve Demirel Duyar, 2015: 383). Bazı saha çalışmaları ise bu olumluların ötesine geçmekte ve ulaşım açısından sistemin etkin işlemediğini göstermektedir. Malatya'da muhtarlar ile gerçekleştirdiği saha çalışmasında il sınırları içerisinde ulaşımın niteliklerini araştıran Sezik (2015: 177) görüşmecilerin %66,6'sının ulaşımdan ve toplu taşıma hizmetlerinden hoşnut olmadığı sonucuna varmıştır. Ulaşım, yapılan çalışmada muhtarların memnuniyetinin en az olduğu hizmetlerin başında gelmektedir. Gürbüz ve arkadaşları (2014: 130) ise Kahramanmaraş örneğinde yasanın etkilerini inceledikleri çalışmalarında il merkezine uzak ilçelere hizmet götürmenin ek maliyetler getirebileceğini söylerken büyükşehir belediyelerinin buralara hizmet verirken isteksiz ve adil davranmayabileceğini de ifade etmiştir.

Hizmetler açısından en sık vurgu yapılan hususlardan biri yol yapım ve bakımında etkinliğin ve kalitenin artacağıdır. Literatür taramasının sırasında bu konu ile ilgili çalışmaların da ikiye ayrıldığı görülmüştür. 6360 sayılı yasa ile kapatılan Atça Belde Belediyesi sınırlarında yaşayan ve Genç ve Korkın tarafından yapılan ankete katılan 367 kişinin yarısından fazlası, yasanın altyapı gibi hizmetlerde verimlilik ve kalite artışına neden olmayacağı kanaatindedir (2017: 89). Altyapı çalışmalarının yapıldığı yolların düzeltilmesi ve bakımının gerektiği şekilde yapılması da yerelde yaşayan halkın beklentileri arasındadır ve yol yapım ve bakımının büyükşehirlerde görece önemli gelişmelerin yaşandığı hizmet sahalarından olduğu kabul edilmektedir (Oktay, 2016: 124). Ne var ki, aksi yorumların yapıldığı örneklerle karşılaşmaktadır. Örneğin, "Büyükşehir belediye yönetimine geçiş sonrası yaşadığım kentte yol bakım ve onarım faaliyetlerinin arttığını düşünüyorum." önermesine kesinlikle katılmıyorum ve katılmıyorum diyenlerin oranı yüzde 42'dir (Şafak ve Yılmaz, 2017: sayfa belirtilmemiş). Ayrıca, yol yapım çalışmalarının ilçe belediyesi ile büyükşehir belediyesi arasındaki ilişkilerle yakından bağlantılı olduğu ve koordinasyon eksikliğinden kaynaklanabilecek sorunları beraberinde getirebileceği tartışılmıştır. Usta ve diğeri (2018: 243) 6360 sayılı yasanın etkilerini incelemek amacıyla Konya Büyükşehir Belediyesi'nde Koordinasyon Dairesi Başkanı ve Mali Hizmetler Dairesi Başkanı ile

yaptıkları görüşmelerde hizmet sunumunda yaşanan olumlu gelişmelerin yanında büyükşehir ve ilçe belediyeleri arasında koordinasyon sorunu yaşanmadığını ileri sürmüşlerdir. Ancak, AYKOME'nin verdiği hizmetler hem kentte yaşayanlar tarafından hem de Sayıştay denetçilerince etkin bulunmadığı durumlar olmuş, özellikle altyapı faaliyetlerinin koordinasyonunun bu birimin görev alanında olmasına karşın yollarla ilgili faaliyetlerin gerektiği gibi olmaması Türkiye özelinde sıkça karşılaşılan bir sorun olarak ortaya çıkmıştır (Özdemir ve diğerleri, 2016: 1186).

Her ne kadar çalışmalarda sıkça yer verilen bir konu olmasa da ilaçlama da yasanın hizmet veren birimler açısından değişiklik öngördüğü alanlardandır. Yasal düzenleme öncesinde kalifiye olmayan personel nedeniyle küçük yerel yönetimlerin haşere ile mücadeleyi eksiksiz ve etkili bir şekilde veremediği söylenmiştir. Kimi belediyelerin ilaçlamayı kısmi yapması dolayısıyla il istenilen etki görülmemiş, hizmetin il genelinde verilmesi gerekliliği ortaya çıkmış (Bingöl ve diğerleri, 2013: 196) yasa sonrasında da ilaçlama yetkileri büyükşehir belediyelerine bırakılmıştır.

Simav'da belediye hizmetlerinden memnuniyeti araştırmak amacıyla 253 katılımcı ile yaptıkları anket çalışmasında Topal ve arkadaşları (2019: 9) halkın diğer bazı hizmetlerin yanında ilaçlamadan da memnun olduklarını dile getirmiştir. ADAMOR (2016) tarafından Kahramankazan'da gerçekleştirilen memnuniyet çalışmasında ise büyük oranda haşerelere karşı ilaçlamadan memnun olduğu görülmüş ancak açık uçlu sorularda ilaçlamanın çözülmesi gereken sorunlardan biri olduğu ifade edilmiştir. Bununla beraber, etkin bir şekilde verilmeyen ilaçlama hizmetlerinin (Usta ve diğerleri, 2018: 243) gelir getirmeyip gider yaratan bir hizmet alanı olarak büyükşehir belediyesine bırakılmasına rağmen Aydın (Bilir, 2015: 127) ve Denizli (Sayıştay, 2018: 23) örneklerinde olduğu gibi ilçe belediyesince yerine getirildiği görülmüştür. Zaman zaman haşere ile mücadelede çifte yetkilendirmenin yaşandığı durumlar olmuş bu da iki kademe arasında sorunların yaşanmasına yol açmıştır (Çapar ve Demir, 2017: 73).

Sonuç olarak, yeni büyükşehir düzenlemesi hizmet alanlarında önemli değişiklikleri beraberinde getirmiş, 2014 sonrası dönemde hissedilmeye başlanan bu değişiklikler yerel yönetimler üzerinde farklı etkilerde bulunmuştur. Literatürdeki çalışmaların pek çoğu yüz ölçümünün dolayısıyla hizmet alanının geniş olduğu illerde büyükşehir yasının olumsuz etkileri olduğunu ileri sürmüştür. Mevcut çalışma da yasanın etkilerini merkezden uzak, büyük ve kendine yetebilen yerleşim yerlerinin merkeze bağlı hale gelmesinin sonuçlarını değerlendirmeyi amaçlamıştır.

4. BANDIRMA'DA BÜYÜKŞEHİRLEŞMENİN ETKİLERİ

Marmara Bölgesinde yer alan ve hem Ege hem de Marmara denizine kıyısı bulunan Balıkesir'in yüzölçümü 14.299 km²'dir (TÜİK, 2010: X). 2011 yılında toplam nüfusu 1.154.314 olan ilde, il ve ilçe merkezlerinde yaşayanların sayısı 701.213 iken köy ve belde nüfusu 453.101'dir (GMKA, tarih belirtilmemiş: 2). 6360 sayılı yasa sonrası büyükşehir statüsü kazanan ve ilçelerinin sayısı 20'ye çıkan

Balıkesir yüz ölçümü geniş, kırsal alanları fazla ve başlıca geçim kaynağı tarımsal faaliyetler olan bir ildir. Bandırma ise sanayinin varlığına bağlı olarak Balıkesir'in en gelişmiş ilçelerindedir. İlçelerin gelişmişlik sıralamalarına bakıldığında şehirleşme oranı bakımından Bandırma'nın merkez ilçesi de dâhil olmak üzere Balıkesir'in diğer ilçelerinin önüne geçtiği ve toplamda 872 ilçe arasında 35, sanayi sektöründe çalışanların oranı açısından da 69. sırada yer aldığı görülmektedir. Okuryazarlık ve kişi başına genel bütçe geliri payı açısından da Bandırma hem merkezden hem de diğer ilçelerden daha iyi bir konumdadır (DPT, 2004: 147). İstanbul ve Bursa'da bulunan sanayinin bu bölgeye doğru kaydırılması çabalarıyla ve ulaşım olanaklarının sağladığı avantaj sebebiyle Bandırma bir cazibe merkezi olma yolunda önemli yol kat etmektedir.

Bandırma, ilçe halkının uzun zamandır Balıkesir'den ayrılarak il olmayı istediği ve ilçe ile il merkezindeki yerel yönetim birimlerinin uyumsuzluğunun görünür olduğu bir kenttir. Yasa sonrasında yerel yönetimlerin farklı siyasi partilerden olması ve pek çok hizmet bakımından ilçenin büyükşehir yönetimine bağlı olması ilçe ve merkez arasındaki gerginliği daha da artırmıştır. Yerel halkta Balıkesir'in il olmasının merkeze yakın, görece kırsal özellik sergileyen ve kendi başına hizmet üretmekte zorluk çektiği düşünülen ilçeler açısından olumlu özellikler taşıyabilecek olsa da Bandırma gibi sanayiye bağlı ekonominin gelişmiş olduğu ve kendine yetebilen bir kent için olumsuz etkiler doğurduğu görüşü hâkimdir. İlçe belediyesinin gelirlerinin bir kısmının büyükşehir belediyesine geçmesinin de etkisiyle hizmet sunumunda eski durumun gerisine düşüldüğü fikri kentte yaygındır. Bu nedenle, yasanın etkilerinin incelenmesi amacıyla Balıkesir'in Bandırma ilçesi örneklem olarak seçilmiş, hizmete ulaşma açısından durum tespiti yapılmaya çalışılmış, en sorunlu görülen fakat literatürde diğer çalışmalarda nadiren yer verilen hizmet alanları üzerine odaklanılmıştır.

6360 sayılı yasa ile büyükşehir ilçe belediyesi haline gelen Bandırma'da 2 belde ve 33 köy kapatılarak yerine ilçeye bağlanan 54 mahalle oluşturulmuştur. Bu mahallelerin 20'si kentsel 34 tanesi ise kırsal özellik sergilemektedir (Bandırma Belediyesi, tarih belirtilmemiş). Çalışma kentsel alandan yetkililer ile gerçekleştirilen yarı yapılandırılmış mülakatlardaki sorulara verilen yanıtlar üzerine şekillenmiştir. Söz konusu mülakatların 2019 yılının Ağustos ayında gerçekleştirilmesi, 2012 yılında çıkan ve 2014 yılında yerel seçimlerle yürürlüğe giren 6360 sayılı yasanın etkilerinin izlenmesi için yeterli bir zaman aralığı sunmuştur. İlk olarak, görüşmeciler yerel halkın talep ve şikâyetlerini iletmek amacıyla başvurduğu kişiler olmaları bakımından mahalle muhtarları olarak belirlenmiş ve Bandırma'da en fazla nüfusa sahip mahalleler olan 17 Eylül, İhsaniye, Paşabayır, 100. Yıl, Sunullah, Hacı Yusuf, Paşakent, 600 Evler ve Çınarlı mahallelerinin muhtarları çalışmaya dâhil edilmiştir. Ayrıca her ne kadar nüfusu fazla olmasa da ilçe merkezinde yer alması bakımından önemli olan Günaydın ve Haydar Çavuş mahalle muhtarları ile de görüşülmüştür. Bahsi geçen mahalle muhtarlarından sadece bir tanesi mülakatlarda yer almayı reddetmiş ve bu nedenle toplamda 10 mahalle muhtarının görüşleri çalışmada

yer almıştır. Bununla birlikte muhtarların üzerinde sıklıkla durduğu bazı konuları detaylandırmak amacıyla Bandırma Belediyesi Kent Konseyi'nden ve Bandırma şoförler ve Otomobilciler Odası'ndan da birer yetkili ile görüşülmüştür. Ek olarak, hem geçmiş dönemde yaşanan sıkıntıların bire bir muhatabı olması bakımından Bandırma Belediyesi eski başkanı ve bir başkan yardımcısı ile mülakat yapılmış, hem de 2019 yerel seçimleri sonrasında gelen yönetimin yasaya ve yönetime dair görüşlerinin anlaşılması amacıyla belediye başkan yardımcılarında biri ile görüşülmüştür. Genel olarak 2014-2019 dönemine dair görüşlerin ifade edildiği mülakatların ortak noktası, yasa öncesi Bandırma'da hizmetlerin daha etkili ve kaliteli bir şekilde verildiği ve yetkililere rahatça ulaşılarak hizmetin daha kolay talep edilebiliyor olduğudur.

Bandırma'da en önemli yerel hizmetlerden biri olan ulaşım aynı zamanda vatandaşların en çok sıkıntı yaşadığı konulardandır. Bandırma'nın küçük bir alanda sıkışıp kalmış olması ve kent trafiğinin belirli akslarda yoğunlaşması özellikle okul ve iş saatlerinde sıkıntı yaşatmaktadır. Halkın ulaşım konusundaki görüşlerini yansıtmaları bakımından muhtarlara mülakat esnasında "büyükşehir ilçe belediyesi olduktan sonra ulaşım hizmetlerinde bir değişim gözlemlediniz mi?" sorusu yöneltirmiştir. Soruya verdikleri yanıtlar her ne kadar farklılaşsa da ilçede trafik konusunda yaşanan sorunların çözümü için yereli işaret eden mahalle muhtarları, pek çok konuda olduğu gibi ulaşımda da merkeze bağlı olmanın kimi sorunları beraberinde getirdiğinin altını çizmiştir. Bandırma'daki ulaşım hizmetlerinin yerinde verilmesi gerektiği ve UKOME gibi daha merkezi bir yapılanmanın talepleri karşılamada yetersiz kaldığını ima eden muhtarlardan biri trafik işıkları gibi yerelde halledilebilecek bir konunun il merkezinde görüşülüp karara bağlanıyor olmasını eleştirmektedir. Sözü edilen muhtar:

"Kavşaklarda trafik işıkları koyduracaksın UKOME'ye yazıyorsun. Balıkesir'dekiler buradaki trafiği ne bilsin? Burada UKOME'nin bir birimi olması lazım ve yerlilerden oluşması lazım."

diyerek karar alma gücünün ve hizmet verme yetkisinin halka en yakın birimlerde olması gerektiğini ifade etmiştir.

Görüşülen bir diğer muhtar ulaşım ile ilgili soruya

"Bandırma belediyesi kapalı durak yeri veremem, benim alanım değil diyor. Kapalı durak için 153'ü arıyoruz. İlçe kendi imkânlarını kullansın öyle biz bakarız diyorlar."

cevabını vermiştir. Muhtarın cevabından yola çıkarak büyükşehir belediyesinin sorumluluk alanındaki bazı hizmetleri yerine getirmek istemediği, yetkili olmadığı halde hizmetin ilçe belediyesince verilmesinin istendiği görülmüştür.

Aynı soruya bir başka muhtarın cevabı şu şekilde olmuştur:

“Levha konulacaksa yetkili Bandırma, durak konulacaksa büyükşehir belediyesiymiş. Bazı duraklarda bekleme kabini yok. Hava güneşli veya yağmurlu olduğunda yaşlılar ve öğrenciler sorun yaşıyor. Kapalı duraklar için Balıkesir Büyükşehir Belediyesi’nin Beyaz Masası var orayı arıyoruz. Onlar da talepleri sıraya koyuyorlar.”

Muhtarın görüşme esansında verdiği yanıtlardan varılabilecek kimi sonuçlar vardır. İlk sonuç, muhtarın ilçe belediyesi ile büyükşehir belediyesinin yetki ve görevler bakımından nasıl ayrıldığından hala tam olarak emin olmadığıdır. Bu durum görüşme yapılan diğer muhtarlarda da gözlemlenmiştir. İkincisi, ilçedeki kişilerin diğer sorunlarda olduğu gibi ulaşımla ilgili konularda da Beyaz Masa hattı olan 153’ü aradığıdır. Farklı hizmet alanları için farklı birimlere ulaşmak yerine tek bir telefon hattı üzerinden iletilen sorunlar sıraya konulduğunda sorun her ne kadar gerekli birime aktarılsa da çözüm bir o kadar gecikebilecektir. Yerelde sadece ilçenin sorunları ile ilgilenen bir birim yerine merkezde Bandırma dışındaki ilçelerin de trafik sorunlarının çözümünü ile uğraşmak durumunda olan bir yapının varlığı, sorunun çözümünü bir hayli zorlaştırmaktadır.

Ulaşım konusunda bir başka önemli sorun da durak yerlerinin belirlenmesi gibi basit işlemler için bile büyükşehir belediyesine bağlı olunmasıdır. Görüşme yapılan muhtarlardan biri:

“şu otobüs durağını 50 metre yan tarafa çeksinler diye dilekçe verdim, hala çekmediler. Çok basit bir iş. Kepçe takıp ben de alırım ama yetkili büyükşehir. Suç işlemitiş olurum.”

demiiştir. Kısa sürecek işlemler için bile büyükşehrin yetkili kılınması, ulaşım konusunda merkezileşmenin yereldeki taleplerin karşılanmasında sıkıntı çıkardığını göstermektedir. Konu ile ilgili en net cevabı veren belediye eski başkanı ise

“UKOME ilçe trafik komisyonu yerine geçti Bandırma’dan uzakta karar alınıyor. Tekrar ilçe trafik komisyonlarına dönülmeli. Yerinden yönetim bunu gerektirir.”

diyerek yerelleşmeyi merkezileşmeye tercih ettiğini belirtmiştir. Merkezileşmenin bir başka boyutu da ulaşım planlarının yapım süreci ile yakından ilişkilidir. Büyükşehir olduktan sonra Balıkesir’de ili kapsayan bir ulaşım planı yapılması ihtiyacı ortaya çıkmış ve bu amaçla Pamukkale Üniversitesi ile yapılan protokolle Balıkesir için toplu ulaşım planı tamamlanmıştır. Bandırma şoförler Odası’ndan görüşülen yetkilinin plandan haberdar olup olmadığını öğrenmek amacıyla yöneltilen “Bandırma ya da Balıkesir’i içeren bir ulaşım planı var mıdır?” sorusuna verdiği yanıt düşündürücüdür:

“Öyle bir plan varmış biz de duyduk ancak henüz görmedik.”

Verilen yanıtta il ölçeğinde yapılan ulaşım planlarına ilçeden yetkililerin dâhil edilmediği anlaşılmaktadır. Bu bakımdan, yerel trafiği iyi bilen yetkililerin görüşlerini göz ardı eden planın, ilçenin gerçeklerini yansıtmada ve ihtiyaçlarını karşılamada ne derece başarılı olabileceği tartışmalıdır.

Altyapı çalışmaları ve yol bakım ve onarımı yasa ile birlikte değişikliğe uğrayan bir diğer hizmet alanı olarak mülakatlarda sıklıkla değinilen sorunlardan olmuştur. Balıkesir, büyükşehir olduktan sonra altyapı hizmetleri büyükşehir belediyesi bünyesinde kurulan Alt Yapı Koordinasyon Merkezi'ne (AYKOME) geçmiş ve ilçe belediyesinin yetki ve sorumluluklarında değişimler yaşanmıştır. Bu, özellikle bir önceki dönemde yerel halkın gündemini fazlasıyla işgal etmiş olup yerel basında da sıkça yer verilen bir konu olmuştur. Bahsedilen değişimleri anlamak amacıyla yöneltilen “Büyükşehir ilçesi olduktan sonra alt yapı hizmetleri açısından bir değişim gözlemlediniz mi?” sorusuna gelen yanıtlarda yol kazılarında duyulan rahatsızlık ön plana çıkmıştır. Sorunun yöneltildiği bir muhtar:

“Yolun ortası kazılmış belediye bunu neden yapıyor diyen vatandaş var. Bu işleri kendi aralarında pay etmişler. Balıkesir kazmış ama amacını bilmiyor vatandaş. Yol kazma çalışmaları çok problemlidir. Durmadan inşaat yapıyor, bunlar yolları da bozuyor. İnşaat ruhsatı alıyor, belediyeye parasını veriyor ama kaldırım öylece kalıyor. Bunu müteahhit mi yapacak, belediye mi yapacak aralarında çözümler. Büyükşehir yapacaksa yapsın. Ruhsat alınmıyorsa kaldırmı da yolu da yapmaları lazım. Bunlar İmar işlerinde kayıtlı. Teker teker söylemek mi lazım?”

diyerek sorunun nedeni olarak kazı çalışmaları için izin veren yetkili birimin il merkezinde olması ve ilçedeki yerel yönetim ile arasında koordinasyon eksikliği bulunmasına işaret etmiştir.

Bir diğer görüşmeci:

“Yollarımızda hiç hayır yok. Yolları internet altyapısı için kazdı öylece bıraktılar. İlçe belediyesi yetişemiyor. Merkezde 20 mahalle var ilçe belediyesi kapatıyor ama nasıl yetişsin hepsine? İhale almışlar bize sormadan paldır küldür kazıp kablo döşüyorlar. İlçe belediyesinin de haberi yok. Bandırma belediyesi ile istişare içinde olmalıydı bu işler. Doğalgazda da aynısı oldu. İhalede kazanan kimse ona yolları kazdıktan sonra kapatma yükünü de ver.”

diyerek kazı izinlerini veren büyükşehir belediyesinin süreci gerektiği gibi denetlememesine bağlı olarak ortaya çıkan sorunlara vurgu yapmıştır.

Bir başka mahalle muhtarı:

“BASKİ'nin kazdığı çukurları Bandırma belediyesi kapatıyor. Ayrıca BASKİ'nin yaptığı tamiratta yeniden bozulma oluyor. Çağırıyoruz, 3 hafta gelmediği oluyor. Bandırma'da BASKİ'nin müdürlüğü var ama yine de işler yolunda yürümüyor.”

demıştır.

Aynı konuda sıkıntı yaşadığını dile getiren diğer bir muhtarın cevabı ise

“İnternet kazıları oldu mesela. Tüm hatlar döşenince geri dönüp tek tek yolları kapatacaklarmış. İlçe belediyesi ile anlaşma yapmışlar son duyularımıza göre. Kapatmayı da birbirinin üzerine atıyorlar. Muhtarların bilgisi yok Fen İşlerine telefon ettim nedir ne değildir öğrenmek için. Koordinasyon sorunu var. Daire müdürü 5-10 dakika ayırıp bize söylese bunu şunu yapacağız diye. O da yok.”

şeklinde olmuştur. Muhtarların bu sorunu detaylı bir şekilde firma ismi vererek dile getiriyor olması her mahallede aynı sıkıntının yaşandığını ve büyükşehir belediyesinin üzerine düşen görevi gerektiği kadar yapmadığını göstermesi bakımından önemlidir. Bu durum hizmet sunumunda merkezileşmenin kimi durumlarda sorunlu olduğunu ve yerelleşmenin önemini işaret etmektedir.

Büyükşehir ilçesi olduktan sonra hizmet alanlarında yaşanan değişimleri detaylı bir şekilde açıklayan Bandırma Belediyesi eski başkanının “Balıkesir’in büyükşehir olması ile Bandırma’da hizmet sunumunda neler değişmiştir?” sorusuna verdiği yanıt ise şöyledir:

“Kazı meselesi çok önemli. Bandırma genelinde pek çok firma kazılar yaptı. Eskiden bu firmalar ne zaman, nereden nereye kazacak onu belirtiyordu. Biz de hesaplayıp kazı sonrası yapılacak düzeltmelerin parasını belediyeye yatırmalarını istiyorduk. Böylece onlar kazıyı yapıyorlardı, biz de denetliyorduk sorun olmuyordu. Onlar işi bitirince Fen İşleri olarak gidip üzerini kapatıyorduk, kazının tamirini yapıyorduk. Nasılsa parasını da almışız sorun yaşanmıyordu. Şimdi AYKOME kuruldu. Oradan izin alıyorlar. Bandırma’da apartman yapan da su ve kanalizasyon işlemleri için AYKOME’den izin alıyor. Bizzat oraya kadar gidiyorlar. Ben bunun ilçe belediyesine geçmesi için mecliste çok konuştum ama kabul etmediler. İzin onlardan, kazı paralarını onlar alıyor ama üst düzenlemesini Bandırma Belediyesi yapıyor. Bu en çok şikâyet ettiğimiz konu idi.”

Mülakatlardan ve konu ile ilgili gazete haberlerinden edinilen bilgiye göre halk, sorunu kendine en yakın birim eli ile çözmeye alışkın olduğundan ve hizmetin kim tarafından yerine getirilmesi gerektiğini tam olarak bilmediğinden yol kazıları ile ilgili ilk olarak muhtara ve ilçe belediyesine müracaat etmiştir. Bunun üzerine ilçe belediyesi kendi görev alanı içerisinde olmamasına rağmen zaman zaman yol düzeltme çalışmaları yapmıştır. Bu durum iki önemli sonuca varmamızı sağlamaktadır. İlk olarak, hem yerelde yaşayan vatandaşların hem de muhtarların yakın zamana kadar mahallelinin bu tür sorunlarını ilçe belediyesine mi yoksa büyükşehir belediyesine mi iletceği hususunda ikilemlere düştüğü görülmüştür. İkinci olarak ise, büyükşehir belediyesi ile ilçe belediyesi ve muhtarlar arasında ciddi bir koordinasyon eksiliği göze çapmaktadır. Muhtarlara ve ilçe belediyesine hangi mahallede nerenin, ne zaman kazılacağı bilgisi verilmediği gibi kazı sonrası yolun asfaltlanması işleminin ne zaman yapılacağına dair bilgilendirme de yapılmamaktadır.

Mülakatlarda vurgulanan ve bu çalışmada değinilen en son konu ilaçlama ile ilgilidir. Balıkesir özelinde ilçe belediyesi ile büyükşehir belediyesi arasındaki görev dağılımında ilaçlama hizmetinin önemli bir sorun olduğu görülmüştür. Yasa ile birlikte büyükşehir belediyesinin görevlerinden biri haline gelen ilaçlama 2019 yerel seçimleri sonrasında tekrardan ilçe belediyesinin yetki alanına

verilmiştir. İlaçlamaya yönelik özel bir soru sorulmamış olmasına rağmen mülakatların yaz döneminde yapılması ve sineklerin Bandırma genelinde önemli bir sorun olması nedeni ile hizmet konusunda değindikleri bir diğerkonu ilaçlama olmuştur. Mülakat yapılan muhtarlardan biri:

“Bu ilaçlama büyükşehir belediyesinin işiydi. Esasen 4 ay önceden başlamalıydı sinek böcek yumurta halinde iken. İlaçlanmadı. 1 ay bile olmadı Bandırma’ya verdi. Sen bunu versene zamanında, sinekler arı gibi oldu. Şimdi İsteddiğin kadar ilaçla çözüm değil. Su ve bataklıklarla çöp konteynerleri ilaçlanmalıydı. O da yapılmadı o da büyükşehirin hatası.”

demıştır. Büyükşehir belediyesi ilçede ciddi bir sorun haline gelen sineklere gerektiği gibi müdahale edememiş, Bandırma halkı bu 2019 yaz aylarını bu sorun ile geçirmek durumunda kalmıştır. Görüşülen bir başka mahalle muhtarının:

“İlaç şirketi iflas etmiş deniyor. Bandırma belediyesine verildi ilaçlama işleri. Belediyenin de 2 ilaçlama aracı var. Ara sokaklara girmiyor bile.”

sözleri 6360 sayılı yasa ile ilaçlama görevinin yerelden alınması ve önceden ilçede olan ekipman ve personelin dağıtılmasının yerinde bir karar olmadığı sonucuna ulaştırmaktadır. İlaçlama hizmetleri yasa öncesine göre daha kötü bir duruma gelmiş ve yerel halkı mağdur etmiştir. Muhtarlardan birinin şu sözleri de hem ilaçlama konusunda yaşanan kafa karışıklığını hem de hayal kırıklığını göstermesi bakımından önemlidir:

“5 yıl içinde bile hangi birimin nereye ait olduğu zor öğrenildi. Seçim martta eylülde sonra ilaçlama büyükşehir belediyesine geçti. Sinekler var ilaçlama yapılmıyor Bandırma belediyesine kızılıyordu, kanalar temizlenmiyor yine ilçeye kızılıyordu. İlaçlamadaki değişiklikleri anlamada insanlar zorlandı. Kanalların her sene baharda temizlemesi gerekir ancak birimler yetersiz. Bu sene 2019 seçimlerinden sonra büyükşehir çoğu ilaçlama ekibinden olmak üzere pek çok kişiyi işten çıkardı. Sivrisinek bu sene çok. Bundan sonra bandırmaya devroldu ama onların da ekipmanı personeli dağıtıldı tekrardan bunu toparlamak zaman alır. Şimdi haftada 1 kere geçiyor. Patkanlar ortada geziyor, kedi köpek pislikleri yüzünden sinekler fazla.”

Kent Konseyi temsilcisi

“Çok net olarak Bandırma’da sinek ve sivrisinek sorunu yoktu. Şimdi Bandırma bu sorunu yaşamaya başladı. Bu büyükşehirin başarısızlığını gösteren bir şeydir. 50 civarında araç kiraladılar. Bilimsel bir yöntemle belirlenmedi. Büyükşehir belediyesi birkaç ay evvel altından kalkamayacağını söyleyerek ilçeye bıraktı. Sinek çok somut olduğundan rahatlıkla söyleniyor. Somut olmayan çok örnek de olabilir.”

diyerek farklı hizmet alanlarında hissedilen tatsizliğin ilaçlama hizmetinde de söz konusu olduğunu vurgulamıştır.

Bir diğerkörüşmecinin

“BASKİ ilaçlamayı iptal etti. İlçe yaparsa onun insanîyetliğine kaldı.”

sözleri ise bahsedilmeye değerlidir. Burada ilaçlama hizmetinin görölmesinin belediyenin inisiyatifine bağlı olduğuna dair bir algı vardır. Buna göre, büyükşehir belediyesince verilmesi gereken ancak verilemeyen hizmetin tekrardan ilçeye devrini belediyenin kabul edilmesi gerekmektedir. Ancak, yerel hizmetlerin yerel yönetimlerin kabulüne bırakılmadan görev olduğu için verilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, ilaçlama hizmeti gelir getirici olmadığı gibi bir gider kalemi olduğu için hali hazırda gelirleri yasa öncesine göre düşük olan ilçe belediyesince verilmesi aynı zamanda gelirler ile yetkiler arasındaki dengenin öneminin altının çizilmesine yardımcı olmaktadır. Mevcut görev paylaşımında ilçe belediyesinin azalan gelirlerine karşın gider yaratan sorumluluklarının artması ilerleyen dönemde diğer hizmetleri de gerektiği gibi vermede zorlanabileceğini düşündürmektedir.

5. SONUÇ

1984'te büyükşehir sistemi ile tanışan Türkiye'de 2012 yılında çıkarılan 6360 sayılı yasa sonucu yerel yönetimlerin görev paylaşımında önemli değişikliklere gidilmiş, pek çok hizmet büyükşehir kademesinin yetki alanına girmiştir. Bu köklü değişiklik, hizmet alanlar açısından kimi durumlarda olumlu karşılınırken kimi durumlarda hizmetlerin sunumunda etkinlik sağlayamadığı gibi memnuniyetsizliğe yol açmıştır. Mevcut çalışmada, yasanın Balıkesir'in Bandırma ilçesi üzerine etkileri incelenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla ilçede kentsel mahalle muhtarları ile gerçekleştirilen mülakatlar esnasında sorulan sorulara verilen yanıtlardan yola çıkılarak çalışmanın odaklanacağı hizmet alanları belirlenmiştir. Görüşmeler sırasında katılımcılara su ve kanalizasyon, çöp toplama, evre temizleme ve itfaiye hizmetleri bakımından yaşadıkları değişiklikler de özellikle sorulmuş ancak bu sorulara verilen yanıtlar çalışmada yer verilen üç hizmet alanı kadar detaylı olmadığından burada bahsedilmemiştir. Bu nedenle görüşmelerde en çok vurgulanan ulaşım, yolların bakımı ve ilaçlama konularına değinilmiştir. Bununla birlikte katılımcıların yasaya dair görüş ve düşünceleri, yasanın hizmette etkinliğe etkisi, yerel halkın katılımı ve büyükşehir olmanın avantajları gibi konularda da sorular sorulmuş ancak çalışmada direkt bu konulara yer verilmemiş, bu sorulara verilen yanıtlar metindeki kimi yorumlara temel sağlamıştır. Buna göre, Balıkesir'in merkezden uzak en gelişmiş ilçesi olarak Bandırma büyükşehir ilçe belediyesi olduktan sonra hizmet konusunda merkeze bağımlı hale gelmiştir. Bu, merkezden ayrılarak il olma talebini yıllardır dile getiren bir ilçe için istenen bir durum olmaktan çok uzaktır. Eski durumda kendine yetebilen bir ilçe iken şimdiki durumda hizmet alımı ve kalitesinde sıkıntı yaşayan Bandırma'nın ulaşım, yol bakım ve onarımı ile ilaçlama konularında yerelde merkezileşmeyi getiren yasadan olumsuz etkilendiği açıkça görölmektedir. Balıkesir gibi geniş yüz ölçümüne sahip ve sınırları içerisinde farklı özellikler sergileyen ilçeleri barındıran iller için büyükşehir yasasının etkin sonuçlar vermesini beklemek yanlış olacaktır. Pek çok kişinin de söylediği gibi Balıkesir'i üç farklı bölgeye ayırmak mümkündür. Bu nedenle çok geniş alanlarda yetki sahibi ancak sorumluluklarını yerine getirmede zorlanan bir büyükşehir yapılanması yerine yerelleşmeyi savunan ve birbiri ile benzer

özellikler sergileyen ilçeleri, bir araya getiren gönüllü işbirliklerini desteklemek yerinde olacaktır. Mevcut çalışma özelinde düşünüldüğünde ilçeye komşu diğer yerleşim yerlerinin Bandırma merkez olarak bir araya getirilmesi daha etkin hizmet için olumlu etkide bulunabilecektir

KAYNAKÇA

ADAMOR (2016) “Kahramankazan Belediyesi Sosyal Doku Ve Hizmet Memnuniyeti Araştırması”, Ankara.

Andersson, M. (2012) “Metropolitan Management: Approaches and Implications”, Sixth Urban Research and Knowledge Symposium, Barcelona.

Andersson, M. (2017) “Metropolitan Governance: The New Normal for Improved Quality of Life” Gomez-Alvarez et al. (eds.) Steering the Metropolis: Metropolitan Governance for Sustainable Urban Development (73-85) içinde, Inter-American Development Bank.

Bandırma Belediyesi (tarih belirtilmemiş), “Coğrafi Yapı”, <https://www.bandirma.bel.tr/sayfa/cografyayapi-132>, (25.08.2019).

Bingöl, Y., Yazıcı, E. ve Büyükakın, T. (2013) “İl Sınıırında Büyükşehir Belediye Modeli Kocaeli Deneyimi” Kocaeli: Kocaeli Belediyesi Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Dairesi Başkanlığı Yayınları.

Bilir, K. (2015) “6360 Sayılı Kanun’a Göre Türkiye’de Mali Paylaşım Açısından Yerel Yönetimler”, Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.

Biricikoğlu, H. ve Demirel Duyar D. (2015) “6360 Sayılı Yasa’nın Genişleyen Büyükşehir Belediyesi Hizmet Sınıırının Etkinlik ve Verimliliğe Etkisi Bağlamında Değerlendirmesi: Sakarya Büyükşehir Belediyesi Örneği”, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 20(4): 369-393.

Birleşmiş Milletler (tarih belirtilmemiş) “World Urbanization Prospects: The 2018 Revision Key Facts”, <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-KeyFacts.pdf>, (15.08.2019).

Borukhov, E. (1971) “Diseconomies of Scale in Urban Transportation”, Southern Economic Journal, 38(1): 79-82.

Burningham, S. ve Stankevich, N. (2015) “Why Road Maintenance is Important and How to Get it Done”, Transport Note No. TRN-4, The World Bank, Washington, DC.

Chen, X. ve Fitts, H. (2013) “Contemporary Metropolitan Cities” Peter Clark (eds.), The Oxford Handbook of Cities in World History (s. 770-790) içinde, Oxford: Oxford University Press.

COMCEC (2016) “Enhancing Road Maintenance in the OIC Member States”, Ankara.

Çapar, S. ve Demir, R. (2017) “Türkiye’de Büyükşehir Yapılanması ve 6360 Sayılı Kanuna Uygulayıcıların Bakışı”, Türk İdare Dergisi, 484: 39-88.

Deller, S. C. ve Halstead, J. M. (1994) “Efficiency in the Production of Rural Road Services: The Case of New England Towns”, Land Economics, 70(2): 247-259.

Delaware Department of Natural Resources and Environmental Control (2016) “Mosquito Control Spray Policy”,
<http://www.dnrec.delaware.gov/fw/mosquito/Documents/MC%20Spray%20Policy%20Jan-26-2016.pdf>, (08.08.2019).

DPT (2004) “İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması”, Ankara.

Edwards, M. M. (2011) “Municipal Annexation: Does State Policy Matter?”, Land Use Policy, 28(1): 325-333.

Eke, A. E. (1982) “Anakent Yönetimi ve Yönetimlerarası İlişkiler”, Ankara: A.Ü.S.B.F. Basın ve Yayın Yük. Ok. Basımevi.

Fox, W. F. ve Gurley, T. (2006) “Will Consolidation Improve Sub-national Governments?”, Policy Research, Çalışma Raporu No: WPS 3913, Washington, DC: World Bank.

Frey, W.H. ve Z. Zimmer. (2001) “Defining the City” Paddison (ed.) Handbook of Urban Studies (14-35) içinde, London: Sage Publications.

García Sánchez, I. M. (2009) “Technical and Scale Efficiency in Spanish Urban Transport: Estimating with Data Envelopment Analysis”, <https://www.emis.de/journals/HOA/AOR/Volume2009/721279.pdf>, (02.07.2019).

Genç, F. N. ve Korkın, E. (2017) “6360 Sayılı Kanun’la Tüzel Kişiliği Kaldırılan Belde Belediyelerinde Halkın Uygulamaya İlişkin Algısı: Atça (Sultanhisar-Aydın) Örneği”, KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 19(32): 84-95.

GMKA (tarih belirtilmemiş) “TR22 Güney Marmara Bölgesi’nin Nüfus Dinamikleri 2011”, Balıkesir.

Gürbüz, M., Yıldırım, U. ve A. Belli. (2014) “Büyükşehir Belediye Kanunu’nun Kahramanmaraş İli Ölçeğinde Analizi”, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Özel Sayı: 102-135.

Hergüner, B. (2017) “Yeni Büyükşehir Belediyelerinin Hizmet Kalitesine Etkisinin Değerlendirilmesi: Trabzon’dan bir Vaka Çalışması”, Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi, 13(3): 631-642.

Kaypak, Ş. ve Yılmaz, V. (2017) “Yeni Büyükşehir Uygulamasının Yerel Halk Üzerindeki Etkileri: Van Örneği”, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Özel Sayı 4.

Keleş, R. (2009) “Yerinden Yönetim ve Siyaset”, İstanbul: Cem Yayınevi.

Li, C.– N. (2013) “Improvement and Efficiency: Mass Rapid Transit Station in Taipei” Brebbia (ed.) Urban Transport XIX (s. 291 – 302) içinde, Southampton: WIT Press.

Mallett, W. J. (2010) “Metropolitan Transportation Planning” (Rapor No. 41068), Washington, DC: Congressional Research Service.

Mumford, L. (1961) “The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects” New York: Harcourt, Brace & World.

Oktay, T. (2016) “Metropol Kent Yönetimi Yaklaşımları ve Uygulama Modelleri”, Strategic Public Management Journal, 4: 49-71.

Oktay, T. (2016) “6360 Sayılı Kanuna Dayalı Büyükşehir Belediye Reformunu Anlama ve Anlamlandırma”, Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi (İSMUS), I/1: 71-131.

Özdemir, A., Ataman, S. ve Uslu M. A. (2009) “Büyükşehir Ölçeğinde Altyapının Konumsal Koordinasyonu; Ordu İli Örneği”, 6. Uzaktan Algılama-CBS Sempozyumu, Adana.

Paddison, R. (2004) “Redrawing Local Boundaries: Deriving the Principles for Politically Just Procedures” Meligrana (ed.) Redrawing Local Government Boundaries: An International Study of Politics, Procedures and Decisions (s.19-37) içinde, Vancouver: UBC Press.

Sayıştay Başkanlığı (2018) “Denizli Pamukkale Belediyesi 2017 Yılı Sayıştay Denetim Raporu”, Ankara.

Sezik, M. (2015) “6360 Sayılı Kanuna Göre Büyükşehirlerde Bütünleşme Sürecinin Etkileri: Malatya Örneği”, Doktora Tezi, İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya.

Skaburskis, A. (1992) “Goals for Restructuring Local Government Boundaries: Canadian Lessons”, Environment and Planning C: Government and Policy, 10(2): 159-172.

Soukopová, J., Nemeč, J., L Matějová, L. ve Struk, M. (2014) “Municipality Size and Local Public Services: Do Economies of Scale Exist?”, NISPAcee Journal of Public Administration and Policy, 7(2): 151-171.

Türkiye Belediyeler Birliği (2014) “Büyükşehir Belediyeleri Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) Kılavuzu”, Ankara: TBB Yayınları.



- Tekel, A. (2009) “Türkiye’de Metropoliten Alanın Yönetiminden Metropoliten Yönetişime Geçiş: Ankara Örneğinde Bir Değerlendirme”, SÜ İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 18: 191-214.
- Topal, B., Şahin, H. ve Topal, B. (2019) “Belediye Hizmetlerinden Memnuniyetin Ölçülmesine Yönelik Bir Araştırma: Simav Belediyesi Örneği”, Balkan Sosyal Bilimler Dergisi, 8(15): 5-13.
- TÜİK (2010) “Bölgesel Göstergeler TR22 Balıkesir, Çanakkale”, Ankara.
- UNICEF (2012) <https://www.unicef.org/sowc2012/pdfs/SOWC-2012-DEFINITIONS.pdf>, (14.08.2019)
- U.S. Department of Health and Human Services (tarih belirtilmemiş) <https://www.cdc.gov/zika/pdfs/truckmounted-factsheet.pdf>, (02.08.2019).
- Usta, S., Akman, S. ve Kocaoğlu, M. (2018) “6360 Sayılı Kanun’un Büyükşehir Belediye Sistemine Etkileri: Konya Büyükşehir Belediyesi Örneği”, TESAM Akademi Dergisi, Yerel Yönetimler Özel Sayısı: 217- 249.
- Vojnovic, I. (2000) “Municipal Consolidation, Regional Planning and Fiscal Accountability: The Recent Experience in Two Maritime Provinces”, Canadian Journal of Regional Science, Spring: 49-72.
- Walenti, M. (tarih belirtilmemiş) “Mosquito Control in Rome”, Roma, <https://pdfs.semanticscholar.org/2213/fd83ea5f0a7bf9a66c06f29e2b36a0244bf0.pdf> (09.08.2019)
- World Bank (2009) “Citizen Review of Service Delivery and Local Governance in Bosnia and Herzegovina” Washington, DC.
- Yaşayan, S. (1994) “Büyük Şehirler”, İller ve Belediyeler Dergisi, Şubat: 72-75.
- Yusuf, S. (2013) “Metropolitan Cities: Their Rise, Role and Future” Bahl et al. (eds) Financing Metropolitan Governments in Developing Countries (s. 31-56) içinde, MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Zengin, O. (2014) “Büyükşehir Belediyesi Sisteminin Dönüşümü: Son On Yılıın Değerlendirmesi”, Ankara Barosu Dergisi, 2: 91-116.