

METROPOL BELEDİYELER **NEDEN KURULUR?**¹

Metropol alanlar hızla büyümekte buna bağlı olarak nüfus ve alanları da artmaktadır. Şehirlerde yaşayan insanlar gün içinde belli merkezlerden belli merkezlere akışkanlık içindedir. Eğer bu akışkanlığı bir plan dâhilinde kontrol altında tutmak mümkün olmazsa hayat kalitesi azalmakta, çeşitli olumsuz dışsallıklar doğmaktadır.



Doç. Dr. İlker GÜNDÜZÖZ
Hukuk Müşaviri

GİRİŞ

“Metropol belediye yönetimleri ne amaçla kurulur?” sorusu ile “Metropol alanlar nasıl doğar?” sorusu birbirinden anlam bakımından farklılık arz eder. Birincisinde var olan bir yerleşimin hukuki ve idari açıdan büyükşehir modeli ile yönetimine ilişkin yeni bir düzenleme yapılması söz konusudur. İkincisinde ise, çeşitli dinamiklerin etkisi ve çeşitli süreçler ile büyükşehir alanlarının ortaya çıkışı ifade edilmektedir. Bu çalışmada idari bakımdan metropol belediyelerinin oluşturulmasının nedenleri ya da avantajları üzerinde durulacaktır. Ayrıca metropol belediyeleri oluşturulduktan sonra bir takım dezavantajlar doğabilir mi? sorusu da tartışılacaktır. Bir başka ifadeyle, metropol be-

¹ Bu çalışmada yazarın “Bir Senaryo Çerçevesinde Metropol Belediye Kavramı ve Fayda-Maliyet Analizi”, *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, Cilt:21, Sayı:1, Ocak 2012, ss. 43-70, çalışmasından yararlanılmıştır.

lediyelerin avantaj ve dezavantajları nedir? sorusu cevaplanacaktır. Bu bakımdan çalışma birinci soruya ilişkin olarak kaleme alınmıştır. Dolayısıyla, metropol alanların hangi süreçlerle nasıl doğduğu çalışmanın ilgili kapsamında değildir.

Metropol belediyelerin kurulması nedeniyle birtakım avantajlar doğmaktadır. Bunların bir kısmı ölçek büyümelerine bağlı olarak yaşanan maliyet avantajlarından oluşmaktadır. Bir başka ifadeyle, metropol alanlarda metropol bir belediye **ölçek ekonomileri** sağlayabilmektedir. Ancak metropol belediyelerin kurulması ile bir takım dezavantajlar da belirmektedir. Bunların bir kısmı iyi bir planlama ve alınacak idari tedbirlerle bertaraf edilebilir niteliktedir. Aslında, bu çalışmada **metropol belediye (veya büyükşehir belediyesi) kurulmasının fayda ve maliyet analizi** yapılacaktır.

1. METROPOL BELEDİYELERİN AVANTAJLARI

Metropol belediyelerin avantajları imar planlamalarında sağlanan avantaj, bazı işyerleri ile ilgili düzenleme ve kontrol ihtiyacının daha etkin karşılanması, ölçek ekonomilerinden yararlanma ve finansman kolaylığı, altyapı yatırımlarında koordinasyon kolaylığı, ulaşım ile ilgili düzenleme ve koordinasyonun tek elden yapılabilmesine imkân sağlamak, çevre yönetiminde sağlanan avantaj, metropol alan yönetimlerinin merkezi hükümet politikalarını dağıtık, küçük belediyelere kıyasla etkileme gücünün yüksek oluşu ve metropol alanlarda özel sektör/kamu sektörü işbirliği potansiyelinin yüksek oluşu olarak sayılabilir.

1.1. İmar Planlamalarında Sağlanan Avantaj

Metropol alanlarda tek bir üst metropol yönetimin savunulmasının en temel argümanlarından birisi hiç

şüphesiz arsa kullanımı ve planlama hususundaki avantajdır (Chakraborty, 2010: 164). Türkiye’de metropol alanlarda büyükşehir belediyeleri alt düzeyde yer alan ilçe belediyelerinin imarla ilgili uygulamalarını denetleyebilmektedir. Benzeri düzenlemeler başka ülkelerde de mevcuttur.

1.2. Bazı İşyerleri ile İlgili Düzenleme ve Kontrol İhtiyacının Daha Etkin Karşılanması

Faaliyeti sırasında çevresinde bulunanlara biyolojik, kimyasal, fiziksel, ruhsal ve sosyal yönden az veya çok zarar veren veya vermesi muhtemel olan ya da doğal kaynakların kirlenmesine sebep olabilecek işyerleri, gayrisihhî işyerleri (GSM) olarak tanımlanmaktadır. Üç tip gayrisihhî müessese vardır. Her biri için ayrı koşullar söz konusudur.

Birinci sınıf GSM ruhsatı verilecek bazı işyerleri şunlardır; gemi söküm yerleri, çimento fabrikaları, temel plastik hammaddeleri ile kimyasal elyaf üretim tesisleri, madeni yağ üretim tesisleri, şeker fabrikaları, bitkisel ham yağ veya rafine yağ elde edilen fabrikalar, 10 ton/gün ve üzeri kapasiteli süt ve süt ürünleri üretim tesisleri, sentetik elyaf iplik ve halı

fabrikaları, ham deri işleme tesisleri. İşte toplum ve çevre sağlığı açısından daha tehlikeli ve olumsuz etkileri olan işyerleri (**birinci sınıf GSM**) ile ilgili izin ve kontrol yetkisi büyükşehir belediyelerine verilmiştir. Çünkü büyükşehir belediyelerinin idari ve teknik donanımları küçük ölçekli belediyelere nispetle daha yüksektir. Bir başka ifadeyle, metropol belediyeler risk unsuru yüksek işyerleri ile ilgili kılınmış; bu işyerlerinin olumsuz dışsallıklarının metropol alanlarda metropol belediyelerce minimize edilebileceği varsayılmıştır.

1.3. Ölçek Ekonomilerinden Yararlanma ve Finansman Kolaylığı

Ogburn tarafından çeşitli hizmet alanlarındaki optimal hizmet büyüklüklerini belirlemeye yönelik çalışmada aşağıdaki tespitler yapılmıştır: Belediye hizmetlerinden yalnızca elektrik temini 500.000 ile 1.000.000 arasında nüfuslu kentlerde daha ucuzdur. Bunun dışındaki hizmet alanlarında orta büyüklükteki kentler optimum ölçeğe sahiptir (Özdeş, 1972: 120). Bazı hizmetlerin ise büyük kentlerde küçük kentlere göre daha maliyetli olduğu saptanmıştır: Örneğin, polis, hastane, eğitim, refah, önleyici sağ-



lık hizmetleri. Diğer tip hizmetlerde ise kent büyüklüğü ile hizmetin maliyeti arasında daha az doğrudan ilişki vardır: karayolu, sağlık, itfaiye ve rekreasyon hizmetleri. Nüfus büyüklüğü, toplam alan ve kentin çapı ile belediye hizmetlerinin maliyeti arasında ilişki ortaya konabilir. Yerel bazı caddeler ile hizmetlerin maliyetinin arazi kullanımı ve çapla ifade edilen büyüklük ya da yoğunlukla ilgili olmadığı, ancak bazı hizmetlerin kişi başı maliyetlerinin arazi kullanımı ve çapla daha yakından ilgili olduğu saptanmıştır. Örneğin ana caddelerin yapım, bakım ve temizlik işleri daha yoğun trafik nedeni ile bunlarla daha doğrudan ilgilidir (Woodbury, 1959: 157). Metropol alanlardaki altyapı yatırımları küçük ölçekli mahalli idareler tarafından finanse edilemeyecek kadar maliyetli olabilir. Ya da küçük ölçekte büyük altyapı yatırımları işletme ve yatırım maliyetleri açısından optimal sonuçlar da vermeyebilir. Türkiye’de metro ve raylı sistem yatırımları bu duruma güzel bir örnektir. 2010 yılında büyükşehir belediyelerinin yapımı devam etmekte olan şehir içi raylı ulaşım sistemleri ve metro projelerinin Ulaştırma Bakanlığınca devralınabileceği düzenlemesi yapılmıştır. Metropol belediyeler bile bazı büyük altyapı yatırımlarının yüksek maliyetini finanse etmekte zorlanmakta, merkezi hükümet doğrudan ve dışsal faydaları söz konusu olan alana müdahale etmek zorunda kalmaktadır.

1.4. Altyapı Yatırımlarında Koordinasyon Kolaylığı

Metropol alanlardaki altyapı yatırımları devasa nitelikte maliyetler gerektirmektedir. Metro ve diğer raylı sistemler, içme suyu ile ilgili baraj ve isale hatları maliyeti çok büyük boyutlara ulaşabilen yatırımlardır. Büyük-küçük tüm altyapı yatırımlarının koordinasyon içinde

yürütülmesinde maliyet ve zaman kaybının önlenmesi bakımından fayda vardır. Metropol belediyeler metropol alanlarda birden çok belediyeye göre alt yapı yatırımlarının koordinasyonunda daha başarılıdır. Türkiye’de de koordinasyona yönelik olarak büyükşehir belediyeleri ön plana çıkmaktadır. Büyükşehir içindeki alt yapı hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluşları ile özel kuruluşların temsilcilerinin katılacağı alt yapı koordinasyon merkezi (AYKO-ME) kurulmaktadır.

1.5. Ulaşım ile İlgili Düzenleme ve Koordinasyonun Tek Elden Yapılabilmesine İmkân Sağlamak

Ulaşım olanaklarının fazlalığı ve ulaşım maliyetlerinin düşük oluşu şehirlerde büyümeye neden olan etkili faktörlerdendir. Ulaşım olanakları az ve ulaşım maliyeti yüksek alanlarda ise şehirlerin büyüme trendleri düşüktür. Bir şehirde meydana gelen büyüme ve nüfus yığılması başlıca üç nedene bağlı olarak açıklanabilir. Bunlar; firma düzeyinde ölçek ekonomileri, sanayi işgücü kaynağının akışkanlığı ve ulaşım maliyetleri. Ulaşım maliyetlerinin düşük olması firmalara pazar, işgücü ve mal ve hammadde açısından en iyi konumu sağlar (Villar, 2001: 139).

Metropol alanlar hızla büyümekte buna bağlı olarak nüfus ve alanları da artmaktadır. Şehirlerde yaşayan insanlar gün içinde belli merkezlerden belli merkezlere akışkanlık içinde. Eğer bu akışkanlığı bir plan dâhilinde kontrol altında tutmak mümkün olmazsa hayat kalitesi azalmakta, çeşitli olumsuz dışsallıklar doğmaktadır. Buradan hareketle şehir içi ulaşımın tek bir merkezden koordinasyonu önemli bir avantaj sağlamaktadır. Bu planlamanın şehir

rin imar planlaması ile de yakından ilgili olması gereklidir. Şehrin belirli bir zaman perspektifinde hangi yöne ve ne şekilde gelişeceğinin tahmin edilmesi ve hatta bu gelişimin yönetilmesi bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır.

Metropol alanın alt unsurlarının bütünleşmesinde ulaşım olanakları etkilidir. Alt unsurların bütünleşmesinden kasıt merkezi şehir ile banliyöler-veya- banliyölerin diğer banliyölerle bütünleşmedir.

Mesafelerin az olduğu alanlarda ulaşım araçlarının hızı çok önemli değildir. Ancak metropol alanlar gibi geniş bir coğrafya ve uzun mesafeler söz konusu olduğunda ulaşım araçlarının hızı da önem kazanmaktadır. Akışkanlığın (mobility) tamamlayıcısı olarak erişebilirlik (accessibility) kavramı da kullanılabilir. Bir başka ifadeyle akışkanlık (mobility) bir araçsa, erişebilirlik (accessibility) bir sonuçtur (Grenks-Levine-Shen-Shen, 2010: 427). Akışkanlık (mobility) ve erişebilirlik (accessibility) dikkate alınarak yapılan ulaşım planlaması metropol alanın şeklini ve alt merkezlerini belirleyen önemli bir unsurdur (Grenks-Levine-Shen-Shen, 2010: 440). Bu itibarla, ülkemizde de metropol alan ulaşımını düzenleme yetkisi temel olarak büyükşehir bünyesindeki ulaştırma koordinasyon merkezleri (UKOME) eliyle kullanılmaktadır.

1.6. Çevre Yönetiminde Sağlanan Avantaj

Çevre sorunlarını kontrol etmek artık ülkeler için vazgeçilmez bir husustur. Çevre sorunları yerel, bölgesel ve ulusal ölçeklerin ilerisinde bir sorun olarak algılanmaktadır. Konu kıtalararası ve küresel bir boyut arz etmektedir. Çevre sorunları ile mücadelede büyük ölçekli planlama ve uygulamalar zorunlu hale gelmiştir. Örneğin bir ülke sınırları içindeki

sanayi üretimi nedeniyle oluşan kükürt dioksit, kilometrelerce ötede başka bir ülke topraklarında asit yağmurunun sebebini teşkil edebilmektedir. Büyük ölçekler çevre sorunları ile mücadelede ölçek ekonomileri nedeniyle maliyet avantajı ve kaynak tasarrufu sağlamaktadır. Örneğin küçük belediyelerin tek tek arıtma sistemleri kurması hem zordur, hem de ekonomik açıdan daha maliyetlidir. Ancak tek bir metropol belediye bu pahalı yatırımı daha kolay ve daha ucuza tamamlayabilmektedir. Bir başka örnek yaz aylarında sürdürülen haşere ve sivrisinek mücadelesi için verilebilir. Bir metropol alanda çok sayıda küçük ve birbirinden bağımsız belediyenin haşere ve sivrisinek mücadelesi gereksiz kaynak israfı anlamına gelecektir. Yine bu alanda birçok belediye etkin bir haşere ve sivrisinek mücadelesi verirken, birkaç belediyenin haşere ve sivrisinek mücadelesini ihmal etmesi mücadeleyi etkin olarak sürdürenleri de olumsuz etkileyecektir. Mücadelenin etkin yapılmadığı komşu alanlardaki sivrisinek popülasyonları diğer alanlara yayılacak ve genel olarak mücadelede etkinlik düşecektir. Çevre sorunları hususunda etkin, rasyonel ve maliyetleri minimize eden belediye büyük ölçekli bir yapıda olmalıdır. Bu itibarla metropol alanlarda etkin bir koordinasyon ve metropol bir belediye çevre yönetiminde ve çevre sorunları ile mücadelede avantaj olarak karşımıza çıkmaktadır. Türkiye’de metropol alanlar ile ilgili çevre ek-senli düzenlemeler söz konusudur.

1.7. Metropol Alan Yönetimlerinin Merkezi Hükümet Politikalarını Dağıtık ve Küçük Belediyelere Kıyasla Etkileme Gücünün Yüksek Oluşu

Belediyelerin mali, siyasal ve sosyal açıdan giderek önemleri artmaktadır. Belediyeler güçlendikçe merkezi

hükümet politikaları üstünde daha çok söz sahibi olmaktadır. Metropol belediyeler ise merkezi hükümet politikalarını daha etkin bir şekilde etkilemektedir. Metropol alanda yer alan birçok mahalli idarenin tek bir metropol belediyeye göre merkezi hükümet politikalarını yönlendirme şansı daha azdır. Her şeyden önce metropol alanda yer alan birçok belediyenin aynı politikalar konusunda uzlaşması ve birlikte hareket etmesi oldukça zordur. Bu belediyelerde görev yapan seçilmiş ya da atanmış görevlilerin kariyerlerinin daha sonraki dönemlerinde merkezi hükümetteki görevlere gelmeleri metropol belediyelerin etkinliğini teyit etmektedir.

1.8. Metropol Alanlarda Özel Sektör/Kamu Sektörü İşbirliği Potansiyelinin Yüksek Oluşu

Metropol belediye idari ve mali kapasite açısından oldukça önemli bir noktadadır. Özel sektör işbirliği ve proje ortaklığı için güçlü partner ister. Metropol belediyeler küçük belediyelere göre daha kolay özel sektör firmaları ile büyük projelerde ortaklık yapabilecek kapasiteye sahiptir. Metropol belediyelerin özel sektörle ortaklık yapmasına imkân veren bir husus da metropol belediyelerin uluslararası finans piyasaları dâhil finansal piyasalardan daha rahat kredi temin edebilmeleridir.

Hazine garantili dış borç stokunun 675 milyon ABD \$’ı büyükşehir belediyelerine ya da şirketlerine aittir. Bu ise toplam 710 milyon ABD \$’ı olan hazine garantili dış borç stokunun % 95,07’sine karşılık gelmektedir (HM, 2007: 33). Türkiye’de mahalli idarelere ait dış borç toplamının büyük bölümü büyükşehir belediyelerine aittir. Bu durum yukarıdaki açıklamaları destekler bir argümandır. İleri teknoloji veya yüksek maddi kaynak gerektiren bazı yatırım ve hizmetlerin, yap-işlet-devret modeli çerçevesinde yaptırılmasını amaçlayan 3996 sayılı

Kanun 1994 yılında Türk Mevzuatına girmiştir. Tanımı gereği ileri teknoloji veya yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin büyükşehir belediyeleri ile daha çok ilgili olduğu açıktır. Bugüne kadar Yüksek Planlama Kurulu Kararı alınmış belediyelerle ilgili yap-işlet-devret modeli çerçevesinde yapılan proje sayısı 22’dir. Bu projelerin ise tamamı büyükşehir belediyeleri veya büyükşehir ilçe belediyelerine aittir. Bu durum da metropol alanlarda özel sektör/kamu sektörü işbirliği potansiyelinin yüksek oluşu savını doğrulamaktadır.

2. METROPOL BELEDİYELERİN DEZAVANTAJLARI

Metropol belediyelerin (büyükşehir belediyelerinin) dezavantajları da şunlardır: küçük mahalli toplulukların katılım sorunu, metropol belediye kuvvetli bir alansal kontrole neden olabilir, büyükşehir bürokrasisi nedeniyle kırtasiyecilik artabilir, yaşanan genişleme sonucu mekâna dâhil olan yeni mahalli idareler nedeniyle artan yıpratıcı rekabet söz konusu olabilir, optimal olmayan ölçeklerde hizmetlerde aksama yaşanabilir.

2.1. Küçük Mahalli Toplulukların Katılım Sorunu

Küçük mahalli topluluklar büyükşehir yönetimleri altında kendilerini siyasal açıdan itilmiş hissedebilir. Eskiden bir köy idaresi veya küçük belediye sınırları içinde yaşayan kişiler şimdi devasa büyükşehir belediye bürokrasisi ile karşılaşmaktadırlar. Benzer durum Türkiye’de büyükşehirlerin sınırlarının büyütülmesi sırasında bu sınırlar içine giren köylerde yaşayan insanlar için de söz konusu olmuştur. Katılım sorunu ve itilme hissi nedeniyle ortaya çıkan olumsuzlukları bertaraf etmek için mahalli düzeyde yönetişimi artıran yeni ajans ve organizasyonlar doğmaktadır. Türkiye

için de kent konseyleri, kalkınma ajansları ile UKOME, AYKOME kurulları bir yönü ile bu açığı kapatma fonksiyonunu ifa etmektedir.

2.2. Metropol Belediye Kuvvetli Bir Alansal Kontrole Neden Olabilir

Güçlü bir metropol belediye metropol alanda iyi yönetim ilkelerine uygun hareket etmezse, başarısız sonuçlar artık çok büyük bir alanı etkileyecektir. Alt belediyelerin metropol belediyenin planlama ve diğer hususlardaki gereksiz ve rasyonel olmayan müdahaleleri belediye hizmetlerinin vatandaş tercihleri dışında sunulmasına yol açabilir. Örneğin bir ilçe belediyesi yeşil alan ve spor alanları yapmak istediğinde metropol belediye burada iş merkezleri yapımı için müdahale edebilir. O bölgede yaşayan vatandaşların tercihleri yeşil alan ve spor alanlarından yana ise tatmin edilmemiş ihtiyaçlar nedeniyle vatandaş memnuniyetini sağlamayan sonuçlar doğabilecektir.

2.3. Büyükşehir Bürokrasisi Nedeniyle Kırtasiyecilik Artabilir

Bürokraside bir kamu yönetimi hastalığı olarak büyüme eğilimi söz konusudur. Her bürokratik yapı zamanla daha büyük bina, daha fazla

kaynak, daha çok araba vs. talep eder. Bu taleplerin en azından bir bölümü karşılanır. Böylece bürokratik yapı gerektiğinden fazla büyür. Bu durumla da koşut olarak kırtasiyecilik (red tape) artar. Vatandaşlardan gereksiz belge ve prosedür talep edilebilir. Küçük belediyelerde büyük bir bürokratik yapı olmadığı için vatandaşların yönetim kademelerine ulaşması daha kolaydır. Ancak metropol belediyelerde ihtisasa dayalı bir yapılanma daha büyük bir bürokrasi anlamına gelmekte, vatandaşların yönetim kademelerine ulaşması güçleşmektedir. İyi yönetilen bir metropol belediyede kırtasiyecilik sorunu minimize edilebilir.

2.4. Yeni Mahalli İdareler Nedeniyle Artan Yıpratıcı Rekabet

Yeni bir metropol belediye kurulması ile alanda muhtemel genişlemeler olabilir. Yeni bir metropol belediye kurulması er ya da geç ve çoğunlukla daha kuruluş aşamasında belediye sınırlarının genişlemesini doğurmaktadır. Türkiye açısından bakıldığında da benzer süreçler yaşanmıştır. Alansal genişleme nitelik ve nicelik farklarına rağmen metropol belediye kuruluşunda her zaman ve her ülkede yaşanan doğal bir süreçtir. Bu süreç avantajlarla ilgili bir dizi faktör (ölçek ekonomileri, imar planlamasındaki etkinlik gibi) nedeniyle ortaya çık-

maktadır. Ancak metropol alana giren yeni mahalli idare unsurları sistem içinde mevcut alt unsurlarda var olan rekabete *ilave bir etkiye* bulunacaklar, kaynaklardan pay alabilmek için rekabet edeceklerdir. Bu mekanizma karar alma süreçlerini yavaşlatıcı, kaynak dağılımını bozucu unsurlar içerdiği nispette *metropol belediye kurulmasının maliyet fonksiyonunda* olumsuz bir parametre olarak yer almaktadır (Salet, 2007: 194).

2.5. Optimal Olmayan Ölçeklerde Hizmetlerde Aksama

Metropol belediyeye mali tevzin ilkelerini gözetmek suretiyle gelir imkânı verilmez, yetki alanları gelirlerine ve idari kapasitelerine göre büyük ölçekte belirlenirse bazı temel hizmetlerde aksamalar söz konusu olabilir. Merkezi hükümet ile metropol belediyeler arasındaki yetkiler dengeli ve mali yapıları gözetmek suretiyle dağıtılmalıdır. Aksi halde hizmetlerin yürütümünde aksamalar yaşanabilir.



TODAİE tarafından yapılan bir araştırmada büyükşehir belediyelerinin bütünleştirme süreci sonunda *metropol alanların çevresindeki yarı kentsel ve kırsal alanlarla bütünleşmesi ile hizmet ekinliği ve verimliliğinin artırılması amaçlanmasına rağmen* uygulamada bunun gerçekleşmediği sonucuna varılmıştır (Çınar-Çiner-Zengin, 2009: 283).

3. GENEL DEĞERLENDİRME

Metropol alanlarda belediyelerin yukarıda belirttiğimiz çeşitli avantajları söz konusudur. Metropol belediyelerin dezavantajları da olabilir. Büyükşehir kurulması ile sağlanan avantajları negatif etki ile küçülten bu tip dezavantajları telafi edebilecek mevzuat ve uygulama tedbirleri alınmazsa, *metropol belediye kurulmasının reel net faydası* maksimize edilemeyecektir.

Örneğin köyden mahalleye dönüşen toplulukların katılımına, devasa büyükşehir belediye bürokrasisinin engel olmasının önüne geçecek tedbirler alınmalıdır. Metropol belediyeler tarafından bazı temel hizmetlerde aksamalar söz konusu olabilir. Merkezi hükümet ile metropol belediyeler arasındaki yetkiler dengeli ve mali yapıları gözetmek

suretiyle dağıtılmalıdır. Aksi halde hizmetlerin yürütümünde aksamlar yaşanabilir. Ayrıca hizmetlerde aksama yapan belediyeler üzerinde hizmetin etkinliğini garanti altına alan denetim ve vesayet mekanizmaları öngörülmelidir.

Kentsel gelişme sürecine olumsuz dışsalıkların ortaya çıkması nedeniyle merkezi hükümet ve mahalli idareler sessiz kalamazlar. Çevre kirliliği, trafik sıkışıklığı, hava kirliliği, suç oranlarının yüksekliği, sosyal çöküntü alanlarının önlenmesi gibi pek çok sebebe dayalı olarak *kentsel planlama* kavramı ortaya çıkmıştır. Avrupa’da kentsel büyüme planlama konsepti tarafından yönetilmiştir (Salet, 2007: 190). Belediye ölçeğinde bir planlama çok etkili olmayabilir, daha geniş perspektiften de meseleye bakmak gereklidir (Chakraborty, 2010: 164). Bölgesel planlama, maliyetleri içselleştiren, belirsizlikleri azaltan ve mahalli ajans ve aktörler arasında israfa yol açan rekabeti asgariye indiren faaliyetlerdir (Chakraborty, 2010: 156). Daha iyi konutlar, ulaşım imkânı, ekonomik genişlik ve çevresel sonuçlar elde etmeye yönelik olarak gelişme stratejisindeki geleneksel yaklaşımlar dışındaki, tüm yeni politikalar ve

uygulamalar akıllı büyüme (smart growth) ile kavramlaştırılmaktadır. Smart growth yeni dizayn edilmiş bir paradigma da değildir. «Taşıma kapasitesi (carrying capacity)», «büyüme işletmesi (growth management)» ve «sürdürülebilir gelişmenin (sustainable development)» yeniden kavramlaştırılmış şeklidir (Lee-Leigh, 2005: 337). Bu stratejiye uyum gösteremeyen metropol belediyelerin merkezi hükümet tarafından yönlendirilmesi zorunluluktur. Bu ise bir takım idari vesayet mekanizmaları yanında seçmen katılımını garanti altına alan bir sitemle sağlanabilecektir.

SONUÇ

Metropol belediyelerin kurulması nedeniyle birtakım avantajlar doğmaktadır. Bunların bir kısmı ölçek büyümelerine bağlı olarak yaşanan maliyet avantajlarından oluşmaktadır. Bir başka ifadeyle, metropol alanlarda metropol bir belediye ölçek ekonomileri sağlayabilmektedir. Ancak metropol belediyelerin kurulması ile bir takım dezavantajlar da belirmektedir. Dezavantajların telafisi içinse iki temel yol vardır: Etkin bir idari vesayet ile etkin vatandaş katılımı.

KAYNAKÇA

- Chakraborty Arnab, “Scenario Planning for Effective Regional Governance: Promises and Limitations”, *State and Local Government Review*, 42(2) 156-167, 2010.
- Çınar Tayfun-Çiner Can Umut-Zengin Ozan, *Büyükşehir Yönetimi Bütünleştirme Süreci*, Türkiye Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü (TODAİE), Ankara, 2009.
- Grengs Joe-Levine Jonathan-Shen Qing, Shen Qingyun, “Intermetropolitan Comparison of Transportation Accessibility: Sorting Out Mobility

and Proximity in San Francisco and Washington, D.C.”, *Journal of Planning Education and Research* 29(4) 427-443, 2010.

HM, *Kamu Borç Yönetimi Raporu*, Hazine Müsteşarlığı, Ankara, 2007. İçişleri Bakanlığı, 2009 Mahalli İdareler Genel Faaliyet Raporu, Ankara, 2010.

Lee Sugie-Leigh Nancey Green, “The Role of Inner Ring Suburbs in Metropolitan Smart Growth Strategies”, *Journal of Planning Literature*, 2005 19: 330.

Özdeş Gündüz, *Şehirciliğe Giriş ve Toplum Ölçeği*, İstanbul, 1972.

Salet Willem-Thornley Andy, “Institutional Influences on the Integration of Multilevel Governance and Spatial Policy in European City-Regions”, *Journal of Planning Education and Research*, 2007 27: 188.

Villar Olga Alonso, “Metropolitan Areas and Public Infrastructure”, *Investigaciones Económicas*, Vol. XXV (1), 139-169, 2001.

Woodbury Coleman, *Urban Redevelopment: Problems and Practices*, The University of Chicago Press, 1959.