

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI
MALİYE TEORİSİ BİLİM DALI

KAMUSAL BİR MAL OLARAK KENTİÇİ OTOPARK ALANLARI

Yüksek Lisans Tezi

BURAK KOZALI

İstanbul, 2014

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI
MALİYE TEORİSİ BİLİM DALI

KAMUSAL BİR MAL OLARAK KENTİÇİ OTOPARK ALANLARI

Yüksek Lisans Tezi

BURAK KOZALI

Danışman: PROF. DR. TURGAY BERKSOY

İstanbul, 2014



T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

TEZ ONAY BELGESİ

MALİYE Anabilim Dalı MALİYE TEORİSİ Bilim Dalı TEZLİ YÜKSEK LİSANS öğrencisi BURAK KOZALI'nın KAMUSAL BİR MAL OLARAK KENTİÇİ OTOYOL ALANLARI adlı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulunun 01.07.2014 tarih ve 2014-24/24 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği / oy çokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi 23.07.2014

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

1.	Tez Danışmanı	Prof. Dr. TURGAY BERKSOY	
2.	Jüri Üyesi	Doç. Dr. MEHMET ŞAHİN	
3.	Jüri Üyesi	Prof. Dr. AYŞEGÜL MUTLU	

ÖNSÖZ

“Kamusal Bir Mal Olarak Kentiçi Otopark Alanları” konulu bu çalışmada benden yardım ve desteğini esirgemeyen değerli danışman hocam Sayın Prof. Dr. Turgay Berksoy’a, tez jürimde yer alıp görüş ve katkı sağlayan değerli hocalarım Sayın Prof. Dr. Ayşegül Mutlu ve Sayın Doç. Dr. Mehmet Şahin’e teşekkürlerimi sunarım. Anket çalışmasında özellikle bana destek olan ve yardımını esirgemeyen Yrd. Doç. Dr. Nazan Şak ve Arş. Gör. Özlem Ergut’a teşekkür ederim. Ayrıca çalışmamda baştan sona manevi desteklerini sunan eşim Firdes’e, anneme ve babama teşekkürü bir borç bilirim. Her türlü manevi destek ve yardımlarından dolayı değerli hocalarıma ve çalışma arkadaşlarıma da teşekkür eder çalışmanın tüm ilgililere yararlı olmasını temenni ederim.

İstanbul, 2014

Burak KOZALI

GENEL BİLGİLER

İsim ve Soyadı	: Burak Kozalı
Anabilim Dalı	: Maliye
Programı	: Maliye Teorisi
Tez Danışmanı	: Prof. Dr. Turgay Berksoy
Tez Türü ve Tarihi	: Yüksek Lisans – Temmuz 2014
Anahtar Kelimeler	: Otopark Hizmetleri, Belediye İktisadi Teşebbüsleri, İSPARK, Ulaşım, Türkiye

ÖZET

KAMUSAL BİR MAL OLARAK KENTİÇİ OTOPARK ALANLARI

Otopark hizmetleri, kentiçi ulaşımın aksamadan sağlanması açısından en önemli faktörlerden biridir. Sürücüler seyahatlerinin sonunda taşıtlarını park etmek zorundadır ve taşıtların pek çoğu günün önemli bir kısmını park halinde geçirmektedir. Bununla birlikte sürücülerin taşıtlarını uygunsuz şekilde park etmeleri veya otopark yeri aramaları trafik akış hızını olumsuz etkilemektedir. Otopark alanlarının ve otopark yeri aramak için yapılan seyahatlerin ekosisteme olan etkileri de unutulmamalıdır. Bu sebeplerden dolayı otopark hizmetlerinin etkin şekilde sunulması şehir yaşamı ve çevre açısından önemli hale gelmektedir. Dünyada ve Türkiye’de yerel yönetimlerin üstlenmiş olduğu otopark hizmetleri, kentlerde yaşanan nüfus ve taşıt miktarlarındaki dramatik artışlar nedeniyle günden güne zorlaşmaktadır. Yerel yönetimler otopark hizmetlerinin sunumunda hem ekonomik hem de organizasyonel açıdan çeşitli sorunlarla karşılaşmaktadır. Bu nedenle yerel yönetimler otopark hizmetlerinin sunumunda alternatif çözümler aramaktadır.

Çalışma kapsamında öncelikle otopark hizmetleri kamusal mal olma özellikleri açısından ele alınmıştır. Akabinde yerel yönetimleri alternatif hizmet sunumuna yönelten nedenler incelenmiş ve çeşitli ülkelerde otopark hizmetlerinin sunumunda kullanılan alternatif yöntemler örneklendirilmiştir. Çalışmanın son bölümünde Türkiye’de otopark hizmetlerinin hukuki durumu üzerinde durulmuştur. İstanbul’da otopark hizmetlerinin sunumunda alternatif bir model olarak kullanılan ve İstanbul Büyükşehir Belediye’sinin teşebbüsü olan İSPARK örneği incelenmiştir. Son olarak İstanbul ili içerisinde kentiçi otopark hizmetlerinin alternatif sunum yöntemlerinin sürücülerin park etme tercihleri ve tutumları üzerine etkisini tespit etmek amacıyla yapılan anket çalışmasının sonuçlarına yer verilmiştir.

GENERAL KNOWLEDGE

Name and Surname : Burak Kozalı
Field : Public Finance
Programme : Public Finance Theory
Supervisor : Professor Turgay Berksoy
Degree Awarded and Date : Master – July 2014
Keywords : Parking Sevices, Economic Enterprises of Municipality, ISPARK, Transportation, Turkiye

ABSTRACT

URBAN PARKING AREAS AS A PUBLIC GOOD

Parking services are one of the most important factors that provide inner city transportation without any malfunction. Drivers have to park their cars at the end of driving, and the vehicles stay in parking position for most of the time. However, traffic jam happens when drivers park their cars in an unsuitable way or when they look for a parking place for a long time. Parking areas and the effort to look for a parking place also have important effects on the ecosystem. Because of these, the supply of parking services in an efficient way becomes important for both the city life and the environment. The supply of parking services undertaken by local authorities in the World and also in Turkiye is becoming increasingly difficult because of the increase in population and number of vehicles. Local authorities are facing economic and organizational problems in providing the parking services. Therefore, these authorities are in a search for alternative solutions to the supply of parking services.

These services are first taken as a common good in this study. Then, the factors which oblige the local authorities to supply the service in alternative ways are analyzed, and different alternative supply regimes of sample countries are shown. The legal situation of parking services in Turkiye is analyzed in last chapter. The ISPARK model used in Istanbul as an Economic Enterprise of Istanbul Metropolitan Municipality, is also analyzed as an alternative model. Lastly, results of the questionnaire on the effects of alternative parking supply methods on drivers' parking preferances and behaviors in Istanbul are examined.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
ÖNSÖZ	I
ÖZET	II
ABSTRACT.....	IV
İÇİNDEKİLER	VI
TABLO LİSTESİ.....	X
ŞEKİL LİSTESİ.....	XIII
GRAFİK LİSTESİ.....	XIV
FOTOĞRAF LİSTESİ	XV
KISALTMALAR	XVI
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KAMUSAL BİR MAL OLARAK KENTİÇİ OTOPARK ALANLARI

1.1 Mal ve Hizmetlerin Tanımlanması	4
1.1.1 Tam Kamusal Mal ve Hizmetler	4
1.1.2 Yarı Kamusal Mal ve Hizmetler	9
1.1.2.1 Yerel Kamusal Mal ve Hizmetler.....	11
1.1.2.2 Yerel Kamusal Mal ve Hizmetlerin Tanımı ve Özellikleri	11
1.1.2.3 Yerel Kamusal Mal ve Hizmetlerin Sunumu	13
1.1.2.4 Yerel Kamusal Mal ve Hizmetlerin Finansmanı	15
1.1.2.4.1 Öz Gelirler.....	17
1.1.2.4.2 Merkezi Yönetimden Yapılan Transferler	18
1.1.2.4.3. Borçlanma	20
1.1.2.5 Yerel Kamusal Mal ve Hizmetlerin Sunumunda Etkinlik.....	21
1.1.3 Özel Mal ve Hizmetler	22
1.2 Yarı Kamusal Bir Mal Olarak Kentiçi Otopark Alanları	23
1.2.1. Kamusal Alan ve Kent	28
1.2.2. Kentiçi Yollar ve Mülkiyet İlişkisi.....	31

İKİNCİ BÖLÜM
KENTİÇİ OTO PARK HİZMETLERİNİN ALTERNATİF SUNUM
YÖNTEMLERİ

2.1 Yerel Yönetimlerin Değişen Fonksiyonları ve Görevleri.....	36
2.2 Yerel Kamusal Mal ve Hizmetlerin Sunum Yöntemleri	37
2.2.1 Yerel Kamusal Mal ve Hizmetlerin Merkezi Yönetim Tarafından Sunumu	38
2.2.2. Yerel Kamusal Mal ve Hizmetlerin Yerel Yönetimler Tarafından Sunumu ...	39
2.3 Yerel Yönetimlerde Alternatif Hizmet Sunumu Yöntemleri ve Gerekçeleri	41
2.3.1. Teorik Nedenler	41
2.3.1.1. Devletin Rol ve Fonksiyonlarında Yaşanan Değişimin Yerel	
Yönetimlere Yansıması	42
2.3.1.2. Yerel Yönetimlerin Başarısızlığı Teorisi	43
2.3.1.3. Optimal Büyüklük Sorunu	45
2.3.1.4. Yeni Kamu Yönetimi Anlayışı	46
2.3.1.5. İdarelerarası Rekabet Teorisi	47
2.3.1.6 Kamusal Hizmetlerin Finansmanında Fayda İlkesinin Yaygınlaşması .	48
2.3.2 Diğer Nedenler	49
2.3.2.1. Ekonomik ve Mali Nedenler	49
2.3.2.2. Hızlı Kentleşme ve Hizmetlerde Yaşanan Değişim.....	51
2.3.2.3. Küreselleşmenin Yerel Yönetimlere Yansımaları	52
2.4 Otopark Hizmetlerinin Sunumunda Alternatif Bir Yöntem Olarak Kamu-Özel	
Sektör Ortaklıkları	54
2.4.1. Kamu-Özel Sektör Ortaklığının Tarihsel Temelleri	54
2.4.2. Kamu-Özel Sektör Ortaklığının Gelişim Süreci.....	56
2.4.3. Kamu-Özel Sektör Ortaklığının Tanımlanması.....	57
2.4.4. Kamu-Özel Sektör Ortaklığı Türleri.....	59
2.4.5. Kamu-Özel Sektör Ortaklıklarının Lehinde ve Aleyhindeki Görüşler.....	62
2.4.6. Dünya Geneline Kamu-Özel Sektör Ortaklığı Uygulamaları.....	65
2.4.7. Dünya Geneline Otopark Hizmetlerinin Sunumunda Kamu-Özel Sektör	
Ortaklığı Uygulamaları	67
2.4.7.1. Chicago - Amerika Birleşik Devletleri.	67

2.4.7.2. Los Angeles - Amerika Birleşik Devletleri	68
2.4.7.3. Indianapolis - Amerika Birleşik Devletleri	69
2.4.7.4. Sacramento - Amerika Birleşik Devletleri	69
2.4.7.5. Ohio Devlet Üniversitesi - Amerika Birleşik Devletleri	69
2.4.7.6. Antwerp - Belçika	70
2.4.7.7. Strazburg - Fransa	71
2.4.7.8. Stockholm - İsveç	71
2.4.7.9. Hong Kong - Çin	73

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE KENTİÇİ OTO PARK ALANLARI, İSPARK MODELİ VE İSTANBUL İLİ ANKET UYGULAMASI

3.1 Belediye İktisadi Teşebbüsleri	74
3.1.1 Belediye İktisadi Teşebbüslerinin Hukuksal Dayanakları	75
3.1.2 Belediye Şirketleri, Belediye İşletmeleri, Bağlı İdareler ve Belediye İştirakleri Ayrımı	77
3.2 5393 Sayılı Belediye Kanunu’nda ve 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu’nda Otopark Hizmetleri	79
3.2.1 Otopark Yönetmeliklerinin Tarihsel Süreci	80
3.2.2 01.07.1993 Tarihli 21624 Sayılı Otopark Yönetmeliği	83
3.3 Otopark Yeri Sorunu ve Güvenlik	86
3.4 Otopark Hizmetlerinde Yeni Bir Sunum Modeli Olarak İSPARK	87
3.4.1 Otopark Alanlarının İSPARK Tarafından İşletilmesinin Hukuki Dayanakları	88
3.4.2 İSPARK Otopark İşletmeciliğinde Kapasite Artırımı	89
3.4.3 İSPARK Park Et & Devam Et Otopark Projeleri	93
3.4.4 İSPARK Gelirleri ve Ekonomik Kazanımlar	93
3.4.5 İSPARK ve Sosyal Kazanımlar	95
3.4.6 İSPARK ve Otopark İşletmeciliğinde Teknolojik Gelişim	96
3.5 Kentiçi Otopark Hizmetlerinin Alternatif Sunum Yöntemlerinin Sürücülerin Park Etme Tercihleri ve Tutumları Üzerine Etkisi Anket Uygulaması	99

3.5.1 Araştırmanın Konusu ve Amacı	99
3.5.2 Araştırmanın Kapsamı ve Kısıtları	99
3.5.3 Araştırmanın Yöntemi ve Verilerin Toplanması	100
3.5.3.1 Güvenilirlik Analizi	101
3.5.3.2 Tutarlılık Analizi.....	102
3.5.3.3 Araştırmaya Katılanların Demografik Özellikleri	103
3.5.3.4 Genel Frekans Değerleri	107
3.5.3.5 Çapraz Tablolar.....	113
3.5.3.6 Hipotez Testleri.....	151
SONUÇ	155
EKLER	159
KAYNAKÇA.....	163

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No.
Tablo 1: Geniş Anlamda Kamusal Mallar	8
Tablo 2: Yönetimler Arası Transferler: Transfer Türleri ve Nitelikleri	19
Tablo 3: Farklı Ülkeler İçin Kamu-Özel Sektör Ortaklığı Tanımları	58
Tablo 4: Kamu-Özel Sektör Ortaklığı Türleri	61
Tablo 5: Kamu-Özel Sektör Ortaklığı Projelerinde Riskler	63
Tablo 6: Kamu-Özel Sektör Ortaklıları Hakkındaki Mitler	64
Tablo 7: Bölgelere ve Sektörlere Göre Kamu-Özel Sektör Ortaklık Anlaşmaları 1985-2013	66
Tablo 8: Otopark Yönetmeliklerinde Meydana Gelen Değişiklikler	82
Tablo 9: İSPARK A.Ş. Ortaklık Yapısı	87
Tablo 10: Yıllara Göre Otopark Adetleri ve Kapasiteleri.....	90
Tablo 11: 2012-2013 Aylık Otopark İşlem Miktarları	91
Tablo 12: 2010-2014 İstanbul ve Türkiye Motorlu Kara Taşıtları Sayısı	91
Tablo 13: Ocak 2014 Motorlu Kara Taşıtı Sayısına Göre İlk Beş İl	92
Tablo 14: İBB Teşebbüs ve Mülkiyet Gelirleri ile Otopark İşletmesi Gelirleri	94
Tablo 15: İSPARK Gerçekleşen Gelir-Gider-Yatırımlar 2008-2013	95
Tablo 16: İSPARK A.Ş.'nin İşlettiği Teknolojik Otoparklar	98
Tablo 17: Cronbach's Alpha Güvenilirlik Analizi	101
Tablo 18: Cronbach's Alpha Güvenilirlik Analizi	102
Tablo 19: Tutarlılık Analizi	102
Tablo 20: Cinsiyete Göre Kullanılan Araçların Aitlik Durumu	113
Tablo 21: Cinsiyete Göre En Çok Kullanılan Otopark Türü	114
Tablo 22: Cinsiyete Göre Otopark Yerlerini Kullanma Sebepleri	115
Tablo 23: Otopark Türleri ve Kullanılan Taşıtın Aitlik Durumu	116
Tablo 24: Otopark Türleri ve Kullanım Sıklıkları	117
Tablo 25: Otopark Türleri ve Hafta İçi Kullanım Saatleri	118
Tablo 26: Otopark Türleri ve Hafta Sonu Kullanım Saatleri	119
Tablo 27: Otopark Türleri ve Otopark Yeri Bulmada Günlere Göre Zorluk	120
Tablo 28: Otopark Türleri ve Otopark Yeri Arama Süresi	121

Tablo 29: Otopark Türlerinin Özelliklerine Göre İncelenmesi	122
Tablo 30: Otopark Türlerinin Sürücülerin Gelir Durumuna Göre İncelenmesi	123
Tablo 31: Otopark Türlerinin Rahatlıkla Otopark Yeri Bulma Açısından Değerlendirmesi	124
Tablo 32: Otopark Türlerinin Kullanılan Otopark Hizmetinden Memnuniyet Açısından Değerlendirmesi	125
Tablo 33: Otopark Türlerinin Kullanılan Otopark Hizmetinin Pahalılığı Açısından Değerlendirmesi	126
Tablo 34: Otopark Türlerinin Ulaşım Ağlarına Yakın Olması Durumunda Toplu Taşımayı Kullanma İstekliliğine Göre Değerlendirilmesi	127
Tablo 35: Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinde Hizmeti Sunan Birimin Türünün Tercihler Üzerindeki Etkisinin Cinsiyet Durumuna Göre İncelenmesi	128
Tablo 36: Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinde Hizmeti Sunan Birimin Türünün Tercihler Üzerindeki Etkisinin Eğitim Durumuna Göre İncelenmesi	129
Tablo 37: Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinde Hizmeti Sunan Birimin Türünün Tercihler Üzerindeki Etkisinin Eğitim Durumuna Göre İncelenmesi	130
Tablo 38: Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinde Hizmeti Sunması İstenen Kurum ve Cinsiyet Durumuna Göre İncelenmesi	131
Tablo 39: Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinde Hizmeti Sunması İstenen Kurum ve Eğitim Durumuna Göre İncelenmesi	132
Tablo 40: Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinde Hizmeti Sunması İstenen Kurum ve Gelir Durumuna Göre İncelenmesi	133
Tablo 41: Sürücülerin İSPARK Algısının Cinsiyet Durumuna Göre İncelenmesi	134
Tablo 42: Sürücülerin İSPARK Algısının Eğitim Durumuna Göre İncelenmesi	135
Tablo 43: Sürücülerin İSPARK Algısının Gelir Durumuna Göre İncelenmesi	136
Tablo 44: İSPARK Otopark Alanlarının Özellikleri Hakkında Sürücü Görüşleri	137
Tablo 45: İSPARK Otopark Alanlarının Sürücü Memnuniyeti Açısından Değerlendirmesi	138
Tablo 46: İSPARK Otopark Alanlarının Rahatlıkla Otopark Yeri Bulabilme Açısından Değerlendirmesi	139
Tablo 47: İSPARK Otopark Alanlarının Pahalılık Durumu Açısından Değerlendirmesi	140

Tablo 48: İSPARK Otopark Alanlarının Ulaşım Ağlarına Yakın Olması Durumunda Toplu Taşımayı Kullanma İstedişinin Değerlendirilmesi	141
Tablo 49: Sürücülerin Otopark Yeri İçin Tartışma Sıklıklarının Cinsiyet Durumuna Göre İncelenmesi	142
Tablo 50: Sürücülerin Otopark Yeri İçin Tartışma Sıklıklarının Eğitim Durumuna Göre İncelenmesi	143
Tablo 51: Sürücülerin Otopark Yeri İçin Tartışma Sıklıkları ve Eğitim Durumları Spearman Analizi	144
Tablo 52: Sürücülerin Otopark Yeri İçin Tartışma Sıklıklarının Gelir Durumuna Göre İncelenmesi	145
Tablo 53: Otopark Yeri Bulma Zorluğunun Sürücülerin Günlük Program Akışlarına Etkisinin Cinsiyete Göre İncelenmesi	147
Tablo 54: Bir Otopark Alanında Bulunması Gereken Özelliklerin Önemlilik Düzeyi	148
Tablo 55: Cinsiyet ve Otopark Kullanım Sıklığı ile İlgili Levene Testi ve Bağımsız Örneklem t Testi Sonuçları	152
Tablo 56: Rahatlıkla Otopark Yeri Bulabilme ile Kullanılan Otopark Hizmetinden Memnun Olma Arasında Spearman Analizi	153
Tablo 57: Otopark Yeri Arama Süresi ile Kullanılan Otopark Hizmetinden Memnun Olma Spearman Analizi	154

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa No.
Şekil 1: Yerel Yönetimlerin Finansman Kaynakları	16
Şekil 2: Ankete Katılanların Cinsiyetlerine Göre Dağılımları	103
Şekil 3: Ankete Katılanların Yaş Gruplarına Göre Dağılımları	104
Şekil 4: Ankete Katılanların Medeni Durumlarına Göre Dağılımları	104
Şekil 5: Ankete Katılanların Eğitim Durumlarına Göre Dağılımları	105
Şekil 6: Ankete Katılanların Çalıştıkları Sektörlere Göre Dağılımları	105
Şekil 7: Ankete Katılanların Gelir Gruplarına Göre Dağılımları	106
Şekil 8: Ankete Katılanların Aylık Otopark Harcamalarına Göre Dağılımları	106
Şekil 9: Otopark Türlerinin Kullanım Oranlarına Göre Dağılımları	108
Şekil 10: Otopark Alanlarının Hafta İçi En Çok Kullanım Başlangıç Saatleri	108
Şekil 11: Otopark Alanlarının Hafta Sonu En Çok Kullanım Başlangıç Saatleri	109
Şekil 12: Otopark Yeri Bulmada Günlere Göre Zorluk Derecesi	110
Şekil 13: Günlük Otopark Yeri Arama Süreleri	111
Şekil 14: Park Et & Devam Et Uygulamalarından Haberdarlık	112

GRAFİK LİSTESİ

	Sayfa No.
Grafik 1: Otopark Hizmetinin Dışsalılıkları	27
Grafik 2: 2005-2013 Yılları Arası İSPARK A.Ş. Gelirler Grafiği	94
Grafik 3: 2006-2014 Yılları Arası İSPARK A.Ş. Personel Sayıları.....	96
Grafik 4: Kullanılan Taşıtın Aitlik Durumuna Göre Dağılımı	107
Grafik 5: Otopark Alanları Hakkında Tutumlar	109
Grafik 6: Otopark Alanlarının Kullanım Nedenlerine Göre Oransal Dağılımı	111
Grafik 7: Park Et & Devam Et Kullanım Oranları	112
Grafik 8: Cinsiyete Göre En Çok Kullanılan Otopark Türü	114
Grafik 9: Otopark Yeri Aramanın Sürücülerin Moralleri Üzerindeki Etkileri	149
Grafik 10: Otopark Yeri Bulamamanın Sürücülerin Trafikteki Sakinlikleri Üzerine Etkileri	150
Grafik 11: Çocuk Sahibi Olmanın Otopark Tipi Tercihine Etkileri	150
Grafik 12: Otopark Alanlarında Park Etmeye Yardımcı Olunmasının Tercihler Üzerindeki Etkisi	151

FOTOĞRAF LİSTESİ

	Sayfa No.
Fotoğraf 1: İSPARK Katlı Otopark Alanları	89
Fotoğraf 2: İSPARK Açık ve Yol Üstü Otopark Alanları.....	90
Fotoğraf 3: İSPARK Dönme Dolap Otopark Sistemleri	97
Fotoğraf 4: İSPARK Mekanik Lift Otopark Sistemleri	97

KISALTMALAR

a.g.e.	Adı geçen eser
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
EGO	Elektrik, Gaz, Otobüs (Ankara’da belirtilen hizmetlerden sorumlu kurum)
EGM	Emniyet Genel Müdürlüğü
Ed.	Editör
ESHOT	Elektrik, Su, Havagazı, Otobüs, Trolleybüs (İzmir’de belirtilen hizmetlerden sorumlu kurum)
drl.	Derleyen
çev.	Çeviren
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İETT	İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
İSPARK	İstanbul Otopark İşletmeleri Ticaret A.Ş.
KDV	Katma Değer Vergisi
KÖSO	Kamu-Özel Sektör Ortaklığı
OECD	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü/İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı
s.	Sayfa
ss.	Sayfa Sırası
TDK	Türk Dil Kurumu
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
t.y.	Tarih Yok

GİRİŞ

Dünyanın pek çok ülkesinde nüfus artışı ve taşıt sayılarındaki artış kentiçi ulaşım problemlerinin artmasına neden olmuştur. Ulaşım problemlerinin başında, özellikle büyük şehirlerde, yapılan seyahatler sonucunda taşıtın park edilmesi için uygun otopark yeri bulunması gelmektedir. Sürücülerin uygun otopark yeri bulabilmek için fazladan seyahat etmesi trafik akışına ek bir yük getirmekte, zaman kayıplarına neden olmakta, havaya bırakılan egzoz gazı miktarını artırarak hava kirliliğine ve küresel ısınmaya neden olmaktadır.

Uygun otopark yerinin bulunamaması durumunda, sürücülerin büyük çoğunluğu cadde ve yol üzeri alanları kullanmaktadır. Bunun sonucunda söz konusu araçların park edildiği yollarda yolun kullanım kapasitesi azalmakta, trafik akış hızında yavaşlama meydana gelmekte ve yollarda tıkanmalar yaşanmaktadır. Görülmektedir ki, taşıtlar için uygun otopark yeri bulma süreci hem bireysel olarak sürücünün kendisine hem de diğer sürücülere ek maliyetler getirmektedir. Taşıtların seyahatleri neticesinde günün büyük kısmını park edilmiş halde geçirdiği de göz önüne alındığında, otopark hizmetlerinin etkin şekilde sunulmasının ne derece önemli olduğu ortaya çıkmaktadır.

Otopark sorununun etkilerinin yayıldığı alan belirli bir bölge veya sokak ile sınırlı iken, bu hizmetin nitelikli şekilde sunulmaması durumunda etkileri daha geniş alanlara yayılmaktadır. Bu durum, yerel yönetimleri otopark hizmetlerini etkin şekilde sunabilmek için çeşitli arayışlara itmektedir. Önceleri yerel yönetimler hizmet sunumunu doğrudan kendileri gerçekleştirirken zaman içerisinde sınır genişlikleri, nüfusları ve gelişmişlikleriyle orantılı olarak otopark hizmetlerinin sunumunda farklı yöntemlere başvurmuşlardır. Bu yöntemlerden biri olarak dünyanın farklı ülkelerinde otopark hizmetlerinin sunumunda kamu-özel sektör ortaklığı uygulamalarının kullanıldığı örneklerle karşılaşılmaktadır. Türkiye'ye bakıldığında ise yerel yönetimler taşıt miktarında ve ulaşım talebinde yaşanan hızlı artışları gidermede yetersiz kalmış ve ihtiyaç duyulan otopark hizmetlerinin yürütülmesi faaliyetlerinde, alternatif bir yöntem olarak kurdukları Belediye İktisadi Teşebbüsleri'ne başvurmuşlardır.

Otopark hizmetlerinin etkin şekilde sunulması hem kent yaşamı hem de ekonomik nedenlerden dolayı önemli olmasına rağmen Türkiye’de, başta İstanbul olmak üzere, otopark hizmetinin sunumunda arayışlar yakın dönemde gündeme gelmiştir. Bu gündemin oluşmasında İstanbul’da kent nüfusunda ve taşıt miktarlarında yaşanan artışlar ile otopark sorununun giderek artması etkili olmuştur. Bu arayış neticesinde Türkiye’nin en önemli kentlerinden biri olan İstanbul’da, kentiçindeki otopark alanlarının tek bir merkezden yürütülmesi amacıyla otopark hizmetinin sunumunda yeni bir model olarak İstanbul Büyükşehir Belediye’sinin teşebbüsü olan İSPARK A.Ş. kurulmuştur. Buradan hareketle İstanbul’da otopark hizmetlerinin sunumunda başvuru olan İSPARK modeli tez çalışmamızın başlıca unsurunu oluşturmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, dünya genelinde kentlerin yaşadığı önemli sorunlardan biri olan otopark hizmetlerinin etkin şekilde sunulması amacıyla kullanılan alternatif hizmet sunum yöntemlerinin ele alınması, Türkiye açısından İSPARK modelinin yaptığı çalışmalar, getirdiği yenilikler ile ürettiği değerin incelenmesi ve kentiçi otopark hizmetlerinin alternatif sunum yöntemlerinin sürücülerin park etme tercihleri ve tutumları üzerine etkisinin araştırılmasıdır. Her ülke kendi yöntemleri ve çözüm sistemleri ile otopark hizmetlerini yürütmektedir. Bu çalışmada otopark hizmetinin kamusal niteliklerini vurgulamak, Türkiye’de otopark hizmetlerinin sunumunda yaşanan sorunları ve hizmet sunumunda kullanılan yeni çözüm yöntemleri ile bunların etkilerini ortaya koymak ve dünya örneklerini de değerlendirerek konuyu ele almak amaçlanmıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde otopark hizmeti, kamusal nitelikleri ve teorik özellikleri açısından ele alınmış ve otopark hizmetlerinin sunumunda ilk merci olan yerel yönetimlerin hizmet sunumlarını gerçekleştirmede kullandıkları gelir kaynakları incelenmiştir. Daha sonra, kentin ve kamusal alanın bir unsuru olan yolların, kent ve kamusal alan ile olan ilişkisi üzerinde durulmuştur.

Çalışmanın ikinci bölümünde, yerel yönetimlerin değişen fonksiyonları ve görevleri ile yerel yönetimlerin alternatif hizmet sunumu yöntemlerine başvurma gerekçeleri açıklanmıştır. Farklı ülkelerde yerel yönetimlerin sundukları otopark

hizmetlerinde, alternatif bir yöntem olarak kullandıkları kamu-özel sektör ortaklıkları genel özellikleriyle tanıtılmıştır. Bunun ardından otopark hizmetlerinin sunumunda kamu-özel sektör ortaklığı uygulamaları aracılığıyla hizmet sunumunun gerçekleştirildiği ülke örneklerine yer verilmiştir.

Çalışmanın son bölümünde Türkiye’de yerel hizmetlerin sunumunun etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesi amacıyla kurulan Belediye İktisadi Teşebbüsleri tanıtılmıştır. Türkiye’de otopark hizmetinin yürütülmesinde yasal olarak belediyelerin sorumluluklarına yer verilerek çalışmanın ana temasını vurgulandıktan sonra otopark sorununun yönetilmesinde belirleyici olan otopark yönetmelikleri ve bunların tarihsel süreçleri incelenmiştir. Türkiye’de otopark hizmetlerinin sunumunda alternatif bir yöntem olarak kullanılan ve bir belediye iktisadi teşebbüsü olan İSPARK A.Ş. örneği, ekonomik kazanımlar, kapasite geliştirme, sosyal kazanımlar ve teknolojik gelişim gibi açılardan ele alınmıştır.

Çalışma kapsamında yapılan, Kentiçi Otopark Hizmetlerinin Alternatif Sunum Yöntemlerinin Sürücülerin Park Etme Tercihleri ve Tutumları Üzerine Etkisi başlıklı anket çalışmasının sonuçları da çalışmanın son bölümünde paylaşılmıştır. Anket uygulaması kapsamında İstanbul ili içerisinde 550 sürücü ile anket yapılmıştır. Bu sürücülerin de İstanbul genelini temsil edebilmesi açısından farklı ilçelerden pek çok sürücüye anket uygulanmasına özen gösterilmiştir.

Çalışmanın amacının gerçekleştirilmesine yönelik olarak otopark hizmeti ve bu hizmetin sunum yöntemleri ile ilgili olarak detaylı bir literatür araştırması yapılması amaçlanmıştır. Literatür araştırması sırasında otopark hizmeti ve hizmetin sunumu ile ilgili ulusal ve uluslararası kaynaklara başvurulmuştur. Araştırma sırasında otopark hizmetlerinin sunumunda en temel sorunun kentlerin giderek artan nüfusları ve taşıt sayıları olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Yerel yönetimlerin otopark hizmetlerinin sunumunda ortaya çıkan zorlukları hizmet sunumunda alternatif yöntemler kullanarak gidermeye çalıştıkları görülmüştür. Bu kapsamda farklı ülkelerde ve İstanbul’da otopark hizmetinin sunulmasında kullanılan modellere yer verilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

KAMUSAL BİR MAL OLARAK KENTİÇİ OTOPARK ALANLARI

Çalışmanın bu bölümünde, mal ve hizmet türlerinin nitelikleri hakkında bilgi verilmek suretiyle kentiçi otopark alanları kamusal bir mal ve hizmet olma yönleriyle ele alınarak tanımlanacaktır.

1.1 Mal ve Hizmetlerin Tanımlanması

Maliye literatürüne bakıldığında mal ve hizmetlerin genel olarak tam kamusal mal ve hizmetler, yarı kamusal mal ve hizmetler ile özel mal ve hizmetler şeklinde sınıflandırıldığı görülmektedir. Bu başlık altında söz konusu mal ve hizmetlerin genel özellikleri incelenirken bu mal ve hizmetlerin kendi içlerinde ortaya çıkan kendine özgü alt başlıklarına da yer verilmeye çalışılacaktır.

1.1.1 Tam Kamusal Mal ve Hizmetler

Toplum açısından önem taşıyan belirli mal ve hizmetler, eğer devlet tarafından üretilmezler ise başka türlü üretilmeyecek niteliktedirler. Bu mal ve hizmetlere, kamusal (kolektif) mal ve hizmetler denilmektedir¹. İsveçli İktisatçı Erik Lindhal, 1919 yılında yaptığı adil bir vergilemenin nasıl olması gerektiğini anlatan çalışmasında kolektif mallardan söz etmiştir². Fakat konu ile ilgili daha derinlemesine bir inceleme yapıldığında ilk kez Ugo Mazzola, sosyal ihtiyaçların giderilmesi hususunda, temel devlet hizmetlerinin bölünmezlik özelliği nedeniyle bireylerin ödedikleri vergi miktarına orantılı olarak fayda sağlayamadığını, özel bir sorun olarak gündeme getirmiştir³. Kamusal mallar teorisi ilk kez Samuelson tarafından sistematik bir şekilde ele alınıp biçimsel bir yapıya kavuşturulmuştur. Samuelson bu çalışmasında, mal ve

¹ Abdurrahman Akdoğan, **Kamu Maliyesi**, 14. Baskı, Ankara: Gazi Kitabevi, 2011, s. 41.

² Eric Lindahl, "Just Taxation-A Positive Solution", Richard A. Musgrave ve Alan T. Peacock (Ed.), **Classics in The Theory of Public Finance** içinde (168-176) London: McMillan, 1958, s. 168.

³ Richard A. Musgrave, **The Theory Of Public Finance**, New York: McGraw-Hill, 1959, s. 70.

hizmetleri belirli özellikler çerçevesinde sınıflandırmış ve özel tüketim malları ile kolektif tüketim malları olarak iki ana başlığa ayırmıştır⁴.

Konu ile ilgili olarak karşımıza çıkan bir diğer kavram Musgrave'in sosyal ihtiyaçlar kavramıdır. Musgrave'e göre bir kimsenin ödeme yapmadan (katkıda bulunmadan) fayda sağladığı bir durumda, fayda fiyatlanamadığı için piyasa mekanizması işlevini yitirmektedir. Bu durumda sosyal ihtiyaçları gideren mal ve hizmetlerin faydalarından herhangi bir bireyi mahrum etmek mümkün değildir⁵. Kamusal malların iki temel özelliği söz konusudur. Bu özellikler kamusal malların tüketimde rekabetin olmaması (nonrival in consumption) ve bireylerin bu malların tüketiminden mahrum bırakılamamasıdır (non excludable)⁶.

Tüketimde rekabetin olmaması, bir kişinin bir malı tüketmesi durumunda, başkalarının bu maldan tüketecekleri miktarda bir azalma meydana gelmemesidir. Bu durum söz konusu malların, marjinal maliyetinin sıfır olduğu anlamına gelmektedir⁷. Örneğin, bir deniz fenerinin kullanımında ek bir kullanıcının tüketimi için ilave kaynak ayrılmasına gerek yoktur. Bununla birlikte, savunma hizmeti ve temiz hava da tüketimde rekabetin olmadığı mallara örnek olarak verilebilir.

Kamusal malların tüketiminde dışlamanın olmaması, kamusal malların bir diğer temel özelliğidir. Bir kullanıcı bedelini ödemek istemese dahi onu tüketimin faydasından mahrum etmek mümkün değildir. Bu durum kamusal mal ve hizmetlerin mahiyetinden yani faydasının kolektif bir niteliğe sahip olmasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle fertlerin sağladığı özel faydanın kolektif faydadan ayrılıp fiyatlandırılması ve bedelinin tahsis edilmesi de söz konusu olamamaktadır⁸. Bu durum, kamusal mal ve hizmetlerde bedavacılık sorununun ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bedavacılık

⁴ Paul A. Samuelson, "The Pure Theory Of Public Expenditure", **The Review Of Economics And Statistics**, Vol. 36, No. 4, (November 1954), s. 387.

⁵ Musgrave, **The Theory Of Public Finance**, ss. 9-12.

⁶ Joseph H. Stiglitz, **Kamu Kesimi Ekonomisi**, Ömer Faruk Batırel (çev.), 2. Baskı, İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayını No: 549, 1994, s.150.

⁷ Harvey S. Rosen, **Public Finance**, Fifth Edition, Boston: Irwin / McGraw-Hill, 1993, s. 61.

⁸ Halil Nadaroğlu, **Kamu Maliye Teorisi**, 6. Baskı, İstanbul: BETA, 1985, s. 57.

sorunu literatürde, bir kimsenin herhangi bir maliyete katlanmadan bir malın tüketiminden fayda elde etmesi olarak tanımlanmaktadır⁹.

Tersinden düşünüldüğünde tüm özel malların tüketiminde rekabet ve dışlamanın olması mümkündür, fakat kamusal mal ve hizmetlerde böyle bir mevcudiyet yoktur. Bu iki temel özelliği aynı anda bünyesinde bulunduran mallara ise “saf (pür) kamusal mallar” denilmektedir¹⁰. Her iki temel özelliği bünyesinde barındırmayan mallar ise “saf olmayan kamusal mallar” şeklinde adlandırılmaktadır. Bu malların en temel özelliği ise dışsallıklarıdır. Dışsallıklar konusu yarı kamusal mal ve hizmetler başlığında incelenecektir.

Bazı durumlarda ise kişilerin tüketimden mahrum edilebilmesi mümkünken mahrum etmeyi gerçekleştirmenin yüksek maliyetler doğurması nedeniyle tercih edilmemektedir. Bununla birlikte tüketimden mahrum etme ucuz ve uygulanabilir olsa bile piyasa şartlarında bu malın üretiminin optimal seviyede üretilemeyeceği durumlar da söz konusu olabilmektedir¹¹.

John F. Due’ya göre, devlet faaliyetlerinin gerekçesi bu faaliyetlerin sosyal veya toplumsal özelliklere sahip olmasıdır. Bu faaliyetler sadece bireylere değil toplumun da faydasınadır ve bu faaliyetin faydasından bireylerin mahrum edilmesine imkân yoktur. Durum daha teknik olarak ifade edilecek olursa, bu faaliyetlerden elde edilen marjinal sosyal fayda, marjinal özel faydayı (bu sıfır da olabilir) aşmaktadır. Bu faaliyetlerin sağladıkları toplam fayda, bireylerin elde ettiği faydadan daha fazladır¹².

Buchanan, herhangi bir mal veya hizmet pür kamusal mal olarak ele anılacak ise bu aşırı kamusal özellik barındıran kurumsal bir yapı ile organize edilmelidir diyerek konunun politik yönüne dikkat çekmiştir¹³. Buradan hareketle kamusal mal ve hizmetlerin belirlenmesinde ve üretilmesinde politik tercihlerin ve kamu geleneğinin etkili olduğunu söylemek mümkündür.

⁹ N. Gregory Mankiw, **Principles Of Economics**, Third Edition, Ohio: Thomson / South-Western, 2004, s. 226.

¹⁰ Richard Cornes ve Todd Sandler, **The Theory of Externalities, Public Goods, and Clup Goods**, Cambridge: Cambridge University Press, 1986, s.6.

¹¹ Maurice Peston, **Macmillan Studies in Economics: Public Goods and the Public Sector**, Tiptree: Macmillan, 1972, ss. 17-18.

¹² John F. Due, **Government Finance: An Economic Analysis**, Third Edition, Homewood: Richard D. Irwin, 1963, s. 13.

¹³ James M. Buchanan, **The Demand and Supply of Public Goods**, Indianapolis: Liberty Fund, 1999, s. 35.

Zaman içerisinde bir malın kamusal mal şeklinde tanımlanmasını sağlayan temel özelliklerde teknolojik gelişmeler, toplumsal ve siyasal yapılarıdaki değişimler nedeniyle farklılıklar oluşmuştur. Önceden klasik bir kamu malı örneği sayılan deniz fenerleri, para ödenmesini sağlayan lazer okuma sisteminin geliştirilmesi sonucunda bazı ülkelerde tam kamusal mal olma özelliğini kaybetmiştir¹⁴.

Tablo 1’de mal ve hizmetlerin niteliklerinde zaman içerisinde yaşanan değişiklikler gösterilmektedir. 4 numaralı bölgeye bakıldığında atmosfer, tüketimde rekabetin olduğu bir mal olarak ele alınmıştır. Bu mal özelleştirme açısından ele alındığında ise 4B bölgesinde özelleştirilmemiş mal statüsündeyken, 4A bölgesinde kısmen özelleştirilmiş mal statüsünde tanımlanmış ve değişim göstermiştir.

Havayı kirletme izinleri gibi izinler sayesinde atmosfer, tüketimde rekabetin olduğu ve kısmen özelleştirilebilen bir mal haline dönüşmüştür. Bu düzenlemeler her ne kadar onu özel mal haline dönüştürmese de bazı aktörlerin onu belli bir yönde kullanmasını düzenlemekte veya kısıtlamaktadır.

¹⁴ Hülya Kirmanoğlu, **Kamu Ekonomisi Analizi**, 3. Baskı, İstanbul: Beta, 2011, s. 118.

Tablo 1
Geniş Anlamda Kamusal Mallar

ÖZELLEŞTİRİLMİŞ	TÜKETİMDE RAKİP	TÜKETİMDE RAKİP DEĞİL	ÖZELLEŞTİRİLMEMİŞ
	A: ÖZEL ALAN 1 Özel Mallar Süt Toprak Eğitim	2 2A: Rakip Olmayan Özelleştirilmiş Mallar Patentli Bilgi Kablo-Uydu TV	
		B: KAMUSAL ALAN 2B: Rakip Olmayan veya Özelleştirilmemiş Mallar Devlet Televizyon Kanalı Mülkiyet Hakları Rejimi Normlar ve Standartlar Ticari Olmayan Bilgi(Pisagor Teoremi gibi.) İnsan Haklarına Saygı Henüz Bilinmeyen Kötülükler (Keşfedilmemiş Kirlilik Türeleri gibi.)	
	4 4A: Rakip Mallar / Kısmen Özelleştirilmiş Atmosfer: Havayı Kirletme İzinleri Balıkçılık Kotaları Ücretli Yollar	3 Tam Kamusal Mallar Ay Işığı Barış ve Güvenlik/Karmaşa Kanun ve Düzen/Anarşi Finansal İstikrar/Finansal Kırılganlık Ekonomik İstikrar Büyüme ve Kalkınma Potansiyeli (Nitelikli İş Gücü) Piyasa Başarısı/Başarısızlığı Bulaşıcı Hastalıkların Yayılması / Kontrol Edilmesi	
	4B: Rakip Mallar / Özelleştirilmemiş Atmosfer Vahşi Yaşam Balık Stokları Kamusal Parklar ve Doğal Rezervler Herkes İçin Temel Eğitim ve Sağlık		

Kaynak: Inge Kaul ve Ronald U. Mendoza, “Advancing The Concept of Public Goods”, Inge Kaul, Pedro Conceição, Katell Le Goulven, Ronald U. Mendoza (Ed.), **Providing Global Public Goods: Managing Globalization** içinde (78-111), New York: UNDP, Oxford University Press, 2003, s. 83.

1.1.2 Yarı Kamusal Mal ve Hizmetler

Yarı kamusal mal ve hizmetler, kolektif karakterlidirler ve bu mal ve hizmetlerin faydalarından bazıları bölünemez bir bütündür. Bununla birlikte özel mal ve hizmetlerde olduğu gibi faydalarının bir kısmı bölünebilir niteliktedir¹⁵. Fakat bu mal ve hizmetlerin karakterleri kamusal mal ve hizmetlerdeki kadar belirgin değildir.

Yarı kamusal mal ve hizmetler ele ilk alındığında bölünebilir niteliktedir. Malı tüketenler tüketiminden, üreticileri ise malın üretiminden özel bir fayda sağlamaktadırlar. Buna ek olarak, bu mal ve hizmetlerde tüketimden dışlama da söz konusudur. Fakat bu mal ve hizmetlerin üretim ve tüketimi sonucunda dış faydalar ya da dış maliyetler doğmaktadır. Bu durum malın özel faydası ile sosyal faydası arasında ya da özel maliyeti ile sosyal maliyeti arasında bir farkın oluşmasına neden olmaktadır. Söz konusu farklar nedeniyle bu mal ve hizmetler etkin kaynak dağılımını bozacak şekilde piyasada eksik veya fazla üretilmektedir¹⁶.

Esas itibarıyla yarı kamusal mal ve hizmetlerin ortaya çıkma gerekçesi dışsallıklardır. Buchanan ve Stubblebine'ye göre tüketimde dışsallık etkisi, bir bireyin kayıtsızlık eğrisinin şekli veya konumunun başka bir bireyin tüketim faaliyetine bağlı olduğunu; üretimde dışsallık etkisi ise bir firmanın üretim fonksiyonunun başka bir firmanın girdi veya çıktıların miktarına bağlı olduğunu ifade eder¹⁷. Yani dışsallık toplumun belirli bir üyesi tarafından yapılan tüketim veya üretim faaliyetinin toplumun başka bir üyesine olumlu veya olumsuz yansımadır. Eğer bu yansıma olumlu ise pozitif dışsallık, olumsuz ise negatif dışsallık olarak adlandırılmaktadır.

Yarı kamusal mal ve hizmetlerin açıklanmasında eğitim hizmetleri en karakteristik örnek olarak konunun aydınlatılmasında kullanılmaktadır. Örneğin, yüksek öğrenim kurumunda okuyan bir birey, bu hizmetten özel bir fayda elde etmektedir. Aldığı eğitim sonucunda, yeteneklerini arttırarak kişisel gelirinde artış elde etme şansına da sahip olacaktır. Ancak toplum içinde eğitilmiş insanların artması; ülkelerin ekonomik,

¹⁵ James M. Buchanan ve Marilyn R. Flowers, **The Public Finance: An Introductory Textbook**, Sixth Edition, Homewood: Irwin, 1987, s. 21.

¹⁶ Ömer Faruk Batirel, **Kamu Maliyesi Teorisine Giriş**, 2. Baskı, İstanbul: İ.İ.T.A. Nihad Sayar Yayın ve Yardım Vakfı Yayınları, No: 316/549, 1979, s. 61.

¹⁷ James M. Buchanan ve Wm. Craig Stubblebine, "Externality", **Economica**, New Series, Vol. 29, No. 116, (November 1962), s. 371.

politik ve sosyal problemlerinin çözümünde toplum açısından sosyal bir fayda sağlamaktadır. Buradan hareketle eğitim hizmetlerinde özel fayda pazarlanabilir nitelikteyken sosyal fayda pazarlanamaz niteliktedir. Bu durumda özel firmalar üretimlerini gerçekleştirirken pazarlanabilir olması nedeniyle sadece özel faydayı dikkate alacaklardır¹⁸.

Piyasa fiyatları dışsallıklar söz konusu olduğunda, marjinal sosyal faydayı veya marjinal sosyal maliyetleri tam olarak yansıtamamaktadır. Marjinal özel maliyet ile marjinal dışsal maliyetin toplamı marjinal sosyal maliyeti vermektedir. Marjinal özel fayda ve marjinal dışsal faydanın toplamı da marjinal sosyal faydayı oluşturmaktadır¹⁹.

Piyasa fiyatlarının dışsallıkları yansıtma kabiliyetinin yetersiz olmasının ve bu tür mal ve hizmetlerin üretiminin tamamen piyasaya bırakılmasının kaynak dağılımında etkinlik üzerindeki olumsuz sonuçları vardır. Bu gerekçeyle kamu kesimi bu tür mal ve hizmetlerin üretimini bazen tamamen üzerine almayı tercih ederken bazen de vergi-sübvansiyonlar yoluyla sürece müdahil olmayı tercih etmektedir.

Devletler, bazı mal ve hizmetlerin en azından asgari seviyede tüketilmesini arzu etmektedir. Bu mal ve hizmetlere erdemli mal ve hizmetler adı verilmektedir. Aslında bu mal ve hizmetler piyasa içerisinde üretilebilen, yani bölünüp fiyatlandırılabilen, tüketiminde rekabetin ve dışlamanın söz konusu olduğu mal ve hizmetlerdir. Fakat bu mal ve hizmetlerin piyasaya bırakıldığı takdirde bireylerin eksik bilgi nedeniyle yetersiz tüketiceği düşünülmektedir. Örneğin, eğitim veya sağlık gibi hizmetlerin faydaları konusunda eksiksiz bilgiye sahip olmayan tüketiciler yeterli talepte bulunmayacaklardır²⁰. Bundan dolayı bu mal ve hizmetlerin tüketimine yönelik müdahaleler söz konusu olmaktadır. Bu müdahaleler devlet tarafından yasal zorunluluklar, bilgi aktarımı ve sübvansiyonlar yoluyla yapılmaktadır²¹.

¹⁸ Halil Nadaroğlu, **Kamu Maliye Teorisi**, 6. Baskı, İstanbul: BETA, ss. 62-63.

¹⁹ David H. Hyman, **Public Finance: A Contemporary Application of Theory to Policy**, Sixth Edition, Forth Worth: Dryden Press, 1998, ss. 96-101.

²⁰ Güneri Akalın, **Kamu Ekonomisi**, Ankara: Ankara Üniversitesi SBF Yayınları No: 486, 1986, ss. 50-51.

²¹ Stephen J. Bailey, **Public Sector Economics: Theory, Policy and Practice**, London: McMillan, 1995, s. 28.

1.1.2.1 Yerel Kamusal Mal ve Hizmetler

Kamu maliyesinde mal ve hizmetler sınıflandırılırken genel olarak kamusal mal ve hizmetler, yarı kamusal mal ve hizmetler ve özel mal ve hizmetler şeklinde bir sınıflandırmaya tabi tutulmaktadır. Bu mal ve hizmetlerinin sunumu ise ulusal ve bölgesel düzeyde ayrıca ele alınmaktadır. Yakın dönemlerde teknoloji, iletişim ve ulaşım gibi alanlarda yaşanan pek çok değişim sonucunda bu mal ve hizmetlerin küresel düzeyde sunumu da gündeme gelmiştir.

Savunma, adalet gibi faydası ulusal düzeyde olan mal ve hizmetler *merkezi idare* tarafından sunulurken, temizlik ve otopark hizmetleri gibi faydası bölgesel düzeyde olan mal ve hizmetler ise *yerel yönetimler* tarafından sunulmaktadır. Buradan hareketle kamusal bir mal ve hizmetin faydasının yayıldığı alan o mal ve hizmetlerin kimin tarafından sunulacağı noktasında farklılıklar oluşmasına neden olmaktadır²².

1.1.2.2. Yerel Kamusal Mal ve Hizmetlerin Tanımı ve Özellikleri

Sunulduklarında faydaları belirli bir coğrafi alan (yöre-yaşam yeri) içerisinde sınırlı olan ve söz konusu coğrafi bölge dışında ikamet edenleri tüketimden dışlamanın mümkün olduğu kamusal mallara “yerel kamusal mallar” denilmektedir²³. Kanalizasyon, kaldırım, itfaiye hizmetleri, parklar, çöp toplama hizmetleri ve kentiçi ulaşım gibi hizmetler yerel kamusal mal ve hizmetlere örnek teşkil etmektedir²⁴.

Tanımda da belirtildiği üzere bu mal ve hizmetleri faydaları belirli bir bölgede yaşayanlara yansımaktadır. Örneğin itfaiye hizmetlerinde bu durum oldukça belirgindir. Hizmetin sunulduğu söz konusu bölgenin dışında ikamet edenler, bu hizmetten faydalanamamaktadır. Bununla birlikte yerel yönetimlerin sunduğu eğitim ve sağlık

²² Özhan Çetinkaya, **Mahalli İdareler Maliyesi**, 3. Baskı, Bursa: Ekin, 2012, ss. 19-20.

²³ Charles B. Blankart ve Rainald Borck, “Local Public Finance”, Jürgen G. Backhaus ve Richard E. Wagner (Ed.), **Handbook of Public Finance** içinde (440-476), Boston: Kluwer Academic Publishers, 2005, s. 448; Charles Viktor Brown ve Peter McLeod Jackson, **Public Sector Economies**, 4th Edition, Oxford: Basil Blackwell, 1990, s. 255; William H. Oakland, “Theory of Public Goods”, Alan J. Auerbach ve Martin Feldstein (Ed.), **Handbook of Public Economics Volume 2** içinde (485-535), Amsterdam: Nort Holland - Elsevier, 1987, s. 503.

²⁴ Çetinkaya, a.g.e., s. 21.

gibi hizmetler ise esas itibariyle özel mal niteliği taşımaktadır ve bu malların tüketiminden mahrum bırakma kolay olmakla birlikte arzulanan bir durum değildir²⁵.

Yerel kamusal mal ve hizmetlerin ele alınırken üç temel özellikten bahsetmek mümkündür. İlk özellik olarak, yerel kamusal mal ve hizmetlerde tüketimde rekabetin olmaması özelliği bulunmaktadır. Faydaları belirli bir coğrafi sınırlar içerisinde yayılan mallar olarak tanımlanmış olduğumuz yerel kamusal mal ve hizmetlerde, söz konusu coğrafi sınırlar içerisinde bu mal ve hizmetlerin tüketiminde rekabet; bazen hiç görülmemekte bazen de belirli bir dereceye kadar görülmektedir. Bunun yanı sıra yerel kamusal mal ve hizmetlerin sunuldukları bölgelerde keskin nüfus artışlarının yaşanması durumunda, belirli bir noktadan sonra bu mal ve hizmetlerin tüketilmesinde rekabet oluşmaktadır²⁶.

Yerel kamusal malların tanımlanmasının en özel unsuru, coğrafi kısıt hususudur. Bu durum, yerel kamusal mallarda tüketimde dışlamanın olup olmayacağı sorusuna yol açmaktadır. Buradan hareketle ikinci özellik olarak karşımıza yerel kamusal mal ve hizmetlerde dışlamanın mümkün olmaması çıkmaktadır. Yerel kamusal mallar teorisi, yerel yönetimlerin vergilendirme ve harcama kararları üzerine odaklanmaktadır. Yerel kamusal malların sunumunda, tüketimde dışlamanın olup olmayacağı bu malların karakteristik özelliklerinden ziyade politik bir tercihin konusudur. Yerel yönetimler söz konusu mallara ulaşım konusunda pek çok düzenleme yapmaktadır²⁷.

Yerel kamusal mal ve hizmetlerde tüketimde dışlama belki iki durumda mümkün olabilmektedir. Birinci olarak tüketici, yerel kamusal malın faydasından yararlanabilmek için orada yerleşik olmalıdır. Örneğin yerel otoriteler, ev satışlarını engelleyerek, orada yerleşik olanları mahkeme kararıyla tahliye ederek ya da yeni inşaat yapımlarını engelleyerek buna ulaşabilmektedir. Yani uygulanması zor da olsa yeni kullanıcıların dışlanması mümkün olmaktadır.

²⁵ Metin Meriç ve Mustafa Sakal, **Yerel Yönetimler ve Finansmanı**, 2. Baskı, İzmir: Birleşik Yayıncılık, 2005, s. 64.

²⁶ Michael Howard, **Public Sector Economics for Developing Countries**, Canada: University of the West Indies Press, 2001, s. 15.

²⁷ Jean Hindriks ve Gareth D. Myles, **Intermediate Public Economics**, Cambridge: The MIT Press, 2006, s. 145.

Yerel kamusal mal ve hizmetler ile ilgili ikinci olarak, vergilerin ödenmesi temelinde tüketimde dışlama söz konusu olabilmektedir. Yerleşiklerden herhangi biri yerel vergileri ödemeyi reddederse vergi toplama konusunda yasal otorite olan yerel otorite, tüketiciden vergiyi zorla tahsil edebilmektedir ya da onun kulüpten çıkartabilmektedir. Eğer tüketimde dışlamayı uygulamak mümkün olursa ki bunun uygulanması oldukça zordur, yerel kamusal malların kulüp mallar ile aynı olduğu düşünülebilir²⁸.

Yerel kamusal mal ve hizmetler ile ilgili olarak üçüncü özellik ise faydalarının ölçeğinin diğer kamusal mal ve hizmetlere nispeten daha küçük olmasıdır. Bu durum, hem bu mal ve hizmetin niteliğini belirlerken hem de sunulacak olan hizmetin hangi birim tarafından sunulacağına da ışık tutmaktadır. Temelde bir malın faydasının yayılma alanı ile üretildiği birimin sınırları, birbirine eşit olması arzulanmaktadır ve bir malın üretimine karar verildiğinde yerel tercihlerin ve şartların da dikkate alınması önemlidir. Buradan hareketle yerel kamusal mallar yerel seviyede, ulusal kamusal mallar merkezi yönetim seviyesinde ve global kamusal mallar ise uluslararası seviyede üretilmelidir²⁹.

1.1.2.3. Yerel Kamusal Mal ve Hizmetlerin Sunumu

Kamusal mal ve hizmetler sunulurken bu mal ve hizmetlerin tüketicilere en iyi biçimde sunulması gerekliliği, merkezi idare ile yerel yönetimler arasında hangi hizmetlerin merkezi idare tarafından sunulacağının ve hangilerinin yerel yönetimlerce sunulacağının kararının verilmesini önemli hale getirmektedir. Burada temel ölçüt hizmetin yapılmasını en etkin ve yararlı biçimde sağlayacak olan kurulaşa görev verilmesidir. Bunun sonucunda yerel kamusal mal ve hizmetlerin yerel yönetimlerce yapılmasında basitlik, çabukluk ve ucuzluk gibi yararlar söz konusudur³⁰.

Kamusal mal ve hizmetlerin bazılarının yerel yönetimlerce sunumunun tarihsel geçmişi üst orta çağ (900-1350) dönemine dayanmaktadır³¹. Maliye literatürüne

²⁸ Hindriks ve Myles, a.g.e., ss. 160-161.

²⁹ Kaul ve Mendoza, a.g.e., s. 91.

³⁰ Nuri Tortop, **Mahalli İdareler**, 3. Baskı, Ankara: İlk-San Matbaası, 1988, s.38.

³¹ Blankart ve Borck, a.g.e., s. 441.

bakıldığında ise bu konu Katlı Kek Modeli, Tiebout Hipotezi, Kulüp Mallar Teorisi gibi farklı modellerle ele alınmaktadır.

Musgrave ve Tiebout'un Katlı Kek (Layer Cake) modelinde, kamu sektöründe istikrarın sağlanması ve gelirin yeniden dağılımı fonksiyonlarını merkezi yönetimin yerine getirmesi gerektiğini kaynak tahsisinin ise yerel yönetimler tarafından gerçekleştirilmesi gerekliliği vurgulanmaktadır. Yerel yönetimlerin alt kademeleri, bireylerin söz konusu yerel tercihlerini en iyi yansıtacak veya sağlayacak birimler olarak düşünülmektedir. Bu durum kaynak tahsisinde etkinliğe ulaşılmasını sağlamaktadır³². Tiebout, eğitim ve sağlık gibi pek çok hizmetin sunumunda merkezi idarenin varlığının gerekliliğini sorgulamaktadır. Yerel kamusal mal ve hizmetlerin etkin şekilde üretimi ve bireylerin bu mallara karşı olan kişisel tercihlerinin açıklanmasında yerel düzeyde yapılacak çözümlerin daha etkin olacağını ileri sürmektedir. Bireylerin önceliklerinde farklılıklar olması nedeniyle arzu ettikleri mal ve hizmetleri temin etmede farklı bölgelere toplanabileceklerini ve tıpkı özel mal ve hizmetlerde olduğu gibi kamusal mal ve hizmetler için de tercihlerini açıklayacaklarını söylemektedir³³. Yerel olarak sunulan kamusal mallar konusu ile ilgili olarak literatürde yer alan diğer bir teori Kulüp Mallar Teorisi'dir. Bu mallar yarı kamusal mallar olarak da ifade edilmektedir. Belirli bir kapasiteden sonra rekabet söz konusu olmaktadır ve tüketim-faydasından fiyatlandırma yoluyla mahrum etmek mümkündür³⁴. Kulüp malları ve yerel kamusal mallar pek çok bakımdan birbirleri örtüşmektedir ve terminolojide sıklıkla birbirinin yerine kullanılmaktadır. Kulüp mallar homojen nüfus ile daha çok etkinlik konusuna odaklanmaktadır. Bunun aksine yerel kamusal mallar teorisinde kullanılan analizlerde heterojen nüfus öne çıkmaktadır. Her zaman geçerli olmamakla birlikte yerel kamusal mallar yerel yönetimlerin rolleri ve yapılanması üzerine odaklanırken kulüp mallar ise piyasa ekonomisine odaklanmaktadır³⁵.

³² Brown ve Jackson, a.g.e. s. 256.

³³ Charles M. Tiebout, "A Pure Theory of Local Expenditures", **The Journal of Political Economy**, Vol. 64, No. 4, (October 1956), ss. 416-424.

³⁴ Mustafa Durmuş, "Sosyal (Kamusal) Malların Yeniden Tanımlanması Gereği", **Ekonomik Yaklaşım**, Cilt. 17, Sayı. 59, s.79.

³⁵ Hindriks ve Myles, a.g.e., s. 145.

1.1.2.4 Yerel Kamusal Mal ve Hizmetlerin Finansmanı

Yerel kamusal mal ve hizmetler halka yakınlık ve tüketici tercihlerini yansıtmada başarılı olmaları nedeniyle genellikle yerel yönetimler tarafından üretilmektedirler. Üretilecek olan hizmetler belirlenirken hizmetin ölçeğinin büyüklüğü üretimin etkin şekilde yapılmasını engelleyebilmekte ve bundan dolayı merkezi yönetimler üretime dahil olmaktadır³⁶. Mal ve hizmetlerin sunumlarının devamlılığı ve bu sunumların etkin şekilde gerçekleştirilmesi açısından yerel yönetimlerin gelir kaynakları önem kazanmaktadır.

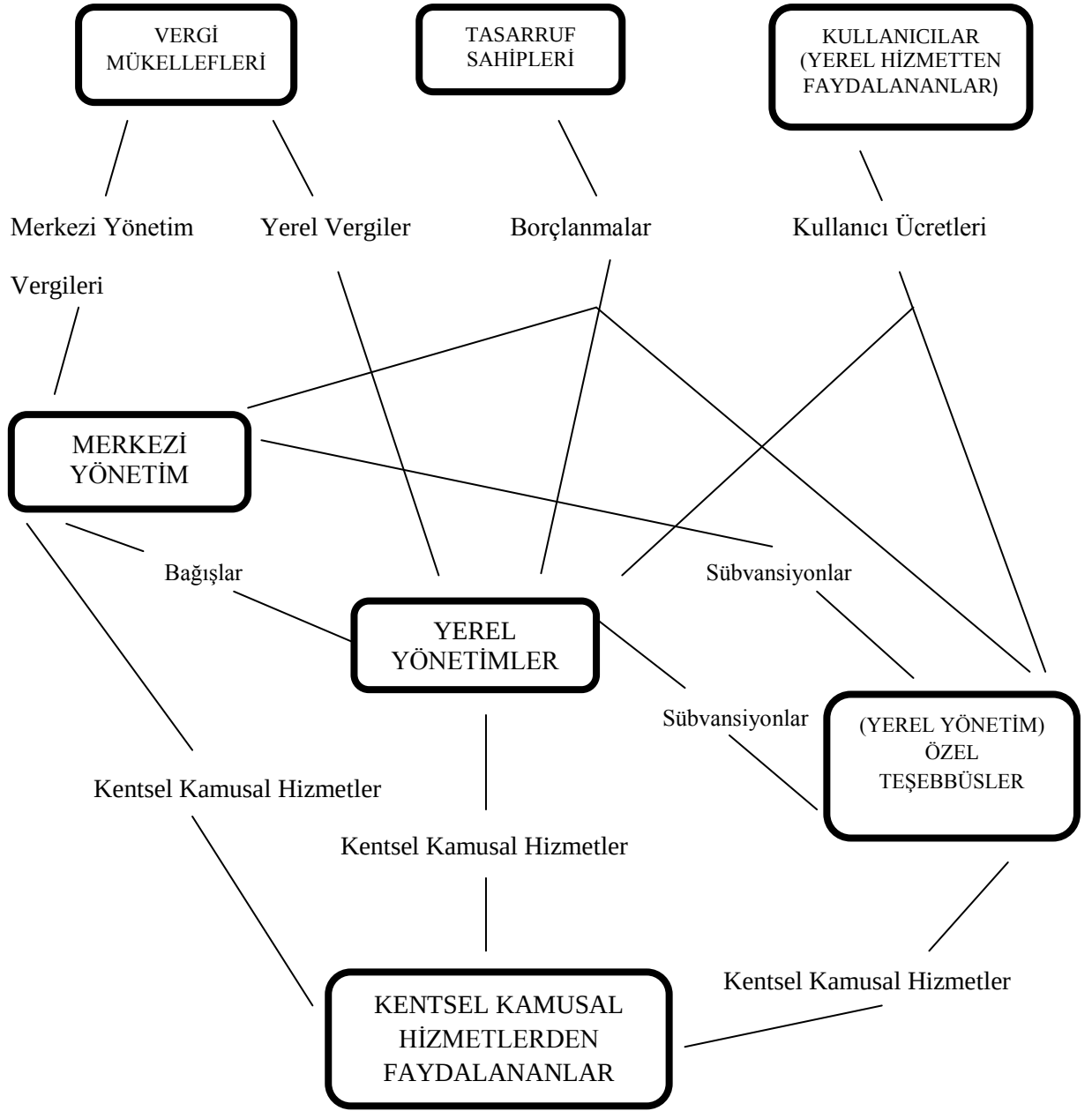
Optimal bir gelir bölüşümünden söz etmek çoğu zaman mümkün olmasa da yerel gelir yapısının belirlenmesinde bazı temel noktalar söz konusudur. İlk olarak, iyi bir yerel gelir sisteminin maliyetleri düşük, gelirlerinin yönetimi basit ve tahsilât masrafları az olmalıdır. İkinci olarak, gelirler zaman içerisinde istikrarlı bir yapıya kavuşmuş olmalı yerel ihtiyaçları karşılamada yeterli ve esneklik kazanmış olmalıdır. Üçüncü olarak, iyi bir yerel gelir sisteminde yerel gelir yapılanması hesap verilebilirlik ve şeffaflık özellikleri taşınmalıdır. Bunu sağlamak için ise fayda ilkesinin merkeze alındığı yerel gelir sistemi oluşturulmalıdır³⁷. Son olarak, yerel gelir sisteminin mali özerkliği sağlanmalıdır. Bu kapsamda, vergi matrahının mümkün mertebe hareketli olmaması, vergi gelirlerinin yerel ihtiyaçların karşılanmasında yeterli seviyede olması ve de bu gelirlerin istikrarlı ve öngörülebilir olması gerekmektedir³⁸.

Yerel gelir sisteminin iyi şekilde kurulabilmesi için gerekli olan şartlara değindikten sonra teorik olarak genel hatları ile yerel kamusal mal ve hizmetlerin finansmanında kullanılan gelir kaynakları Şekil 1 yardımıyla aşağıda gösterilmektedir.

³⁶ Nihat Falay, "Yerel Yönetimlerin Hizmet ve Harcama Sorumlulukları", Ayşe Güner ve Serdar Yılmaz (Ed.), **Mali Yerelleşme: Teori ve Uygulama Üzerine Yazılar** içinde (9-29), İstanbul: Güncel Yayıncılık, 2006, ss. 11-12.

³⁷ Ayşe Güner, "Yönetimler Arası Gelir Bölüşümü Temel İlke ve Uygulamalar", Ayşe Güner ve Serdar Yılmaz (Ed.), **Mali Yerelleşme: Teori ve Uygulama Üzerine Yazılar** içinde (61-82), İstanbul: Güncel Yayıncılık, 2006, ss. 61-62.

³⁸ Richard M. Bird ve François Vaillancourt, "Fiscal Decentralization in Developing Countries: An Overview", **Fiscal Decentralization in Developing Countries** içinde (1-48), Cambridge: Cambridge University Press, 1998, s. 11.



Şekil 1: Yerel Yönetimlerin Finansman Kaynakları

Kaynak: Remy Prud'homme, "Financing Urban Public Services", Edwin S. Mills (Ed.), **Handbook of Regional and Urban Economics; Vol. II, Urban Economics** içinde (1179-1206), Holland: Elsevier Science Publishers, 1987, s. 1181

1.1.2.4.1 Öz Gelirler

Kamu gelirlerinin merkezi yönetim ve yerel yönetimler arasında dağılımının yapılması ve bunun belli kurallara bağlanması oldukça zordur. Bu zorluğa rağmen vergilerin nitelik ve türleri dikkate alınarak bazı vergi gelirlerinin merkezi idareye bazı vergi gelirlerinin yerel yönetimlere bırakılabilmesi ve bazılarının da her ikisi arasında bölüştürülmesi söz konusu olabilmektedir. Bu ayırım yapılırken kesin doğru olduğu söylenemese de genellikle şahsi karakterli olan subjektif nitelikli vergileri merkezi yönetimlere, aynı nitelikli olan objektif nitelikli vergileri ise yerel yönetimlere bırakılması olanaklıdır³⁹.

Yerel yönetimlerin vergileme yetkisi bazı vergi matrahlarının yerel yönetimlere tahsis edilmesi, yerel yönetimler ile merkezi yönetimler arasında bazı vergi matrahlarının paylaşılması ve merkezi yönetimlerce tahsil edilmekte olan bazı vergilere ek vergi koyma yetkisi olarak üç yöntem ile gerçekleşmektedir. Daha öncede bahsedildiği üzere gelir bölüşümünde temel sorun hangi vergilerin yerel yönetimlere tahsis edileceğidir. Mümkün olduğunca hareketsiz, sabit vergi matrahına sahip olan, merkezi yönetimlerin üstlendiği ekonomik istikrarı sağlama fonksiyonuna hizmet eden vergiler (katma değer vergisi ya da perakende satış vergisi) gibi geniş tabanlı olmayan vergiler olmalıdır. Bununla birlikte gelirin adil dağılımı fonksiyonunu sağlamayı hedefleyen artan oranlı vergiler merkezi yönetimlerce tahsis edilmedir. Son olarak bazı vergi matrahlarında yönetimler arasında dengesiz dağılımlar söz konusu olabilmektedir. Bu nedenle doğal kaynakların vergilendirilmesi merkezi yönetimlere bırakılmadır⁴⁰.

Yukarıda söz edilen kriterler dikkate alındığında bu kriterleri sağlayan üç vergi karşımıza çıkmaktadır. Bunlar emlak vergisi, motorlu taşıtlar vergisi ve yerel işletme vergileridir. Yerel yönetimlerin en önemli gelir kaynaklarından birinin emlak vergisi olduğu ve bu verginin yerel yönetimlere gerçek vergileme gücünü sağlayan önemli bir araç olduğu kabul edilmektedir⁴¹. Emlak vergisinde, verginin konusunu meydana

³⁹ M. Kamil Mutluer ve Erdoğan Öner, **Teoride Ve Uygulamada Mahalli İdareler Maliyesi**, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 273, 2009, s. 38.

⁴⁰ Güner, a.g.e., s. 64.

⁴¹ Maria Flavia Ambrosanio ve Massimo Bordignon, "Normative Versus Positive Theories of Revenue Assignments in Federations", Enhistam Ahmad ve Giorgio Brosio (Ed.), **Handbook of Fiscal Federalism** içinde (306-338), Cheltenham: Edward Elgar, 2006, s. 335.

getiren nesne ya da olay belirli sınırlar içerisinde. Bu nedenle, bu vergiler öngörülebilir ve istikrarlı gelir kaynaklarıdır. Bu vergilerin yerel yönetimlerce tahsis edilmesi üzerine pek çok görüş söz konusudur⁴².

Fayda prensibine uygun olarak yerel yönetimlerin gelirlerinin artırmalarının ve özel olarak sunulan yerel hizmetlerin maliyetlerini karşılamada harçlar ve kullanıcı ücretleri de önemli bir yere sahiptir. Harçlar ve kullanıcı ücretleri yerel yönetimler için gelir oluştururken bununla birlikte fiyatlandırma mekanizmasının önemli bir fonksiyonu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sayede yerel olarak sunulan malların sadece o bölgede yerleşik olanlar tarafından kullanılacağı ve faydalarının maliyetlerini aşmayacağı güvence altına alınmaktadır⁴³.

İktisadi teşebbüs gelirleri de yerel yönetimlerin öz gelirleri arasında yer almaktadır. Pek çok ülkede yerel yönetimler kendi bölge sınırları içerisinde meydana gelen ihtiyaçları gidermek amacıyla bu tür teşebbüsler kurmakta ve işletmektedir. Bu gelirlerle belediyeler tarafından işletilen şirketler eliyle üretilen elektrik, su, otobüs hizmetlerinden yararlananlardan sağlanan gelirler örnek olarak verilebilir⁴⁴.

1.1.2.4.2 Merkezi Yönetimden Yapılan Transferler

Merkezi yönetimler tarafından yapılan transferler, yerel yönetimlerin gelir kaynaklarının önemli bir ayağını oluşturmaktadır. Merkezi yönetimlerden yerel yönetimlere yapılan bu transferlerin gerekçelerini üç temel noktada toplamak mümkündür. Öncelikle transferlerin ilk nedeni vergi gelirlerinin merkezi yönetim ve yerel yönetimler arasında tahsis edilmesinde yaşanan problemler ile ilgilidir. Yerel yönetimlerce sunulan pek çok hizmet olmasına karşın bazı gelirler merkezi yönetim tarafından toplanmakta ve bu durum yerel gelirler ile harcamalar arasında eşitsizlik doğurmaktadır. İkinci olarak transferler, yönetimler arası eşitsizlikleri gidermek amacıyla yapılmaktadır. Son olarak ise dışsalıkları dengelemek amacıyla transferler yapılmaktadır. Bazı yerel yönetim hizmetlerinin faydaları yerel yönetimlerin sınırlarını

⁴² Mutluer ve Öner, a.g.e., s. 40.

⁴³ Jorge Martinez-Vazquez, "Revenue Assignments in The Practice of Local Desentralization", Nuria Bosch ve Jose M. Duran (Ed.), **Fiscal Federalism and Political Decentralization: Lesson from Spain, Germany and Canada** içinde (27-55), Cheltenham: Edward Elgar, 2008, s. 39.

⁴⁴ Ahmet Ulusoy ve Tekin Akdemir, **Mahalli İdareler: Teori, Uygulama**, Maliye, 7. Baskı, Ankara: Seçkin, 2012, s. 114.

aşmakta ve yerleşik olmayanlara da faydalar sağlamaktadır. Bu durumda transferlerin dışsallık yayan hizmetlerin maliyetlerinin bir bölümüne ortak olduğu söylenebilir. Bu temel nedenler ile birlikte bazı yerel kamusal mal ve hizmetlerin dışsallıklarının önemi ulusal ölçekte olması ve asgari standartlarda hizmet sunumu gibi farklı gerekçeler de transferlerin yapılma nedenleri arasında karşımıza çıkmaktadır⁴⁵.

Tablo 2
Yönetimler Arası Transferler: Transfer Türleri ve Nitelikleri

Yönetimler Arası Transferler: Transfer Türleri ve Nitelikleri				
	Koşullu			Koşulsuz
	Açık Uçlu, Karşılıklı	Kapalı Uçlu, Karşılıklı	Karşılıksız	
Açıklama	Bir birimlik transfer karşılığında alıcı bir birim karşılık koymalıdır. Açık uçlu olması, kullanılabilecek fonlarda tavan sınır olmadığı anlamına gelmektedir. Transferin maliyeti alıcının harcama davranışına bağlıdır.	Bir birimlik transfer karşılığında alıcı birim bir miktar karşılık koymalıdır. Kullanılabilecek toplan transfer miktarında tava bir sınır belirlenmiştir.	Sabit bir transfer miktarı gerçekleştirilir. Alıcının katkısı beklenmez. Ancak transferin belirlenen kamu hizmeti için kullanılması şart koşulur.	Eşitleme amaçlı gerçekleştirilir. Alıcı, fonları istediği gibi kullanabilir.
Transferin Amacı	Bölgeler arası pozitif dışsallığı olan hizmetlerin veya üretimin teşvik edilmesi.	Açık uçlu ile aynı.	Ulusal önceliği olan sektörlere harcamanın teşvik edilmesi. Kullanımına getirilen sınırlama bu transfer türünü koşulsuz transferlerden ayırır.	Harcama kapasitesini artırır. Yatay veya dikey dengesizliği giderme amacını güdebilir.

Kaynak: Serdar Yılmaz ve Yakup Beriş, “Yönetimler Arası Mali Transferler: Teorik Çerçeve ve Türkiye Uygulaması”, Ayşe Güner ve Serdar Yılmaz (Ed.), **Mali Yerelleşme: Teori ve Uygulama Üzerine Yazılar** içinde (95-119), İstanbul: Güncel Yayıncılık, 2006, s. 103.

⁴⁵ Ahmet Ulusoy ve Tekin Akdemir, “Yönetimlerarası Transferler: Teori ve Türkiye Uygulaması”, Nihat Falay ve Diğerleri (Ed.), **Türkiye’de Yerel Yönetimlerin Sorunları Ve Geleceği** içinde (113-142), 2. Baskı, Ankara: Seçkin, 2010, ss. 113-117.

Tablo 2’de görüldüğü gibi yapılan transferleri koşullu ve koşulsuz transferler olmak üzere iki ana başlığa ayırabiliriz. Koşullu transferler ise kendi aralarında karşılıklı ve karşılıksız transferler olarak ayrılmaktadır. Karşılıklı transferleri ise açık uçlu ve kapalı uçlu olarak iki başlıkta görmekteyiz.

1.1.2.4.3 Borçlanma

Merkezi yönetimden yapılan transferlerde olduğu gibi, mahalli idarelerin artan gelir ihtiyaçları nedeniyle pek çok yerel yönetim sundukları hizmetleri devamlılığı için artan bir şekilde iç ve dış kaynaklardan borçlanmaktadır. Dışarıdan yapılan borçlanmalar daha çok tahvil, bono çıkararak ya da Dünya Bankası uluslararası kuruluşlardan yapılan borçlanmalardır⁴⁶.

Öz gelirler ve merkezi yönetimlerden yapılan transferlerden farklı olarak borçlanma gelirleri, geri ödenmesi gereken geçici kaynaklar olup gelecek kuşakları da yükümlülük altına sokmaktadır. Borçlanma uzun vadeli yatırımlardan kaynaklanan yükün nesiller arasında paylaştırılması, vergi dengesini bozmadan ve ek vergiler koymadan gerekli büyük yatırımların yapılması, yerel kalkınmanın hızlanmasından elde edilen faydaların borçlanmanın maliyetini azaltması, yatırımlarının süresinin uzamasının maliyetleri artırması gibi nedenlerle yapılmaktadır⁴⁷.

Yerel yönetimlerin borçlanmasının sağladığı faydalara rağmen borç olarak alınan kaynakların verimli yatırımlarda kullanılmaması durumunda gelecek yıl bütçelerine önemli yükler getirmektedir. Aşırı borçlanma mali disiplinsizliğe yol açarak zaman zaman makroekonomik politikalara da zarar verebilmektedir. Bu gibi nedenlerden dolayı pek çok ülkede yerel yönetimlerin borçlanmalarına piyasa sınırlamaları, idari sınırlamalar ve kurala dayalı sınırlamalardan oluşan sınırlamalar getirmektedir. İdari sınırlamalar yerel idarenin borçlanmasının üst idarenin onayından geçmesi olarak tanımlanabilir. Kurala dayalı sınırlamalar ise borçlanmanın yerel yönetimin gelirlerinin belli bir kısmını aşmaması ve borç olarak elde edilen gelirlerin diğer borçların ödenmesinde kullanılmaması şartı olarak ifade edilebilir. Piyasa

⁴⁶ Mutluer ve Öner, a.g.e., s. 54.

⁴⁷ Zuhâl Yıldırım, “Belediye Hizmetlerinin Finansmanında Borçlanma”, Figen Altuğ, Özhan Çetinkaya ve Selçuk İpek (Ed.), **Mahalli İdareler Maliyesi Üzerine Yazılar** içinde (97-116), Bursa: Ekin, 2010, ss. 97-99.

sınırlamaları borçlanmanın yurt içinden yapılması ya da belli kurumlardan yapılması şartının getirilmesi şeklinde olabilmektedir⁴⁸.

1.1.2.5 Yerel Kamusal Mal ve Hizmetlerin Sunumunda Etkinlik

Kamusal mal ve hizmetlerin sunumunda etkinliğin yönetim düzeyleri arasında nasıl olacağı hakkında görüş birliği olmasa da kamusal mallar teorisine bakıldığında yerel kamusal mal ve hizmetlerin etkinlik koşulunu sağlamada daha başarılı olacağı düşünülmektedir⁴⁹. Kamusal malların sunumunda etkinlik, kamusal mal ve hizmetlerin minimum maliyet ile bireylerin taleplerini tatmin edecek şekilde üretilebildiğinde ortaya çıkmaktadır⁵⁰.

Kaynak dağılımında etkinlik söz konusu olduğunda okul, hastane, park, su vb. pek çok hizmetin yerel karaktere sahip olduğu kabul edilmekte ve yerel yönetimlerin sorumluluğunda sunulması gerektiği düşünülmektedir. Bu tür hizmetler bölgeler arasında farklılık gösterdiği için hizmetlerin sunumunda ve tüketicilerin memnuniyetine cevap verebilme hususunda yerel yönetimlerin başarılı olma şansı daha yüksek kabul edilmektedir⁵¹.

Yerel kamusal mal ve hizmetlerin sunumunda etkinliği belirleyen iktisadi kriterleri şöyle sıralamak mümkündür. Öncelikle hizmetin faydasının yayıldığı alan belli bir bölge içerisinde kalıyorsa sunumun yerel yönetimlerce yapılması daha uygun görünmektedir. İlköğretim hizmetleri gibi bölgesel değerlendirilmiş malların üretimi yerel yönetimlere bırakılmalıdır. Yerel yönetimler hizmetlere olan talebin optimum düzeyde belirlenmesi açısından daha avantajlı durumdadır. Kaynakların optimum etkinlikte kullanılması amacından uzaklaşılmasının en önemli faktörlerinden biri olan dışsallıkların giderilmesi sorunu karşımıza çıkmaktadır. Bölgeler arasında paylaşılmış faydalar ve zararların söz konusu olması yatay seviyede mali ilişkilerin ortaya çıkmasına sebep olmaktadır ve bu durum merkezi yönetimce giderilebilir. Faydası

⁴⁸ Ulusoy ve Akdemir, “Yönetimlerarası Transferler: Teori ve Türkiye Uygulaması”, s. 116.

⁴⁹ Süreyya Sakıncı, **Yerel Yönetimler Maliyesi: Teori, Politika**, Uygulama, 3. Baskı, Ankara: Orion Kitabevi, 2012, s. 145.

⁵⁰ Daniel L. Rubinfeld, “The Economics of The Local Public Sector”, Alan J. Auerbach ve Martin Feldstein (Ed.), **Handbook of Public Economics Volume 2** içinde (571-645), Amsterdam: Nort Holland - Elsevier, 1987, s. 572.

⁵¹ Wallace E. Oates, “The Theory of Public Finance in A Fedaral System”, **The Canadian Journal of Economics**, Vol. 1, No. 1, (February 1968), s. 54.

bölgesel olan hizmetlerde işletmenin belli bir noktadan sonra büyümeye devam etmesi azalan randımanlar kanunu etkisini ortaya çıkarmaktadır ve üretimdeki ürünün düşmesine neden olmaktadır⁵².

Kamusal mallara nazaran etkinliğin yerel kamusal mallara daha uygun olması fayda vergilerinin uygulanması açısından kolaylık sağlamaktadır. Ancak yerel hizmetlerin sosyal faydaları etkin bir fiyatlandırma sistemini zorlaştırmaktadır. Fakat hizmet sunumunda kullanım bedeli uygulaması maliyet etkinliğinin elde edilmesine yardımcı olmaktadır. Bazı tür yerel hizmetlerde aşırı kullanımı engellemek amacıyla kent merkezlerinde araçların park etmelerini caydırmak için yüksek park etme ücretleri talep edilerek kullanıcı fiyatları uygulanmaktadır⁵³.

1.1.3 Özel Mal ve Hizmetler

Özel mal ve hizmetlerin üretimi ve dağıtımında, serbest girişim ve gönüllü değişim hususunda kurumsal düzenlemeler vardır. Bu mal ve hizmetler için bireylerin talepleri piyasa talebinin gücü ile ifade edilirken üretim için gerekli olan kaynakların maliyeti ise piyasa arzı kavramı ile yansıtılmaktadır. Talep edenler ve arz edenler piyasalar yoluyla karşılıklı yarara dayalı olarak birbirlerinin ihtiyaçlarını karşılamaktadırlar⁵⁴.

Daha açık bir ifadeyle bu mal ve hizmetlerin arzı piyasanın koşullarına ve üretici kararlarına bağlıdır. Bu mal ve hizmetlerin faydaları, kamusal niteliklere sahip mal ve hizmetlerin aksine doğrudan bireysel karakterli ve fiyatlanabilir niteliktedir. Özel mal ve hizmetlerde hem tüketiminde rekabet hem de tüketiminde dışlama söz konusudur.

Bu özelliklere sahip olan mal ve hizmetlerde sosyo-ekonomik, mali ya da teknolojik gerekçeler nedeniyle zaman zaman devletin üretimi de söz konusu olmaktadır. Kamu kesimi, kamu faydasının önem taşıdığı elektrik, su ya da ulaşım gibi alanlarda üretime dâhil olmaktadır. Genel olarak bu alanlar doğal tekel olma niteliğine sahiptirler. Bu tür dağıtım ağı ihtiyacı olan mal ve hizmetlerde, dağıtım ağı bir kere

⁵² Halil Nadaroğlu, **Mahalli İdareler: Teorisi, Ekonomisi, Uygulaması**, 5. Baskı, İstanbul: Beta, 1994, ss. 67-69.

⁵³ Sakıncı, a.g.e., s. 146.

⁵⁴ J. Richard Aranson, **Public Finance**, New York: McGraw-Hill, 1985, s. 29.

kurulduktan sonra ilave tüketicilere sunumun maliyeti kayda değer değildir. Bu tür mal hizmetlerde üretim arttıkça maliyetler düşmektedir. Tek bir üreticinin olduğu doğal tekellerde rekabet olmaması nedeniyle fiyatlar artış eğilimindeyken çıktılar ise azalma eğilimindedir ve bu durum optimal düzeyde üretim yapabilmeyi engellemektedir. Kamu kesimi bu gibi doğal tekel durumlarında üretimi üstlenmek yerine, üretimi ve tüketiciye sunulması ile ilgili kuralları düzenlemektedir⁵⁵.

1.2 Yarı Kamusal Bir Mal Olarak Kentiçi Otopark Alanları

Trafik sıkışıklığı günlük hayatta sürücülerin karşılaştığı en büyük problemlerden biridir. Bireyler genel olarak sadece kendi faydasını ya da maliyetini düşünmektedir ve diğer bireylerin durumunu göz ardı etmektedir. Hardin, bu durumu “ortakların trajedisi” olarak ifade etmektedir⁵⁶. Bu durum trafikte de karşımıza çıkmaktadır. Trafik problemine yönelik olarak sürücülerin ilk akıllarına gelen tıkanmamış alternatif bir yol güzergâhı kullanmak olmaktadır. Lakin diğer sürücülerin de aynı fikre sahip olmaları sebebiyle aynı güzergâha yönelen sürücüler bu yolun da sıkışmasına sebep olmaktadır⁵⁷. Bu durum yolculuk edenler için öncelikle zaman kayıplarına neden olmaktadır.

Trafik sıkışıklığı sadece zaman açısından değil büyük ekonomik kayıplara da neden olmaktadır. Çünkü binlerce insanın iş gücü sabah ve akşam saatlerinde atıl durumda kalmakta dahası yakıt tüketiminin azaltılması üzerine toplumlar tarafından yapılan bunca çağrı varken yoğun trafik saatlerinde önemli miktarlarda yakıt israfı yapılmaktadır. Ayrıca diğer tüm kitlesel aktivitelerde (sinema, alışveriş ve spor müsabakaları, vb.) trafik sıkışıklığına neden olabilmektedir. Trafik sıkışıklığının sürücüler açısından başka olumsuz sonuçları söz konusudur. Doğrudan psikolojik zararın dışında, şüphesiz ki sürücülerin gerginliği trafik kazalarına da sebebiyet

⁵⁵ Akdoğan, a.g.e., s. 49.

⁵⁶ Garrett Hardin, “The Tragedy of the Commons”, **Science, New Series**, Vol. 162, No. 3859, (December 13, 1968), ss. 1244-1245.

⁵⁷ G. Carlierand ve F. Santambrogio, “A Continuous Theory of Traffic Congestion and Wardrop Equilibria”, **Journal of Mathematical Sciences**, Vol. 181, No.6, (March 2012), s.792.

vermektedir. Araçlar aşırı hız, motor ısınması, soğutma sistemleri arızaları gibi teknik nedenlerle de yollarda yaralanma ve ölümlere sebep olmaktadır⁵⁸.

Trafik sıkışıklığının nedenlerini anlamak ve çözüm yollarını üretebilmek açısından Vickrey, trafik sıkışıklığına neden olan durumları tanılandırarak trafik sıkışıklığı teorisinin oluşmasına önemli katkılar sağlamıştır⁵⁹. Trafik sıkışıklığının temel gerekçelerinden biri de ulaşımda kullanılan yolların özel mülkiyetten ziyade ortak kaynak konumunda olması ve bu kaynağa sağlanan açık erişim imkânının kaynağın aşırı tüketimine neden olmasıdır. Ortakların trajedisine paralel olarak, trafik sıkışıklığı durumunda marjinal sosyal maliyetler, marjinal özel maliyetleri aşmaktadır. Sürücüler sıkışıklığın kendi üzerinde yarattığı özel maliyetleri dikkate almaktadır, fakat kendisinin yolu kullanması sonucunda artan trafik sıkışıklığının diğer kullanıcılar üzerinde yarattığı maliyeti dikkate almamaktadır⁶⁰. Trafik sıkışıklığının doğurduğu bu sonuç çeşitli fiyatlandırma yöntemleri kullanılmadığı takdirde olumsuz bir dışsallık olarak varlığını sürdürmektedir. Trafik sıkışıklığının neden olduğu zaman kaybı, yakıt israfı ve hava kirliliği gibi olumsuz dışsallıklar otopark hizmetinin sunumu ve hizmetin tüketilmesi sürecinde de söz konusu olmaktadır.

Otopark yeri ihtiyaçları hem kentsel planlama hem de ulaşım planlaması açısından oldukça önemlidir. Otopark politikaları ve otopark hizmetlerinin sunumu, yoğunluğun fazla olduğu şehir alanlarında ulaştırma sistemlerinin yönetilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Otopark hizmetinin sunulma miktarı ve sunulduğu alan; şehir içi sokak ve yollara erişimdeki yoğunluğu, toplu taşımanın verimliliğini, etkililiğini ve finansal performansını; kentsel alanların kullanım rahatlığını, güvenliğini ve bütünlüğünü ve şehir merkezinin şekil ve fonksiyonlarını bir bütün olarak etkilemektedir.⁶¹

⁵⁸ Walter Block, **The Privatization of Roads & Highways: Human and Economic Factors**, Auburn: Ludwig von Mises Institute, 2009, ss. 47-48.

⁵⁹ William S. Vickrey, "Congestion Theory and Transport Investment", **The American Economic Review**, Vol. 59, No. 2, (May 1969), s. 251-252.

⁶⁰ Herman G. Van Der Tak ve Anandarup Ray, "The Economic Benefits of Road Transport Projects", **World Bank Staff Occasional Paper Number Thirteen**, Baltimore: International Bank For Reconstruction And Development, 1971, s. 29-30.

⁶¹ William Young, Russell G. Thompson ve Michael A. P. Taylor, "A Review of Urban Car Parking Models", **Transport Reviews**, Vol. 11, No. 1, (1991), s. 63.

Otopark yeri bulmak için yapılan seyahatler şehir içindeki trafik tıkanıklığının başlıca nedenleri arasındadır. Trafiğin tıkanıklığının yüksek olduğu şehir merkezlerinde yapılan seyahatlerin önemli bir kısmını otopark yeri bulmak için harcanan zaman oluşturmaktadır.⁶² Öncelikle otopark yeri bulmak amacıyla yapılan yolculuklar trafik akışına artı bir yük getirmektedir. Bu yolculuklar boyunca yakıt tüketimi devam etmekte bu durum çevre ve hava kirliliğine neden olmaktadır. Bununla birlikte trafik akışının söz konusu olduğu yol ve cadde üzerine uygunsuz şekilde yapılan araç park edişleri, yolun kullanım alanının daralmasına ve trafik akışının yavaşlamasına yol açmaktadır.

Her geçen gün taşıt miktarlarında yaşanan artış otopark alanlarına olan ihtiyacında artmasına neden olmaktadır. Bunun sonucunda, şehirlerin yüzey alanının önemli bir kısmını otopark yerleri kaplamakta ve bu durum şehrin hem kullanımı hem de tabiatı üzerinde etkili olmaktadır. ABD'nin Sacramento bölgesinde yapılan bir araştırmaya göre şehir merkezinin yaklaşık olarak %11'lik bir kısmı otopark alanlarından oluştuğu tespit edilmiştir.⁶³

Otopark hizmetlerinin sunumunda ortaya çıkan çeşitli dışsallık türleri Grafik 1'de gösterilmektedir. Grafik 1, park hizmetine olan talebin ve park hizmetini sunmanın marjinal maliyetinin (burada marjinal maliyet, park hizmeti için kullanılan alanın marjinal maliyeti ve otopark alanının inşası için gereken yapım masraflarının marjinal maliyetini içermektedir) bir fonksiyonu olarak, belirli bir bölgede sunulan otopark hizmetinin miktarını göstermektedir. Otopark hizmetlerinin sunumunun piyasaya bırakılması durumunda arz edilen miktar; insanların ödemeye razı olacakları marjinal tutarın (son birim miktarın), üretimin marjinal maliyetine eşit olacağı noktada meydana gelmektedir (Grafik 1'deki Q_0 noktası). Söz konusu noktada, sürücüler için otopark yeri sorununun ortaya çıkma ihtimali vardır. Bu durumda, otopark yeri arama maliyetleri doğacak veya sürücüler yol kenarına park etme eğilimi göstereceklerdir. Minimum otopark yeri ihtiyacının (ihtiyaç duyulan otopark yeri miktarının en alt limiti) giderilmesi bu durumun engellenmesinde başlıca husustur.

⁶² Simon P. Anderson ve Andre de Palma, "The Economics of Pricing Parking", **Journal of Urban Economics**, Vol. 55, (2004), s. 1.

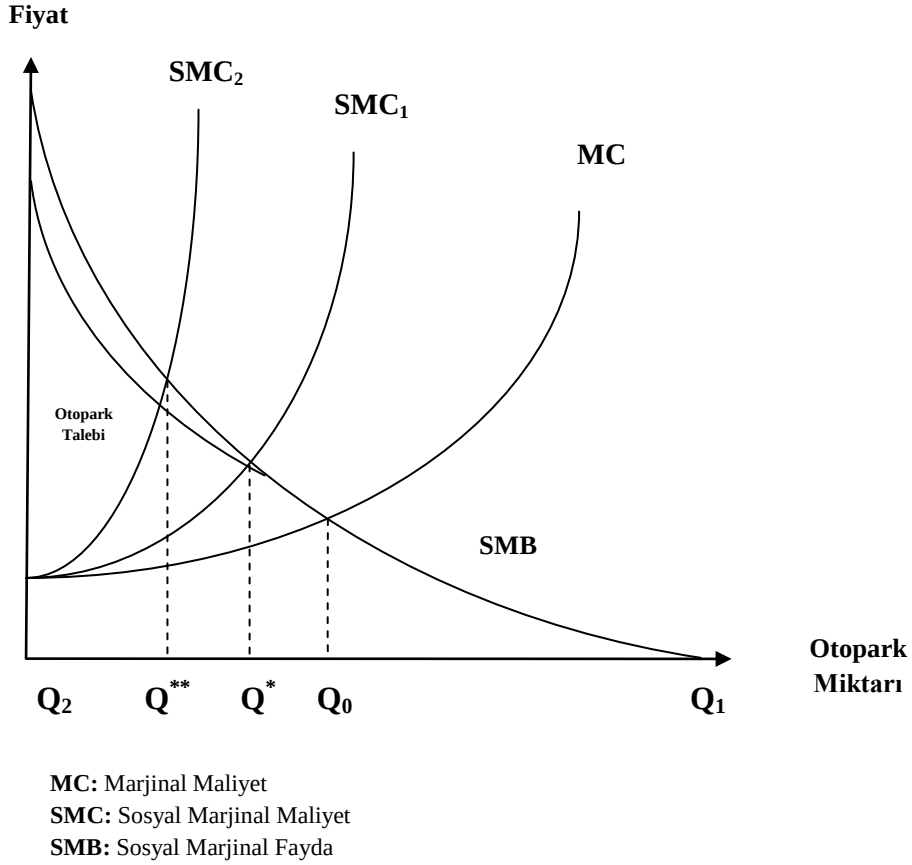
⁶³ Hashem Akbari, L. Shea Rose ve Haider Taha, "Analyzing The Land Cover of an Urban Environment Using High-Resolution Orthophotos", **Landscape and Urban Planning**, Vol. 63, (2003), ss. 7-8.

Bununla birlikte, otopark hizmetleri piyasasında üç tür dışsallık söz konusu olabilmektedir. Bunlardan ilki, literatürde de çokça tartışılmış olan otopark yeri arama ve yol kenarı park yerlerine taşmalarla (yolun kapasitesinde daralmaya yol açan) ilgilidir. Otopark talebi, mevcut ulaşılabilir otopark yeri kapasitesine ulaştığında otopark yeri arama ve kuyrukta bekleme maliyetleri de keskin bir biçimde artmaktadır. Böylece bu durum sürücülerin karşılaştıkları marjinal ve ortalama maliyetin birbirinden uzaklaşmasına, marjinal maliyet ve ortalama maliyet eğrileri arasındaki genişliğin hızla büyümesine yol açmaktadır. Daha fazla otopark hizmetinin sunulması, talebin otopark yeri kapasitesini aşma olasılığını azaltmakta, bunun sonucunda oluşması beklenen dışsallıklar da daha düşük seviyelerde kalmaktadır. Otopark yeri arama ve yol kenarına park etme maliyetlerinin, sürücülerin ödemeye gönüllü oldukları tutarlara dâhil edilmesiyle birlikte SMB talep eğrisi, otopark hizmetleri arzının sosyal marjinal faydasını göstermektedir. Genellikle minimum otopark yeri ihtiyacının seviyesinin bu noktayı aşmasından kaçınılmaktadır. Buradan hareketle minimum otopark yeri ihtiyacı belirlenirken, en yoğun zamanlarda bile sürücülerin ulaşmasının mümkün olacağı yeterli miktarda otopark hizmeti temin edilmeye çalışılmaktadır (Grafik 1’de Q₁).

İkinci tür dışsallıklar, otopark alanlarının yarattığı doğrudan negatif dışsallıklardır. Bu doğrudan negatif dışsallıklar, otopark alanlarının kendi fiziksel yapılarından kaynaklanmaktadır. Bu kapsamdaki dışsallıkları ele aldığımızda, otopark alanlarının yüzeyinin yağmur suyunu geçirgen olmaması sonucunda yüzeyde suyun akışı, temizliği ve yer altı sularının beslenmesi etkilenmekte, ekosistem üzerinde olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Şehrin estetik açıdan görüntüsünü de bozarken, diğer taraftan otopark alanları fiziksel yapısı itibarıyla birer ısı adasına dönüşmekte, otopark alanlarının etrafındaki yerleşim yerleri de bu ısı artışından olumsuz etkilenmektedir.⁶⁴ İkinci tür dışsallıklar grafikte SMC₁ eğrisi ile gösterilmiştir. Bu dışsallıklar otopark hizmeti sunumunun artması ile birlikte artmaya eğilimlidir fakat bu durum bölgeden bölgeye tabiat özellikleri, şehir içindeki konum ve otopark alanının tasarlanış şekli gibi özelliklere göre farklılık gösterebilmektedir. Her iki tür dışsallığın dikkate alınması

⁶⁴ M. Stenstorm, G. Silverman ve T. A. Bwisztynsky, “Oil and Grease in Urban Stormwater”, **Journal of Environmental Engineering**, Vol. 110, (1984) Aktaran: Eran Feitelson ve Orit Rotem, “The Case For Taxing Surface Parking”, **Transportation Research**, Part D 9, (2004), ss. 320.

durumunda (SMB ve SMC_1), optimal otopark hizmeti sunumunun miktarı SMB ve SMC_1 eğrilerinin kesiştiği Q^* noktada oluşacaktır.



Grafik 1
Otopark Hizmetinin Dışsallıkları

Üçüncü tür dışsallıklar ise, park etme imkânlarının kısıtlanması gibi yöntemlere başvurulması durumunda, sürücülerin seyahat alışkanlıklarında uzun dönemde ortaya çıkabilecek etkileri içeren dışsallık türüdür. Otopark yerlerinin ulaşılabilirliği (boş otopark yerleri) özel taşıtlar vasıtasıyla yapılan yolculukların sayısını etkilemektedir. Eğer park etme imkânları kısıtlanırsa, sürücüler alternatif ulaşım türlerini kullanmayı, yolculuk etme sıklıklarını azaltmayı ya da çeşitli aktivitelerini en yakın bölgede gerçekleştirmeyi tercih edebilirler. Bu durumda uygulanacak olan kısıtlamanın karakteristik özelliklerine göre ortaya çıkacak olan etkiler de değişebilmektedir. Örneğin, park etme süresi kısıtlamaları, sürücülerin bu kısıtlamalar

karşısında seyahat sürelerini kısaltarak seyahat sayılarını artırması gibi bir yola başvurusuyla sonuçlanabilmektedir. Bu durum trafikteki tıkanıkları azaltmak yerine artırıcı sonuçlar doğurabilmektedir. Yapılan pek çok çalışmada otopark yeri kısıtlamaları ve ücret artışları uygulamalarının kısa dönemli etkileri ele alınmakla beraber ilave otopark yeri arzının uzun dönemde neden olacağı etkiler göz ardı edilmektedir. Kişilerin davranış biçimlerini etkileyebileceğinden dolayı uzun dönemde ortaya çıkabilecek olan etkilerin kısa dönemli etkilerden daha önemli olacağını söylemek mümkündür. Uzun dönemde kişilerin özel taşıt ile seyahat etme sıklığının artmasının maliyetlerinin, dolaylı dışsallıklar oluşmasına neden olacağı söylenebilir (Grafik 1’de SMC₂). Uzun dönemde bu dışsallıkların da dikkate alınmasıyla birlikte optimal otopark hizmetinin sunum miktarı Q^{**} noktasında gerçekleşecektir. Son yıllarda pek çok ülkede sürücülerin özel taşıtları ile seyahat etmelerini azaltmak amacıyla yapılan kısıtlayıcı uygulamalar, seyahatler sonucunda ortaya çıkan bu dışsallıkları azaltmak amacıyla yapılmaktadır. Bazı yerlerde tamamen araç girişlerinin engellenmesi uygulamalarının varlığı yani maksimum otopark ihtiyacı (idarece kullanılmasına izin verilen en çok otopark yeri miktarı) uygulamaları (Grafik 1’de Q₂) sonucunda hizmet sunumu, optimal otopark hizmeti sunum miktarının altında gerçekleşmektedir⁶⁵.

Trafik sıkışıklığının doğması ve çözümünün üretilmesi ile otopark hizmetinin sunumu ve tüketiminde meydana gelen olağan sonuçların anlaşılması açısından zaman içerisinde yol ve caddeler ile ilgili algılamaların değişim süreci ele alınmalıdır. Bu bağlamda kamusal alan ve mülkiyet kavramları açısından konunun ele alınmasının bugünkü durumun analizinde faydalı olacağı düşünülmektedir.

1.2.1 Kamusal Alan ve Kent

Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlük’te kamu (public) sözcüğü, halk hizmeti gören devlet organlarının tümü olarak tanımlanmaktadır. Kavram ikinci anlam olarak ise bütün, hep ve halk sözcükleri ile açıklanmaktadır. Yine sözlükte “kamusal alan” ise kamuya ait, kamu ile ilgili işlerin yapıldığı yer olarak ifade edilmektedir⁶⁶.

⁶⁵ Eran Feitelson ve Orit Rotem, “The Case For Taxing Surface Parking”, **Transportation Research**, Part D 9, (2004), ss. 321-322.

⁶⁶ Türk Dil Kurumu, Büyük Türkçe Sözlük, <http://tdkterim.gov.tr/bts/> (22 Aralık 2012).

Kamusal alanın oluşmasının temelinde kent olgusu vardır. Bunun ardında aile dışı bireyler yani yabancılar ile birlikte aynı yaşam alanını paylaşma durumu yatmaktadır⁶⁷. Bir alanın kolektif olarak kullanılması ise beraberinde pek çok soruyu ve sorunu getirmektedir. Antik Çağ'da Yunanlılar toplumsal alanları biçimsel bir yapı olarak ayırmışlardır. Bu yapıda *oikos* özel şeyleri simgelerken, *agora* yurttaşların birbirleri ile karşılaştıkları hem özel hem de kamusal bir alanı ifade etmektedir. Fakat bu alan politika alanının dışındır. Yurttaşların kamusal meseleleri tüm toplumun önünde sözlü olarak müzakere ettikleri alan ise *ekklesia* olarak adlandırılmaktadır⁶⁸.

Kamusal alan hakkında en dikkat çekici tartışmalar Habermas'ın, "Kamusal Alanın Yapısal Dönüşümü" adlı eserinin Almancadan İngilizceye çevrilmesi ile başlamaktadır. Habermas'ın bu çalışmasında, 17. yüzyıldan itibaren sanayileşme ile birlikte toplum üzerinde meydana gelen dönüşüm yapısal olarak verilmektedir. Habermas bu dönüşüm ile başlayan harekete "burjuva kamusal alanı" adını vermektedir⁶⁹. Habermas'a göre kamusal alanın en önemli özelliği tüm vatandaşlara açık olmasıdır. Kamusal alan içerisinde bireyler özel alanın üyeleri olan iş adamı ya da profesyoneller gibi veya anayasal düzenin üyeleri gibi davranmazlar. Bu alan içerisinde bireylerin kendi düşüncelerini özgürce ifade etmeleri ve örgütlenmeleri olasıdır⁷⁰.

18. yüzyılın sonlarına doğru gelindiğinde devlet ile toplum arasında bir ayrımın oluşması söz konusudur. Özel, devletin dışındaki iş alanları ve hayat olarak algılanırken, kamu ile devlet ise birbirine doğru yaklaşmıştır. Devlet (hükümet) binaları kamu binaları adıyla anılmaya başlanmıştır⁷¹. Kamusal alan üzerine yapılan tanımlamalarda fikir birliği sağlanamazken konunun netliliğe kavuşmamış olması çeşitli yanılgılara neden olmuştur. Çarşı, sokak, cami vb. alanlar genelde özel alanlar olarak ifade edilseler de kamusal alanın içindedir. Burada ki yanılgı kamusal alanı bir tür

⁶⁷ Mustafa Aydın, "Kamusal Alan Ve Siyaset", Lütfi Sunar-EDAM (Ed.), **Sivil Bir Kamusal Alan** içinde (97-116), İstanbul: Kaknüs Yayınları, 2005, s. 98.

⁶⁸ Bernard Floris, "Kamusal Alan Ve Ekonomik Alan", **Kamusal Alan**, Eric Dacheux (drl.), İstanbul: Ayrıntı Yayınları, 2012, Hüseyin Köse (çev.), s. 66.

⁶⁹ Jürgen Habermas, **The Structural Transformation Of The Public Sphere**, Thomas Burger (çev.), Cambridge: The MIT Press, 1991, s. xvii.

⁷⁰ Jürgen Habermas, "The Public Sphere: An Encyclopedia Article (1964)", Sara Lennox ve Frank Lennox (çev.), **New German Critique**, No. 3 (Autumn 1974), s. 49.

⁷¹ Aydın, a.g.e., s. 101.

kamusal kesime dönüştürmektir. Kamu kesimi devlet eliyle yürütülen birimler sonucunda oluşurken, ülkemizde kamusal alan kamu kesimi gibi algılanmaktadır⁷².

Günlük yaşamda kamu mallarından, kamu yararından ve kamu borçlarından sıklıkla söz edilmektedir. Lakin ekonomik kriz dönemlerinde kamu yerine devlet kelimesini tercih edilmekte ve devlet borçları, devlet bankaları gibi ifade edilmektedir. Bu durumun ardında yatan neden devleti kişilerin kendinden ayrı bir oluşum olarak görme eğilimidir. Hâlbuki söz konusu kriz dönemlerinde borçlar nedeniyle yeni vergiler konulduğunda durumun orada yaşayanlar ile yakından ilişkili olduğu anlaşılmaktadır. Kamunun sözlük anlamı olan herkes kelimesini kamu yerine koyduğumuzda herkesin bankaları, herkesin borçları şekline gelmektedir. Teorik olarak böyle olmasa da kamu, devlet ve herkes sözcükleri paralel bir kullanım kazanmış olur⁷³.

20. yüzyılın ikinci yarısında yaşamış liberal düşünür Rawls' ın da kamusal alan konusunda değerlendirmeleri mevcuttur. Rawls kamusal alanı, yurttaş-hukuk-politik bir yapı ilişkisinde değil, kamusal alana dâhil olan tüm bireylerin ortak olarak paylaştığı bir liberal kültür ile tanımlamaktadır⁷⁴. Temelde kamusal alanlar insanların günlük rutinlerinde, milli-dini bayramlar ve çeşitli özel günlerde bir araya gelip ilişki oluşturdukları, insanları birbirine bağlayan ortak alanlardır. Bir şehir karşıdan bakıldığında binalardan oluşan bir silüetten ibaretken içine girildiğinde kamusal alanları aracılığıyla o şehrin nitelikleri hakkında bilgi sunmaktadır. Sokaklar, meydanlar, yollar, parklar ve bunların etrafında konumlanan binalar gibi pek çok bileşen kamusal alanları oluşturmaktadır⁷⁵.

Kentleşme ile birlikte temelleri atılmış olan kamusal alanların bireye diğer bireyler ile etkileşime girme olanağını sunması, yol ve caddelerin kamusal alan olması otopark sorunun doğmasında ve çözümünde önemli bir unsurdur. Kişilerin bu konudaki algıları çözüm süreçlerine katılmaları noktasında doğrudan rol oynamaktadır. Kamusal

⁷² Gökhan Bacık, "Kamusal Alan Tanımı Üzerine Bir Tartışma", Lütfi Sunar-EDAM (Ed.), **Sivil Bir Kamusal Alan** içinde (9-18), İstanbul: Kaknüs Yayınları, 2005, s. 13

⁷³ Ramazan Yelken, "Kamusal Alan Kim(ler)in Alanı", Lütfi Sunar-EDAM (Ed.), **Sivil Bir Kamusal Alan** içinde (85-96), İstanbul: Kaknüs Yayınları, 2005, ss. 85-86.

⁷⁴ Aydın Müftüoğlu, "Liberal Kamusal Alan Tanımına Yeni Bir Bakış: Rawls'un Uzlaşmacı Liberal Kültürü", Lütfi Sunar-EDAM (Ed.), **Sivil Bir Kamusal Alan** içinde (47-70), İstanbul: Kaknüs Yayınları, 2005, s. 49

⁷⁵ M. Ebru Dönmez ve Altan Akı, "Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri", *Megaron* (Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi E-Dergi), 2005, Cilt. 1, Sayı. 1, s. 71. http://www.megaron.yildiz.edu.tr/yonetim/dosyalar/01_09_ERDONMEZ_E.pdf, (1 Ocak 2013).

alan ile ilgili algı, yaşlanılan sorun karşısında bireylerin bu sorunu çözme yöntemleri üzerinde farklılıklar görülmesine neden olmaktadır.

Bireylere ait özel ihtiyaçların giderildiği alanları ise özel alanlar olarak adlandırmaktayız. Bu özel alanlar hukuki açıdan da ele alınan mülkiyet ilişkilerinin belirgin olduğu, alan sahibinin alanın kullanımında kısıtlamalara ya da özgürleştirmelere gidebildiği alanlardır.

1.2.2. Kentiçi Yollar ve Mülkiyet İlişkisi

İnsanların ihtiyaç duyduğu mal ve hizmetlerin karşılanmasında bu ihtiyaçları giderecek kaynakların sınırlı olması bu kaynaklara kimin ne ölçüde sahip olacağını ve kaynakların kullanımında etkinlik gibi sorunları da beraberinde getirmektedir. Tüm bu üretim ve tüketim süreçlerinin sosyal bir çevre içerisinde gerçekleşmesi dolayısıyla mülkiyet hakları çoğu zaman bir düzenleme ve çatışma konusu olmaktadır.

Zaman içerisinde ekonomik, teknolojik ve sosyal koşullarda meydana gelen değişimler, devletlerin ve toplumların mülkiyet hakları konusundaki algılarında değişikliklere neden olmuştur. Üretim faktörlerinden biri olan doğal kaynaklar, zaman içerisinde dünya nüfustaki artış ile birlikte tükenme eğilimine girmekte, artan küreselleşme ile birlikte sermaye ve girişimciliğin nitelik ve niceliklerinde değişimler yaşanmaktadır. Gelişen teknoloji ile birlikte emeğin üretim içindeki yeri değişmekte, eğitimde meydana gelen gelişmeler ise fikri mülkiyet hakları gibi yeni mülkiyet konularının doğmasına neden olmaktadır.

Mülkiyet üzerine düzenlemeler ilkel toplumlara kadar dayanmaktadır. İlkel toplumlarda mistik bir zihniyet vardır ve insanın sahibi olduğu şey ile arasında mistik bir bağ olduğuna işaret edilmektedir. Bu anlayış içerisinde mülkiyet kolektif bir yapıya sahiptir. Örneğin toprak topluma aittir çünkü gerçek birlik toplumda oluşmaktadır ve birey toplumdan ayrı düşünülmemektedir. Fakat bununla birlikte kişinin ürettiği silah vb. nesneler ise kişinin özel mülkiyetindedir. Eski Yunan'da ve Roma İmparatorluğu'nda da özel mülkiyet anlayışı bulunmaktadır. Özellikle Roma İmparatorluğu'nda devlet tarafından kiralanan ve özel mülk olan topraklarda, köleler kullanılarak tarım yapılan bir ekonomik yapı söz konusuydu. Roma hukukunda

mülkiyet üç esaslı nitelik taşımaktadır. Bunlar, usus (kullanma hakkı), fructus (itifa hakkı) ve abusus'dur (tasarruf hakkı)⁷⁶.

17. ve 18. yüzyıllarda T. Hobbes, J. Locke, J.J. Rousseau gibi düşünürlerle ait toplumsal sözleşmeler ve bu düşünürlerin devlet hakkındaki fikirleri sonucunda mülkiyet konusunda önemli değişimler yaşanmıştır. Locke'a göre, yeryüzü ve yeryüzü üzerindeki her şey insanın varlığını sürdürüp rahat etmesi için verilmiştir. Bu durumda doğa üzerindeki her şey doğanın kendi içinden gelen gücü ile üretildiğinden her insanın ortak aitliğindedir ve hiç kimsenin bunların kullanımı üzerinde diğerlerini dışlayacak şekilde sahipliği yoktur. Tüm bu ortak aitliğe rağmen her insan kendi kişisi üzerinde mülkiyete sahiptir ve kişinin kendisinden başka kimsenin bu mülkiyet üzerinde hakkı yoktur. İnsan bedeninin emeği ve elinin işi tam manasıyla kendisine aittir. Bu durumda insanın doğanın ona verdiklerine kendi emeğinden ve kendi özünden katması ile elde ettikleri, o şeylerin kişinin mülkiyetine geçmesini sağlar. Bir şeyin içine emek eklendiğinde ve ortak doğa durumundan çıkarıldığında diğer insanların onu üzerinde sahip oldukları ortaklık hakkı bu şeyden dışlanmış olmaktadır⁷⁷. John Lock, mülkiyetin elde edilmesinde emek noktasından hareket etmiştir. Toprak üzerinde mülkiyetin elde edilmesini de toprağı işleyen ve emek ile buluşturan kişiye atfetmiştir⁷⁸.

20. yüzyıla gelindiğinde özellikle 1960'lı yıllarda mülkiyet haklarında en önemli teorilerinden biri olan "Mülkiyet Hakları İktisadı" teorisi önem kazanmıştır. Bu teorinin ilk nesil temsilcileri ise Armen Alchian, Ronald Coase ve Harold Demsetz gibi iktisatçılardır. Mülkiyet hakları ile ilgili pek çok önemli gelişme temelde mülkiyet hakları iktisadının içerisinde gerçekleşmiştir. Coase varlıkların kullanım hakkı ile ilgilenirken, Demsetz ve Alchian bununda ötesine giderek Roma Hukuku'nda var olan usus, fructus ve abusus karşılık gelecek şekilde kullanma, intifa ve tasarruf hakkı kapsamında mülkiyet haklarını ele almışlardır⁷⁹. Söz konusu iktisatçılar özel mülkiyette

⁷⁶ Nihat Bulut, "Mülkiyet Konusundaki Temel Yaklaşımlar Ve Türk Anayasasında Mülkiyet Hakkı", **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt. X, Sayı. 3-4, (2006), ss. 16-17.

⁷⁷ John Locke, **Two Treatises of Government**, A New Edition, London: C. Baldwin, 1824, ss. 144-145, http://books.google.com.tr/books?id=K1UBAAAAYAAJ&pg=PP7&hl=tr&source=gb_s_selected_pages&cad=2#v=onepage&q&f=false (26 Haziran 2014).

⁷⁸ Locke, a.g.e., ss. 147-148.

⁷⁹ Nicolai J. Foss, "Property Rights Economics", Peter G. Klein ve Michael E. Sykuta (Ed.), **The Elgar Companion to Transaction Cost Economics** içinde (92-103), Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2010, s. 92.

varlıkların el değıştirmesi hususunda herhangi bir engelin olmaması nedeniyle özel mülkiyetteki kaynakların daha etkin biçimde kullanıldığı kanaatindedirler.

Mülkiyet hakları iktisat literatüründe iki farklı anlam taşımaktadır. Öncelikle Alchian ve Cgung tarafından geliştirilen, temelde bir gayrimenkulden yararlanma imkânıdır. Diğer ise çok daha yaygın olan devlet tarafından bireylere verilen haklardır. Bunlardan ilkinin iktisadi mülkiyet hakları, ikincisini ise yasal mülkiyet hakları olarak adlandırmak mümkündür. İktisadi mülkiyet hakları, bireylerin bir mal veya hizmet üzerindeki kişisel olanağı, başka bir deyişle bir malın tüketiminde doğrudan ya da dolaylı olarak gerçekleştirme imkânına sahip olmasıdır. Yasal mülkiyet hakları ise hükümetlerce tanımlanan, desteklenen ve korunan haklardır⁸⁰.

Mülkiyet hakları toplumun bir enstrümanıdır, toplumun mülkiyet haklarına bakış açısı onun yasalarında, gelenek ve örflerinde kendini göstermektedir. Mülkiyet hakkına sahip olmak bireye belirli şekillerde hareket etme imkânını sağlarken bu hareket alanı toplumun diğer bireylerinin de razı olduğu bir alandır. Birey gerçekleştirdiği eylemler yasalarca yasaklanmış olmadığı sürece, bu eylemlere dışarıdan bir müdahale olması durumunda bunun topluluk tarafından önlenmesini beklemektedir⁸¹.

Mülkiyet haklarında dikkat edilmesi gereken önemli noktalardan biri de bireyin kendisine veya bir başkasına zarar vermesinin mülkiyet hakları ile sınırlandırılmasıdır. Bir hareketten kimin nasıl yararlandığını veya zarar nasıl gördüğünü, eylem sonucunda kimin diğerine bir ödemede bulunması gerekliliğini mülkiyet hakları belirlemektedir. Bu durum ise dışsallıklar ile mülkiyet hakları arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktadır⁸². Mülkiyet hakkı kavramı işlem maliyetleri ile yakından ilgilidir. İşlem maliyetlerini, transfer işlemi ile ilişkili olan hakların elde tutulması ve korunması maliyetleri olarak

⁸⁰ Yoram Barzel, **Economic Analysis of Property Rights**, Second Edition, Cambridge: Cambridge University Press, 1997, ss. 3-4.

⁸¹ Harold Demsetz, "Toward a Theory of Property Rights", **The American Economic Review**, Vol. 57, No. 2, (May 1967), s.347.

⁸² Demsetz, a.g.e., s.347.

ifade edebiliriz⁸³. Klasik iktisatçılar piyasa koşullarında malların el değiştirmesinde genel olarak işlem maliyetinin söz konusu olmayacağını savunmaktadırlar.

Mülkiyet hakkının sahipliği konusunda ise özel mülkiyet, devlet mülkiyeti ve ortak mülkiyet olarak üç farklı sahiplik türü söz konusudur. Bunlardan birincisi olan özel mülkiyet, hak sahibinin diğer bireyleri dışlama hakkının varlığının toplum tarafından kabul edilmesidir. Devlet mülkiyeti, herhangi bir hakkın kullanımı ile ilgili politik sürecin devlet tarafından belirlenmedikçe bu hakkın kullanımında herkesin dışarıda kalacağı anlamına gelmektedir⁸⁴.

Ortak mülkiyet sıklıkla devlet mülkiyeti ile ilişki içerisindedir. Ortak mülkiyet, bir kaynağın kullanımı için devlet tarafından bir düzenleme yapılmışsa, devam eden süreçte ne devletin ne de diğer bireylerin kaynağı ilk kullananı ve onu takip edenleri dışlayamamasıdır. Örneğin, bir sürücü bir kamu yoluna girdiyse onu kullandığı sürece kullanım hakkına sahiptir. İkinci bir sürücü onu takip edebilir fakat onu ne görmezden gelebilir ne de dışlayabilir. Ortak mülkiyet söz konusu olduğunda eğer bir kaynak kıt ise ilk gelen ilk hizmeti elde eder ve bu kaynağı kullanmak konusunda ısrar etme eğilimindedir. Ortak mülkiyet hakkı söz konusu olduğunda maliyetleri doğru şekilde ölçmek veya maliyetleri bir kişi ile ilişkilendirmek mümkün olmamaktadır. Bu durumda bireyler o kaynaktan maksimum fayda elde etme eğilimindedirler⁸⁵. Özetle ortak mülkiyetin var olduğu durumlarda hiç kimse o varlık üzerinde imtiyazlı değildir. Bazı alanlarda ise özel mülkiyeti oluşturmada yukarıda bahsedildiği gibi ekonomik kısıtlar veya yasal kısıtlar nedeniyle kullanım ortak mülkiyete bırakılmaktadır. Liberal anlamda serbest ticaretin ve ekonominin güvencesini oluşturan özel mülkiyet anlayışına, Marksist ideoloji tarafından birçok eleştiri yapılmıştır ve kapitalist anlamdaki özel mülkiyet anlayışı bir tür sömürü şekli olarak görülmektedir⁸⁶.

Roma İmparatorluğu günlerinden beri yol ve cadde hizmetlerinin sunumunun devlete ait bir görevi olduğu düşünülmektedir. Bir yol bir kez yapıldığında bütün potansiyel kullanıcılar tarafından eşit ulaşılabilirlikte görüldüğü için yollar geleneksel

⁸³ Barzel, a.g.e., s. 4.

⁸⁴ Harold Demsetz, a.g.e., s. 354.

⁸⁵ Armen A. Alchian ve Harold Demsetz, "The Property Right Paradigm", **The Journal of Economic History**, Vol. 33, No. 1 (March 1973), s. 19.

⁸⁶ Karl Marx, **Kapital: I Cilt**, Alaattin Bilgi (çev.), Ankara: Sol Yayınları, 2011, ss.729-730.

olarak kamusal bir mal olarak tasavvur edilmektedir. 20. yüzyılda otomotiv sektöründeki devrimi ile kamu yollarının ücretsiz olması hakkındaki genel görüş değişmiştir. Her ne kadar yolların gelişiminde kamu birimlerinin doğrudan sorumlulukları devam etmekte ise de, günümüz koşullarında bireysel kullanımı doğrudan ölçülebilir ve bu hizmetin bedelinin doğrudan kullanıcılardan tahsil edilmesi de mümkündür⁸⁷.

Hem bireysel ulaşım açısından hem de farklı yerlerde üretilen malların arzını o malların talebinin bulunduğu piyasalara taşımada rol oynayan yollar, mülkiyet haklarının iktisadi olarak ele alınmasından bu yana önem kazanmıştır. Yolların mülkiyeti esas olarak kamuya aittir. Fakat zaman içerisinde yolların yapımında ve bu hizmetin sunumunda farklı alternatifler ortaya çıkmıştır. Bu hizmetin sunumunun kamu kesimine getirdiği yük nedeniyle bazen yol üzerinden geçiş ücretleri doğrudan kamu tarafından alınırken bazen de geliri karşılığında özel firmalara yol hizmetinin sunumu devredilmiştir.

⁸⁷ Buchanan ve Flowers, a.g.e., s. 313.

İKİNCİ BÖLÜM

KENTİÇİ OTOPARK HİZMETLERİNİN ALTERNATİF SUNUM YÖNTEMLERİ

Bu bölümde, yerel yönetimlerin zaman içerisinde değişen görev ve sorumlulukları ile onların sundukları mal ve hizmetlerin üretim süreçlerinde yaşadıkları zorlukların nedenleri ele alınacaktır. Bu bağlamda farklı ülkelerin, otopark hizmetlerinin sunumunda kullandıkları otopark hizmeti sunum yöntemlerine yer verilecektir.

2.1 Yerel Yönetimlerin Değişen Fonksiyonları ve Görevleri

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde, Refah Devleti anlayışının da etkisiyle birlikte kamu kesimin üstlendiği rol ve sorumluluklar günden güne artmıştır. Bu doğrultuda kamu hizmetlerinin büyük bir kısmının merkezden sunulmaya çalışılması, merkezi yönetimleri hem kaynak hem de hizmetin etkin şekilde sunumu açısından zor duruma sokmuştur. Bu süreç kamu kesiminin etkin çalışması, kamusal mal ve hizmetlerin etkin şekilde sunulması açısından yeni arayışlara yol açmıştır.

1980’li yıllarda, Yeni Kamu Yönetimi Anlayışı ile birlikte gelen kamu harcamalarını azaltma, kamu hizmetlerinde kaliteyi artırma, kamu hizmetlerini daha etkin ve verimli şekilde sunma, devlet ile vatandaşlar arasındaki ilişkileri geliştirme, artan kamu hizmeti taleplerine daha etkin bir biçimde cevap verme ve rekabetçi bir yapı oluşturma arzuları kamu kesiminin yapısı ve süreçleri üzerinde etkili olurken, yerel yönetimlerin de mevcut durumlarında önemli değişikliklere neden olmuştur⁸⁸.

Yeni Kamu Yönetimi Anlayışı’nın getirdiği reformlar sonucunda, kamu kesiminin üstlendiği hizmet sunumları içerisinde özel sektöre devredilebilecek olanlar devredilirken, bunun yapılmasının mümkün olmadığı hizmetler ise özerk kuruluşlara, ajanslara, bölgesel ve yerel yönetimlere devredilmeye başlamıştır. Bu bağlamda yerel yönetimlerin yürüttükleri kamu hizmetlerinin yürütülme yöntemleri üzerinde değişiklikler gerçekleşmiştir ve yerel kamu hizmetleri, belediyelerin kontrolü veya

⁸⁸ Christopher Pollitt ve Geert Bouckaert, **Public Management Reform: A Comparative Analysis**, Second Edition, New York: Oxford University Press, 2004, s. 6.

denetimi altındaki özerk hizmet kurumları ve özel hizmet sağlayıcılar tarafından sunulur hale gelmiştir⁸⁹.

Teknoloji, iletişim ve ulaşım alanlarında yaşanan hızlı değişimler küreselleşme sürecinin başlamasına neden olmuştur. Küreselleşme ile birlikte dünyada serbest pazar ekonomisi güçlenirken, sermayenin hareket alanı genişlemiştir; insan hakları, demokrasi, kültür, çevre ve kentler ile ilgili anlayışlarda da yenilikler yaşanmıştır. Küreselleşme sonucunda yerel kalkınma, yeni bir yöntem olarak karşımıza çıkmıştır. Bu kapsamda bölgesel yönetimlerin oluşturulması, merkezi yönetimler ile yerel yönetimler arasındaki ilişkilerin yerel yönetimlerin lehine olacak şekilde yetki devrinin yerelleşme ile sonuçlanması gibi gelişmeler yaşanmış; bu durum yerel yönetimlerin yeni roller ve fonksiyonlar yüklenmesiyle sonuçlanmıştır⁹⁰.

1985 yılında Avrupa Konseyi'nde, Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı'nın kabul edilmesi ile yerel yönetimlerin önemi daha da pekişmiştir. Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı'nın 4. maddesinin 3. Fıkrasında, kamusal sorumlulukların genellikle ve tercihen vatandaşlara en yakın yönetimlerce kullanılmasının esas olduğu ifade edilerek; yerinden yönetim, halka yakınlık ya da yerellik (subsidiarite) olarak da bilinen ilke tarif edilmiştir⁹¹. Tüm bu süreçler merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasında yetki ve görev paylaşımının yapılmasını zorunlu kılmıştır.

Bu bağlamda, günümüzde pek çok ülkede yapılan kamu harcamalarının içerisinde, yerel yönetimlerin payı önemli derecede yer tutmaktadır. Merkezi idare tarafından sunulan hizmetlerin birçoğu, yerel yönetimlerin ihtiyaçları belirlemede ve sunmada daha etkin olacağı düşüncesiyle yerel yönetimlere bırakılmaktadır.

2.2 Yerel Kamusal Mal ve Hizmetlerin Sunum Yöntemleri

Yerel kamusal mal ve hizmetlerin sunum yöntemlerini, bu mal ve hizmetlerin merkezi yönetim tarafından sunulması ve yerel yönetimler tarafından sunulması

⁸⁹ Hasan Canpolat, "Türkiye'de Son Dönem Yerel Yönetim Reformlarının Yeni Kamu İşletmeciliği ve Küreselleşme Bağlamında Değerlendirilmesi", Nihat Falay ve Diğerleri (Ed.), **Türkiye'de Yerel Yönetimlerin Sorunları Ve Geleceği** içinde (27-62), 2. Baskı, Ankara: Seçkin, 2010, s. 31.

⁹⁰ Fikret Toksöz, Ali Ercan Özgür ve Levent Koç, "Küreselleşme Ve Yerelleşme Bağlamı'nda Yerel Yönetimler: Türkiye Örneği" Nihat Falay ve Diğerleri (Ed.), **Türkiye'de Yerel Yönetimlerin Sorunları Ve Geleceği** içinde (63-92), 2. Baskı, Ankara: Seçkin, 2010, s. 63.

⁹¹ Ruşen Keleş, **Yerinden Yönetim Ve Siyaset**, 8. Baskı, İstanbul: Cem Yayınevi, 2012, s. 57

şeklinde iki ana başlık altında toplamak mümkündür. Klasik yöntem olarak, merkezi yönetim pek çok yerel kamusal mal ve hizmeti sunma eğilimindeyken; kamu kesiminin değişen fonksiyonları sonucunda bu süreci yerel yönetimler ile ortaklaşa olarak yürütmeye başlamış, ilerleyen dönemde ise pek çok mal ve hizmetin sunumunu yerel yönetimlere devretmiştir. Yerel yönetimler ise artan sorumlulukları ve bu sorumlulukları yerine getirmede yaşadıkları zorluklar nedeniyle özel sektör ile iş birliğine gitmiştir.

2.2.1 Yerel Kamusal Mal ve Hizmetlerin Merkezi Yönetimler Tarafından Sunumu

Yerel kamusal mal ve hizmetlerde söz konusu olan dışsallıklar, bu mal ve hizmetlere merkezi yönetim tarafından müdahale edilmesinin temel nedenlerinden biridir. Bu durum, eğitim ve sağlık gibi hizmetlerin sunumunda doğrudan karşımıza çıkmaktadır. Bu tür mal ve hizmetler, bireylere özel fayda sağlarken topluma da pozitif dışsallıklar aracılığıyla fayda sağlamaktadır. Yerel karakterli kamusal mal ve hizmet niteliğini taşımalarına rağmen, bu mal ve hizmetler yerel yönetimlerce üretilirken; bir yerel yönetimin diğer yerel yönetime, dışsallıklar aracılığıyla sağlayacağı faydayı dikkate almayacağı, sadece kendi bölgesinde ikamet edenler üzerinden hizmeti sunacağı ve bu durumda hizmetin yeterince sunulamaması sonucunu doğuracağı düşünülmektedir. Bu nedeler, merkezi yönetimin bu tür mal ve hizmetlere müdahalesinin gerekçesini oluşturmaktadır⁹².

Zaman içerisinde bu tür mal ve hizmetlerin üretimi konusunda önemli değişimler yaşanmıştır. Özel sektöre bu hizmetlerin pozitif dışsallıkları nedeniyle üretim yapma imkânı verilmiştir. Üniter veya federal yapılı olmasına göre değişiklik göstermesine rağmen, eğitim hizmetlerinde birçok ülkede ilköğretim seviyesindeki eğitim hizmetleri yerel yönetimlere devredilirken, yükseköğretim ise her iki sektör eliyle sunulmaktadır⁹³.

⁹² Ehtisham Ahmad ve Jon Craig, “Invergovernmental Transfers”, Teresa Ter-Minassian (Ed.), **Fiscal Federalism in Theory and Practice** içinde (73-109), Washington: International Monetary Fund, 1997, s. 82.

⁹³ Dilek Dileyici, “Devletin Mali Alandaki Rol ve Fonksiyonlarındaki Değişim”, Coşkun Can Aktan ve Diğerleri (Ed.), **Yeni Maliye; Değişim Çağında Kamu Maliyesi** içinde (489-512), Ankara: T.C. Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayın No: 2012/420, 2012, ss. 501-502

Federal yapıli ÷lkelerde, yerel y÷netimler arasında mali ilişkiler ele alındığında ortaya çıkan en önemli sorunlardan biri yerel y÷netimler arası mali kapasite farklılıklarının olmasıdır. S÷z konusu yerel y÷netimlerde, vergi matrahı tabanı ya da gelir elde etme imkânları arasında farklılıklar söz konusudur⁹⁴. Bu durum, yerel kamusal mal ve hizmetlerin sunumunda bazı yerel y÷netimlerin başarısız olacağı düşüncesiyle, merkezi idarenin yerel kamusal mal ve hizmetlerin üretimine dâhil olmasıyla sonuçlanmaktadır. Merkezi y÷netimler, yerel kamusal mal ve hizmetlerin finansmanında ise genel olarak vergi gelirlerini kullanmaktadırlar.

2.2.2 Yerel Kamusal Mal ve Hizmetlerin Yerel Y÷netimler Tarafından Sunumu

Kamusal mal ve hizmetlerin arzlarının tamamının merkezden yürüt÷lmesi ve tüm kararların merkezden alınmasının, rasyonel bir davranış biçimi olacağını söylemek mümkün görünmemekle birlikte zaman zaman böyle uygulamaları gerçekleştirmek mümkün olmamaktadır. Yerel kamusal mal ve hizmetler bu açıdan düşün÷ldüğünde, yerel halkın ihtiyaçlarının merkezi y÷netim tarafından tespit edilmesi daha zor olacaktır. Bu nedenle, yerel ihtiyaçlara yönelik kararların alınmasının yerel y÷netimlere bırakılmasını daha rasyonel bir davranış biçimi olacağını göstermektedir⁹⁵.

İktisat teorisi, merkezi ve yerel y÷netimler arasındaki hizmet sunumu sınırlarının çizilmesinde, konuya fayda ilkesi açısından yaklaşmaktadır. Bu ilkeye göre, mal ve hizmetin, ona en yakın y÷netim birimi tarafından sunulmasının gerektiği öngörülmektedir. Buradan hareketle, yerel y÷netimler halka yakınlıkları (subsidiarite) nedeniyle yerel kamusal mal ve hizmetlerin sunumunda önemli bir rol üstlenmektedir. Halka yakın olmak, bu mal ve hizmetlerin talebinin belirlenmesinde önem kazanmaktadır. Yerel kamusal malların ve hizmetlerin faydalarının; belirli bir alan içerisinde kalması, sadece o alan içerisinde ikamet edenlerin bu hizmetlerden yararlanmaları, talebin daha belirgin şekilde ortaya konulması, kaynak dağılımında etkinliğe ulaşılmasında fayda sağlamaktadır. Bununla birlikte, ulusal ölçekte fayda

⁹⁴ Teresa Ter-Minassian, “Intergovernmental Fiscal Relations in a Macroeconomic Perspective: An Overview”, Teresa Ter-Minassian (Ed.), **Fiscal Federalism in Theory and Practice** içinde (3-24), Washington: International Monetary Fund, 1997, s. 11.

⁹⁵ Yüksel Koçak, **Karşılaştırılmalı Yerel Y÷netimler**, Orion: Ankara, 2008, s. 17.

yayan milli savunma gibi mal ve hizmetlerin ise merkezi idareye bırakılması gerekli görülmektedir⁹⁶. Konu bu ekseninde ele alındığında, merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasında görev bölüşümü yapılırken; faydanın yayıldığı alan, dışsallıklar ve hizmete olan talebin en iyi şekilde belirlenmesi dikkate alınmakta ve üretim miktarından optimum seviyede olması hedeflenmektedir.

Yerel kamusal mal ve hizmetlerin, yerel yönetimler tarafından sunulmasının gerekçeleri arasında, sadece etkinlik zemininde hareket etmek doğru olmayacaktır. Yerel yönetimlerin yerel kamusal mal ve hizmetlerin sunumunda, merkezi yönetime karşı en üstün oldukları taraf üretilecek mal ve hizmetlerin belirlenmesine katılma fırsatını vermeleridir. Katılımın, en az etkinlik kadar önemli olduğunu ve etkinliğe ulaşılmasında oldukça önemli olduğunu söylemek mümkündür⁹⁷.

Yerel kamusal mal ve hizmetlerin sunumunda yerel yönetimlerin artan payları, zaman içerisinde merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasında görev ve gelir bölüşümünün yapılmasını zorunlu hale getirmiştir. Literatüre bakıldığında, bu durum “mali tevzin” olarak adlandırılmaktadır. Mali tevzin dar anlamda, üniter devletlerde merkez ile yerel yönetimler arasında; federal devletlerde federe devlet ile yerel yönetim arasında, gelir kaynaklarının bölüşümünü ifade etmektedir. Geniş anlamda ise çeşitli yönetim kademeleri arasında gelir kaynakları ile birlikte kamu hizmetlerinin de bölüşümünü ifade etmektedir. Yönetim biriminin faaliyet alanını dikkate almadan yapılacak gelir bölüşümü kaynak dağılımında etkinliğe zarar vermektedir. Bazı yönetim birimlerinde gelir yetersizliği nedeniyle temel kamusal mal ve hizmetler sunulamazken bazılarında gelir fazlalığı ve israf söz konusu olabilmektedir⁹⁸.

Yerel yönetimler ile merkezi yönetim arasında gelir bölüşümünü; vergi gelirlerinin bölüşümü, yönetimler arası transferler, borçlanma ve diğer gelir kaynakları şeklinde dört başlıkta özetlemek mümkündür. Bunlar aynı zamanda yerel kamusal mal ve hizmetlerin finansman kaynaklarını oluşturmaktadır. Merkezi yönetim ile yerel

⁹⁶ Wallace E. Oates, “Decentralization Of The Public Sector: An Overview”, R. Bennett (Ed.), **Decentralization, Local Governments and Markets** içinde (43-58), Oxford: Oxford Press, 1990, s. 45.; Ehtistam Ahmad, Daniel Hewitt ve Edgardo Ruggiero, “Assigning Expenditure Responsibilities”, Teresa Ter-Minassian (Ed.), **Fiscal Federalism in Theory and Practice** içinde (25-48), Washington: International Monetary Fund, 1997, s. 25.

⁹⁷ Demet Özdenkoş, “Merkezi Yönetim İle Yerel Yönetimler Arasında Görev Bölüşümü”, **Gazi Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, Cilt. 1, Sayı. 2, (1999), s. 85.

⁹⁸ Ülku Arıkoğlu, **Yönetimler Arası Mali İlişkiler**, İstanbul: Yaylacık, 2004, ss. 19-20.

yönetimler arasındaki dikey eşitsizlikler ve yerel yönetimler arasındaki yatay eşitsizlikler, yerel yönetimlerin alternatif finansman kaynaklarına ihtiyaç duymasına neden olmaktadır. Yerel yönetimler arasında; doğal kaynakları açısından, gelir seviyeleri açısından ve maliyet faktörleri açısından farklılar olması yerel kamusal mal ve hizmetlerin finansmanında yönetimler arası transferleri zorunlu kılmaktadır⁹⁹. Yerel kamusal mal ve hizmetlerde bir diğer finansman yöntemi ise kullanıcı ücretlerinin kullanılmasıdır. Doğrudan hizmetten faydalananlardan alınan kullanıcı ücretleri pek çok ülkede istenilen şekilde etkin kullanılamamaktadır¹⁰⁰.

2.3 Yerel Yönetimlerde Alternatif Hizmet Sunumu Yöntemleri ve Gerekçeleri

Yerel yönetimlerin zaman içerisinde değişen fonksiyonları, artan önemleri ve hizmet sunumunda sağladıkları kolaylıklar yerel yönetimlerin sorumluluklarını artırmış ve hizmet sunumunda alternatif sunum yöntemlerine odaklanmalarına neden olmuştur. Yerel yönetimleri alternatif hizmet sunumlarına iten nedenlerin bazıları teorik, bazıları ise ekonomik ve mali nedenler olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.3.1 Teorik Nedenler

Yerel yönetimleri, alternatif hizmet sunumuna yönlendiren teorik gerekçeler bu başlık altında ele alınacaktır. Bu gerekçeleri; devletin rol ve fonksiyonlarında yaşanan değişimin yerel yönetimlere yansımaları, yerel yönetimlerin başarısızlığı teorisi, optimal büyüklük sorunu, yeni kamu yönetimi anlayışının getirdikleri, idareler arası rekabet teorisi, kamusal hizmetlerin finansmanında fayda ilkesinin yaygınlaşması olarak sıralamak mümkündür.

⁹⁹ Anwar Shah, "Perspectives On The Desing of Intergovernmental Fiscal Relations", **Country Economics Department, The World Bank, Working Papers 726**, Washington, 1991, s. 35.

¹⁰⁰ Richard Bird ve Christine Wallich, "Fiscal Decentralization and Intergovernmental Relations in Transition Economies: Toward A Systemic Framework of Analysis", **Policy Research Department The World Bank, Working Papers 1122**, 1993, s.40.

2.3.1.1 Devletin Rol ve Fonksiyonlarında Yaşanan Değişimin Yerel Yöntemlere Yansımaları

Kamusal mal ve hizmetlerin üretiminde, kamu kesiminin yer almasının temel gerekçelerinden biri olan piyasa başarısızlıkları, geleneksel iktisat teorisi içerisinde de geçerliliğini korumaktadır. Bununla birlikte, 1950’li yılların başlarından 1970’li yılların sonlarına kadar olan süreçte; devletin ekonomideki rol ve fonksiyonlarının genişleyerek ilerlemesi ve devletin ekonomi içerisindeki ağırlığının artması, ekonomi içerisinde yeni sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Literatürde, “Kamu Tercihi” olarak bilinen ekol, bu durumu devletin başarısızlığı teorisi olarak ele almaktadır¹⁰¹.

Kamu Tercihi Teorisi’ni, piyasa dışı karar alma sürecinin ekonomik analizi ya da kısaca ekonominin politika bilimine uygulanması olarak tanımlamak mümkündür¹⁰². Kamu Tercihi Teorisi, ekonomi bilimi ile politika biliminin içerisindeki karşılıklı etkileşimin ve oluşturdukları karmaşık ilişkilerin anlaşılması ve de açıklanması ile ilgilenen bir teoridir¹⁰³.

Geleneksel iktisat teorisine karşı geliştirilen Kamu Tercihi Teorisi, kamu ekonomisinde meydana gelen başarısızlıkları incelemekte ve devletin ekonomiye yaptığı düzenleme ve müdahalelerin olumsuz sonuçları ile ilgilenmektedir. Devleti başarısızlığa götüren gerekçeleri; politikada tam rekabetin olmaması, politik miyopluk, politik dışsal ekonomiler, politik negatif ölçek ekonomileri, politikada kaynakların dağılımının hizmet kayırmacılığı ile bozulması, kamusal güç ve yetki dağılımındaki dengesizlik, politikada şeffaflık sorunu ve aşırı harcamalar şeklinde sıralamak mümkündür¹⁰⁴.

Kamu kesiminin ekonomi içerisindeki aktif katılımcı rolü, zaman içerisinde daha çok düzenleyici ve denetleyici bir hale dönüşmüştür. Bu bağlamda, 1970’li yıllar ile birlikte “İktisadi Regülasyon Teorisi” karşımıza çıkmaktadır. Teorinin temel odak

¹⁰¹ Coşkun Can Aktan, “Devletin Büyümesi Ve Devletin Başarısızlığının Anatomisi”, Coşkun Can Aktan ve Dilek Dileyici (Ed.), **Modern Politik İktisat Kamu Tercihi** içinde (63-80), Ankara: Seçkin, 2007, ss. 71-72.

¹⁰² Dennis C. Muller, “Public Choice Theory”, David Greenaway ve Diğerleri (Ed.), **A Guide To Modern Economics** içinde (57-94), London: Routledge, 1996, s. 57.

¹⁰³ James M. Buchanan, “Politics without Romance: A Sketch of Positive Public Choice Theory and Its Normative Implications”, James M. Buchanan and Roberts D. Tollison (Ed), **The Theory of Public Choice II** içinde (11-22), Michigan: The University of Michigan Press, 1984, s. 13.

¹⁰⁴ Aktan, a.g.e., ss. 73-77.

noktası; yapılacak regülasyonlar sonucunda ortaya çıkan yük ve faydaların nasıl paylaştırılacağı, bu paylaşımda hangi yöntemlerin kullanılacağı ve bunun kaynak dağılımı üzerine yansımalarıdır¹⁰⁵. Kamu politikalarına ulaşmada, özel sektörün kamu sektörüne katkıda bulunması ve birlikte uyum içerisinde çalışmaları için bu birlikteliğin kurumsal çerçevesinin hazırlanmasında, kamu kesiminin düzenleyici rolünün önemi daha da artmaktadır¹⁰⁶.

Merkezi yönetimin üstlendiği düzenleyici rol, yerel yönetimler için de söz konusudur. Yerelleşme süreci ile birlikte yerel yönetimler, sunmakla yükümlü oldukları kamusal mal ve hizmetlerin üretiminde özel sektör ile iş birliği içerisine girmiştir¹⁰⁷.

2.3.1.2 Yerel Yönetimlerin Başarısızlığı Teorisi

Yerel yönetimlerin başarısızlık nedenlerinden biri de “Yerel Yönetimlerin Başarısızlığı Teorisi”dir. Yerel yönetimler, çeşitli nedenlerle hizmet sunumları sırasında başarısız olmakta ve alternatif hizmet sunum yöntemlerine yönelmektedirler. Yerel yönetimleri başarısızlığa iten nedenler biri, yerel yönetimler arasındaki rekabet olarak kabul edilmektedir. Yerel yönetimler arasında iki tür rekabet söz konusudur. Birincisi coğrafi olarak farklı bölgelerdeki yerel yönetimlerin içinde bulunduğu rekabet, ikincisi aynı coğrafi bölge içerisinde bulunan yerel yönetimlerin içerisinde bulundukları rekabettir¹⁰⁸. Yerel yönetimlerin rekabet edebilmeleri ise yeterli sayıda yerel yönetimin var olması sonucu mümkün olmaktadır. Aksi takdirde tam rekabet söz konusu olmayacaktır.

Yerel yönetimlerin başarısızlığına yol açan diğer nedenleri; seçmenlerin ilgisizliği, asimetrik bilgi ve yöneticilerin yanıltılması, politik girişimcilik (hizmet kayırmacılığı), Demir Üçgen Teorisi ve mali aldanma olarak sıralamak mümkündür¹⁰⁹.

¹⁰⁵ George J. Stigler, “The Theory of Economic Regulation”, **The Bell Journal of Economics and Management Science**, Vol. 2, No. 1, (Spring 1971), s. 3.

¹⁰⁶ B. Moreno-Dodson ve J. M. Gonzalez-Paramo, “The Role of The State and Consequences of Alternative Forms of Public Expenditure Financing”, **World Bank Institute Working Paper**, No. 37225, Washington, 2003, s. 9. <http://siteresources.worldbank.org/WBI/Resources/wbi37225web.pdf>. (10 Şubat 2014).

¹⁰⁷ Bird ve Wallich, a.g.e., ss. 19-20.

¹⁰⁸ George A. Boyne, “Competition and Local Government: A Public Choice Perspective”, **Urban Studies**, Vol. 33, No. 4-5, (1996), s. 708.

¹⁰⁹ Joel Byrnes ve Brain Dollery, “Local Government Failure in Australia? An Empirical Analysis of New South Wales”, **Australian Journal of Public Administration**, Vol. 61, No. 3, (September 2002), ss. 56-57.

Kamusal karar alma sürecinde bazı seçmenlerin ilgisiz kalması, sadece siyasete ilgili olan seçmenlerin bu sürece katılması anlamına gelmektedir. Bu durumda ilgisiz kalan seçmenler, sunulacak kamusal mal ve hizmetlerin belirlenmesinde yanıltıcı sonuçlara neden olacaklardır¹¹⁰. Hizmet kayırmacılığı ise yöneticilerin tekrar seçilme kaygısı ile oy aldıkları bölgelere, kamu kaynaklarının dağıtımını etkisizleştirecek şekilde kaynak ayırmasıdır¹¹¹.

Demir Üçgen Teorisi, belirli bir yönetimin belirli alanlara ayırmış olduğu bütçesinin büyüklüklerini etkilemeye çalışan “üçgenlere” dayanmaktadır. Bu teori, Kamu Tercihi Teorisi’nde rant kollamanın ele alınmasına paralel olarak; siyasetçi, bürokrat ve çıkar gruplarının kamusal karar alma süreçlerinde ve sunulacak olan kamusal mal ve hizmetlerin belirlenmesine karar vermede, kendi faydaları doğrultusunda yönlendirmelerde bulunmalarını ifade etmektedir. Teorinin, yerel düzeyde daha güçlü olarak hissedildiği savunulmaktadır¹¹².

Literatüre bakıldığında mali aldanma ile ilgili farklı yaklaşımlar olsa da mali aldanma; vergi mükellefi olan seçmenlerin, kamu kesimi tarafından kendilerine sunulan bazı mal ve hizmetlerin, kendilerine olan maliyetlerini tamam olarak fark edememeleri ve bunun yanında bu mal ve hizmetlere olan taleplerini artırmaları şeklinde ifade edilebilir. Mali aldanma teorisini kendi içerisinde; gelir karmaşıklığı teorisi, gelir sisteminin esnekliği hipotezi, borç aldanması, bağış aldanması (sinek kağıdı etkisi) ve kiracı aldanması olarak beş başlıkta toplamak mümkündür¹¹³. Gelir sisteminin karmaşıklığı teorisine göre, kamu gelirlerinin elde edildiği sistemin karmaşık olması durumunda vergi mükellefleri ödedikleri vergilerin tam olarak farkına varamamaktadırlar¹¹⁴. Gelir sisteminin esnekliği hipotezi, gelir sisteminin yapısının esnekliğinin fazla olması, yani vergi sisteminin gelir esnekliğinin yüksek olmasının

¹¹⁰ Coşkun Can Aktan ve Dilek Dileyici, “Devlet Niçin Başarısız? Kamu Ekonomisinde Etkinsizliklerin Kaynakları”, Coşkun Can Aktan ve Diğerleri (Ed.), **Yeni Maliye; Değişim Çağında Kamu Maliyesi** içinde (433-470), Ankara: T.C. Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayın No: 2012/420, 2012, s. 448.

¹¹¹ Aktan ve Dileyici, a.g.e., s. 437.

¹¹² Brain Dollery, Lin Crase ve Joel Byrnes, “Local Government Failure: Why Does Australian Local Government Experience Permanent Financial Austerity?”, **Australian Journal of Political Science**, Vol. 41, No. 3, (September 2006), ss. 344.

¹¹³ Wallace E. Oates, “On the Nature and Measurement of Fiscal Illusion: A Survey”, Geoffrey Brennan, Bhajan Singh Grewal ve Peter D. Groenewegen (Ed.), **Taxation and Fiscal Federalism: Essays in Honour of Russell Mathews** içinde (65-82), Sydney: Australian National University Press, 1988, ss. 65-66.

¹¹⁴ Richard Wagner, “Revenue Structure Fiscal Illusion, and Budgetary Choice”, **Public Choice**, Vol. 25, No. 1, (Spring 1976), s. 51.

kamu harcamalarını arttırdığı varsayımına dayanmaktadır. Borç aldanmasında, seçmenlerin kamu kesiminin harcamalarının vergiler yerine borçlanma ile finanse edilmesi durumunda, bu harcamaların gerçek maliyetini algılayamadıkları düşünülmektedir¹¹⁵. Özellikle bağış aldanması ve kiracı aldanması teorileri, yerel yönetimler açısından daha etkilidir. Bağış aldanmasına göre merkezi yönetimlerden yerel yönetimlere yapılan götürü bağışlar, yerel yönetimlerin harcamalarını diğer gelir kaynakları ile yapacakları harcamalarından daha fazla artırmaktadır. Bu durumda seçmenler merkezden gelen şartlı bağışları bir hediye gibi görmekte, bu bağışların onların vergi yükümlülüklerini artırdığını fark edememektedirler. Kira aldanması ise yerel yönetimlerin başlıca gelir kaynağı olan emlak vergisinin, doğrudan mülk sahibinden alındığının yani kiracı olarak ikamet edenlerin ödedikleri kiraların içerisinde emlak vergisinin de bulunduğunu bilmedikleri varsayımına dayanmaktadır¹¹⁶.

2.3.1.3 Optimal Büyüklük Sorunu

Gelişmiş ve gelişmekte olan pek çok ülkede giderek büyüyen kentler önemli bir sorun haline gelmektedir. Kentlerin büyümesi, yığılımlarından kaynaklanan olumlu dışsal ekonomiler nedeniyle yarar sağlamaktayken yine bu büyümenin yol açtığı olumsuz dışsal ekonomiler kent yaşamında çeşitli güçlük ve tıkanmalara neden olmaktadır¹¹⁷. Büyüklükleri birbirinden oldukça farklı olan yerel yönetimlerde optimum büyüklüğü, yerel ekonomi içerisinde rol alanların potansiyel refahının maksimize edildiği büyüklük olarak tanımlayabiliriz¹¹⁸. Yerel yönetimler içerisinde büyük ölçekteki yerel yönetimlerin, küçük ölçekli yerel yönetimlerden daha iyi olduğu gibi bir kanı söz konusudur. Fakat optimum büyüklüğün üzerindeki yerel yönetimlerde, çevre kirliliği ve trafik sıkışıklığı gibi dışsallıklar söz konusu olmaktadır¹¹⁹. Daha küçük olan yerel yönetimlerde ise kamu hizmetlerini yürütmek için yeterli parasal, teknik ve insani kaynak sorunları yaşanmaktadır.

¹¹⁵ Brian E. Dollery ve Andrew C. Worthington, "The Empirical Analysis of Fiscal Illusion", **Journal of Economic Surveys**, Vol. 10, No. 3, (1996), ss. 271-290.

¹¹⁶ Dollery, Crase ve Byrnes, a.g.e., s. 344.

¹¹⁷ Hasan Ertürk, **Kent Ekonomisi**, Ekin: Bursa, 1995, s. 138.

¹¹⁸ J. V. Henderson, "The Sizes and Types of Cities", **The American Economic Review**, Vol. 64, No. 4, (September 1974), s. 648.

¹¹⁹ J. V. Henderson, "Optimum City Size: The External Diseconomy Question", **Journal of Political Economy**, **University of Chicago**, Vol. 82, No. 2, (1974), s. 373.

Yerel yönetimler için optimum büyüklüğü, belirli kamu hizmetlerinin etkin bir şekilde sunulmasını sağlayacak nüfusa ve alana sahip olmaları şeklinde tanımlayabiliriz. Kamu hizmetlerinin pek çoğunda nüfus miktarı ile ortalama maliyet ters orantılıdır. Bir başka deyişle; hizmetin üretildiği bölgeye yapılan nüfus eklemeleri, marjinal maliyete bağlı olarak ortalama maliyeti düşürmektedir. Sadece belirli bir nüfus büyüklüğüne ulaşıldığı zaman ortalama maliyet minimum olmakta, bu noktadan sonra yapılan nüfus ilaveleri marjinal maliyeti ve ortalama maliyetleri yükseltmektedir. Buradan hareketle ortalama maliyeti minimum yapan nüfus büyüklüğü, yerel yönetimlerin nüfus açısından optimum büyüklüğe eriştiği noktaya eşittir¹²⁰.

Nüfus artış hızının yüksek olması ve sürekli çeşitlenen hizmet türleri, yeni optimum büyüklüklere neden olmaktadır. Bu durumda, yerel yönetimlerin sunacağı hizmetin türüne göre de optimal bir büyüklükten bahsetmek mümkündür. Teorik olarak belirli bir hizmet için söz konusu olan optimal büyüklük, başka bir hizmet için uygun olmayabilmektedir. Günden güne çeşitlenen hizmet türleri için optimal büyüklüğün saptanmasının zorluğu nedeniyle, yerel yönetimler hizmet sunumlarında alternatif yöntemlere başvurumaktadırlar¹²¹.

2.3.1.4 Yeni Kamu Yönetimi Anlayışı

Yeni Kamu Yönetimi Anlayışı 1970'lerin sonu 1980'lerin başlarında, İngiltere'de ve ABD'de, ekonomide yaşanan durgunluk ve halkın vergilere karşı gösterdiği tepkiler sonucunda ortaya çıkmış, kamu sektöründe verimlilik ve etkinlik alanlarında değişimlere neden olmuştur¹²². Yeni Kamu Yönetimi Anlayışı'nda, önceleri kamu bir işletme gibi düşünülmüştür ve işletme yönetiminde kullanılan yöntemlerin, kamu yönetimine uygulanması süreci olarak başlamıştır. Verimlilik ve finansal kontrole

¹²⁰ A. Kadir Topal, "Optimal Yerel Yönetim Büyüklüğüne Kuramsal Yaklaşım", Hüseyin Özgür ve Muhammet Kösecik (Ed.), **Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar I** içinde (449-470), Ankara: Nobel, 2005, s. 450.

¹²¹ Tarık Vural, "Yerel Kamusal Malların Sunumunda Alternatif Yöntemler", (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi SBE, 2007), s. 102.

¹²² Gernod Gruening, "Origin and Theoretical Basis of New Public Management", **International Public Management Journal**, Vol. 4, No. 1, (Spring 2001), s. 2. ; Joe Wallis ve Brian Dollery, "Wolf's Model: Government Failure and Public Sector Reform in Advanced Industrial Democracies", **The Review of Policy Research**, Vol. 19, No. 1, (Spring 2002), s. 178.

dikkat çekilmiş, yönetimde sorumluluğun yöneticiler arasında paylaşılması öngörülmüş, hesap verilebilirlik ve saydamlık önem kazanmıştır¹²³.

Yeni Kamu Yönetimi Anlayışı pek çok birleşenden oluşmaktadır. Bu bileşenleri dört grup altında toplayacak olursak, bunlardan ilkini; minimal devlet anlayışı çerçevesinde bütçe kesintilerine gidilmesi ve bütçe dengesinin sağlanması, hizmet üretimi ve sunumunun devlet tekelinden çıkartılması ve alternatif hizmet sunum yöntemlerinin kullanılması, özelleştirmelerin yapılması ve yerelleşmenin ön plana çıkartılması olarak ifade edebiliriz. İkinci grupta; hizmet tüketimlerinde kullanıcı ücreti sitemlerinin ön plana çıkarılması ve kamuda müşteri odaklı bir yaklaşımın izlenilmesinin gerekliliği söylenebilir. Üçüncü grupta; kamu çalışanları içerisinde rekabet odaklı çalışmanın teşvik edilmesi, esnek yönetim anlayışının geliştirilmesi, çalışanların risk ve sorumluluk alabilmelerinin sağlanması, performans odaklı sistemlerinin geliştirilip verimliliğin artırılması sayılabilir. Son olarak dördüncü grup ise stratejik planlamaların yapılması ve yönetim anlayışının değiştirilmesi, bilgi teknolojilerinin kullanılması, demokratikleşmenin ve vatandaşların buna katılımının artırılması şeklinde sıralanabilir¹²⁴.

2.3.1.5 İdareler Arası Rekabet Teorisi

İdareler arası rekabet, bir ülkede bulunan farklı idari birimlerin mevcut olan kıt kaynakları kendilerine çekme çabası ve bununla birlikte bir takım maliyetleri yüklenmekten, onları bünyelerinde barındırmaktan kaçınmaları olarak tanımlanabilir. Bu bağlamda, idareler kendi sınırları içerisinde bulunan mobil karakterdeki işletmeleri, ellerinde tutmak ve kendi sınırları dışındaki mobil karakterdeki işletmeleri, kendi sınırlarına çekmek amacıyla vergi ve diğer mali araçlarını aktif şekilde kullanmaktadır¹²⁵.

İdareler arasında rekabetin, prensip olarak yerel yönetimlerin verimliliğini ve hizmet sunumunda etkinliğini arttıracakı düşünülmektedir. İdareler arası rekabetin var

¹²³ Ewan Ferlie ve Diğerleri, **The New Public Management In Action**, New York: Oxford University Press, 1996, ss. 10-11.

¹²⁴ Gruening, a.g.e., ss. 16-18.

¹²⁵ Daphne A. Kenyon, "Theories of Interjurisdictional Competition", **New England Economic Review**, (March/April 1997), s. 14.

olması için ise bazı ön koşulların varlığı söz konusudur. İlk olarak, idareler arası rekabetin varlığı için çok sayıda idari birimin olması ve sorumlulukların bu idari birimler arasında dağıtılması gerekmektedir. İkinci olarak, yerel yönetimlerin yerel özerkliğe sahip olmaları gerekmektedir. Bu durum onların yerel hizmetlerin sunumunda yenilikçi olmalarını sağlamakta ve üretim çeşitliliklerini artırmaktadır. Üçüncü olarak, yerel yönetimlerin kendi gelir kaynakları olması gerekmektedir¹²⁶.

Bunun yanı sıra, idareler arası rekabetin kamu tercihinde sapmalara neden olduğu da düşünülmektedir. Yerel yönetimler arasındaki vergi rekabeti nedeniyle vergi oranlarının, belirli bir zamandan sonra olması gerekenden daha altta bir seviyeye düşeceğine ve bu durumda kamu hizmetlerinin optimum noktada sunulamamasına neden olacağı ifade edilmektedir¹²⁷.

2.3.1.6 Kamu Hizmetlerinin Finansmanında Fayda İlkesinin Yaygınlaşması

Yerel yöntemlerin alternatif hizmet sunum yöntemlerine geçmelerindeki temel nedenlerden biri de sundukları hizmetlerin, yarı kamusal mal niteliği taşımaları nedeniyle bölünebilir ve fiyatlanabilir olmalarıdır. Bu durum yerel yönetimleri, sundukları mal ve hizmetlerin finansmanında ödeme gücüne dayalı vergi gelirleri ve merkezden yapılan transferler yerine, kullanıcılara sundukları hizmetlerin karşılığında bedel tahsis etmelerine ya da spesifik fayda vergileri uygulamalarına yöneltmiştir.

Yerel yönetimler bazı yönleriyle de özel işletmeler ile kıyaslanmaktadır. Özel işletmelerde hizmetin sunulduğu müşteriler ile yerel yönetimlerin sınırları içerisinde ikamet edenler birbirlerine benzetilmektedir ve bu kişilerin aldıkları hizmetlerin bedelini ödemeleri gerektiği düşünülmektedir. Yerel yönetimler, sundukları hizmetlerin bedellerini vergiler aracılığıyla finanse etmektedirler. Buna karşın yerel hizmetlerin kullanıcı ücretleri ile finanse edilmeleri durumunda, hizmetlerin sunumunun gerçekleşmesine ek olarak yerel yönetimler, hangi hizmetlerin hangi miktarlarda ve hangi kalitede sunulması gerektiğiyle ilgili de bilgi sahibi olma imkânını elde

¹²⁶ Boyne, a.g.e., s. 708.

¹²⁷ Wallace E. Oates ve Robert M. Schwab, "Economic Competition Among Jurisdictions: Efficiency Enhancing Or Distortion Inducing?", **Journal of Public Economics**, Vol. 35, (February 1998), s. 334.

edeceklerdir. Burada kullanılan fiyat mekanizması gerçek talebin ortaya çıkmasına da katkı sağlayacaktır¹²⁸.

Yerel yönetimlerin hizmet sunumlarını etkin bir şekilde yapabilmeleri için yerel gelirlerin fayda-maliyet ilişkisine dayanan gelirlerden oluşması oldukça önemlidir. Yerel kamusal mal ve hizmetler, kullanıcı fiyatları ve spesifik fayda vergileri ile finanse edildiği sürece etkinlik kriterine ulaşmak mümkün olacaktır. Kullanıcı fiyatları uygulaması, talebin açıklanması ve marjinal maliyetler aracılığıyla ekonomik etkinliği teşvik etmektedir¹²⁹. Tıpkı kamusal mal ve hizmetlerde olduğu gibi yerel kamusal mal ve hizmetlerde de mal ve hizmetlerin sunumu ücretsiz olarak gerçekleştirildiğinde, aşırı tüketim ve israflar söz konusu olabilmektedir. Kullanıcı ücretlerinin varlığı aşırı tüketimin ve kamu kaynaklarının israf edilmesinin önlenmesinde önemli bir rol oynayabilmektedir. Buna ek olarak, kullanıcı ücretlerinin var olması sunulacak olan mal ve hizmetlerin yeterli miktarda ve kalitede sunulmasına imkân sağlamakta ve özellikle, söz konusu mal ve hizmetlerin geniş insan kitlelerine ulaşmasını da sağlamaktadır¹³⁰.

2.3.2 Diğer Nedenler

Yerel yönetimleri alternatif hizmet sunumuna yönlendiren teorik nedenler bir önceki başlık altında ele alınmıştır. Bu nedenler haricinde; ekonomik ve mali nedenler, hızlı kentleşme ve mali gerekçeler, küreselleşmenin yerel yönetimlere yansımaları gibi önemli nedenler söz konusudur. Bu nedenler ise diğer nedenler başlığı altında sırasıyla ele alınacaktır.

2.3.2.1. Ekonomik ve Mali Nedenler

Yerel yönetimler her ülkenin temel amaçları arasında olan ekonomik istikrarı, gelir ve kaynak dağılımında adaleti ve iktisadi kaynakların kullanımında etkinliği sağlamada merkezi yönetime büyük katkılar sağlamaktadır. Ekonomik istikrarı

¹²⁸ Richard M. Bird, “User Charges in Local Government Finance”, Mila Freire ve Richard Stren (Ed.), **The Challenge of Urban Government: Policies and Practices** içinde (171-182), Washington: The World Bank Institute, 2001, s. 171.

¹²⁹ Süreyya Sakıncı, “Yerel Kamusal Malların Fiyatlandırılması ve Etkinlik”, **M.Ü. İ.İ.B.F Dergisi Özel Sayısı, Prof. Dr. Halil Nadaroğlu'na Armağan**, Cilt. XIV, Sayı. 1, (1998), s. 327.

¹³⁰ Sumila Gulyani, “The Demand-Side Approach to Planning Water Supply”, Mila Freire ve Richard Stren (Ed.), **The Challenge of Urban Government: Policies and Practices** içinde (183-192), Washington: The World Bank Institute, 2001, s. 186.

sağlamada, toplam talep ve bölgesel makro hareketler aracılığıyla katkılar sağlarken gelir dağılımında adaletin sağlanması için hazırlanan politikalarda ise uygulayıcı görevler üstlenmektedir. Tüm bu katkılar ile birlikte kaynak kullanımında etkinliği sağlamada büyük bir rol üstlenmektedir¹³¹.

Kamu kesiminin küçültülmesi ile ilgili gelişmeler yerel yönetimlerde, piyasa benzeri yapılara geçilmesi şeklinde yaşanmıştır. Bu geçiş hem etkinliği arttıran hem de kamu kesiminin varlığını koruyan bir yöntem olmuş ve diğer piyasa benzeri geçiş süreçlerinde görüldüğünün aksine kamunun tasfiyesi söz konusu olmamıştır. Süreç kamusal mal ve hizmetleri üretici birim ile tüketici birimi birbirine yaklaştırmak, yani hizmetlerin yerelleştirilmesi şeklinde devam etmiştir¹³².

Yerel yönetimler günden güne artan önemlerine ve değişip, çoğalan görevlerine rağmen bu görevleri yerine getirebilecekleri gelirlere sahip değildir. Son çeyrek yüzyılda, ekonomi içerisinde kamu kesiminin ağırlığı hafifletilmeye çalışılırken kaynak kullanımında etkinliğin elde edilmesi maksadıyla pek çok adım atılmıştır. Bu kapsamda özelleştirmeler, kamu özel sektör ortaklıkları, özerkleştirmeler ve hizmet sunumunda halka yakın olan yönetim birimlerinin ağırlığının arttığı yerinden yönetim uygulamaları karşımıza çıkmaktadır¹³³.

Yerel yönetimlerin mal ve hizmet sunumunda sorumlulukları artsa da az sayıda ve zayıf gelir kaynaklarından vergi toplama yetkileri vardır. Bu gelir ve gider uyumsuzluğu, yönetimler arası transferler ya da borçlanma yoluyla giderilmeye çalışılmaktadır. Merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasında yaşanan bu orantısız gelir ve harcama paylaşımı ya da başka bir ifadeyle görev ve kaynak paylaşımı sonucu ortaya çıkan dengesizlikler “dikey mali dengesizlikler” olarak adlandırılmaktadır. Bu durumun yanı sıra, yerel yönetimler aynı mali kapasite ve aynı harcama ihtiyaçlarına

¹³¹ Ali Rıza Özdemir, “Yerel Yönetimlerin Mali Seçenekleri”, Hüseyin Özgür ve Muhammet Kösecik (Ed.), **Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar I** içinde (347-368), Ankara: Nobel, 2005, s. 349.

¹³² Abdülkerim Çalışkan ve İsa Sağbaş, “Türkiye’de Yerel Yönetimler Maliyesi Genel Bir Bakış”, Hüseyin Özgür ve Muhammet Kösecik (Ed.), **Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar I** içinde (321-346), Ankara: Nobel, 2005, ss. 323-324.

¹³³ Ulusoy ve Akdemir, “Yönetimlerarası Transferler: Teori ve Türkiye Uygulaması”, s. 114.

sahip değillerdir. Yerel yönetimler arası bu farklılıklar nedeniyle ortaya çıkan dengesizliklere ise “yatay mali dengesizlikler” denilmektedir¹³⁴.

Yerel yönetimler, yeni kent yaşamının getirdiği pek çok yenilik ile birlikte yeni hizmetler de sunmak zorunda kalmışlardır ve yetersiz kalan gelir kaynakları borçlanma sürecinin doğmasına sebep olmuştur. Kentlerin ihtiyaçlarını karşılamak için gerçekleştirilmesi gereken uzun vadeli büyük projelerin yüksek maliyetler gerektirmesi, gelirlerin devamlılığının sağlanması çabaları ve yabancı sermaye gruplarının bu tür büyük ölçekli projelerde yer almak istemeleri, yerel yönetimler açısından iç ve dış borçlanmanın nedenlerini oluşturmaktadır¹³⁵. Burada üzerinde durulması gereken en önemli husus borçlanmanın cari harcamalar için yapılmaması gerekliliğidir¹³⁶. Ekonomik açıdan etkinliğin sağlanması ve mali açılardan yerel yönetimlerin artan sorumlulukları, yetersiz gelir kaynakları, kent taleplerine cevap verebilmek adına yaptıkları iç ve dış borçlanmalar yerel yönetimleri alternatif hizmet sunum yöntemlerini kullanmalarına götüren temel nedenlerden bazıları olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.3.2.2 Hızlı Kentleşme ve Hizmetlerde Yaşanan Değişim

Kentleşme, en öz haliyle kent sayısının ve kentlerde yaşayan nüfusun artmasıdır fakat kentleşmeyi sadece bir nüfus olarak görmek yeterli değildir. Toplumun ekonomik ve sosyal yapısında meydana gelen değişimler, kentleşme hareketini başlatan süreçlerdir. Buradan hareketle geniş anlamda kentleşme hareketini; sanayileşme ve ekonomik gelişme ile birlikte kent sayılarının artması ve kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplumun yapısındaki örgütlemeyi, iş bölümünü ve uzmanlaşmayı artıran, insanların davranışlarında kente özgü motiflerin oluşmasını sağlayan nüfus birikimi süreci olarak tanımlayabiliriz¹³⁷.

¹³⁴ Ahmad ve Craig, s. 73.; İsa Sağbaş, “Merkezden Yerel Yönetimlere Mali Transferlerde Yeni Döneme İlişkin Gözlemler”, Nihat Falay ve Diğerleri (Ed.), **Türkiye’de Yerel Yönetimlerin Sorunları Ve Geleceği** içinde (143-152), 2. Baskı, Ankara: Seçkin, 2010, ss. 144-145.

¹³⁵ Ertuğrul Acartürk ve Orhan Çakmak, “Yerel Yönetimlerde Borçlanma”, Hüseyin Özgür ve Muhammet Kösecik (Ed.), **Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar I** içinde (369-394), Ankara: Nobel, 2005, s. 373.

¹³⁶ Pawet Swianiewicz, “The Theory of Local Borrowing and the West-European Experience”, Pawet Swianiewicz (Ed.), **Local Government Borrowing Risk and Rewards** içinde (1-25), Budapest: Open Society Institute, 2004, s. 5.

¹³⁷ Ruşen Keleş, **100 Soruda Türkiye’de Kentleşme, Konut ve Gecekondu**, 2. Baskı, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1978, ss. 5-6.

Kentleşme sürecini oluşturan ve kentlere toplanan insanlar, ekonomik açıdan ve sosyal açıdan kentlileşmektedirler. Bu durum, onların ekonomik ve sosyal taleplerini üzerinde etkilidir. Ekonomik olarak kentlileşmeyi kişinin geçimini tamamen kentte veya kente özgü işler aracılığıyla sağlıyor olması olarak tanımlarken, sosyal açıdan kentlileşmeyi ise kır kökenli insanın çeşitli konularda kente özgü tavır ve davranış biçimleri geliştirmesi olarak tanımlayabiliriz¹³⁸.

Hızlı kentleşme, geçtiğimiz yüzyılın son çeyreğinden beri başta gelişmekte olan ülkeler olmak üzere pek çok ülkede, büyük nüfus kitlelerinin büyük şehirlerde bir araya toplanması şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Bu büyük nüfus topluluklarının bir araya gelmesinin maliyeti, şehir planlamacılığı ve yönetimi noktasında çeşitli sorunlar ile karşılaşılmasına neden olmaktadır. Kaliteli bir şehir yaşamının temel koşulları olan; temiz içme suyu, temiz hava, atık su tesisleri, katı atıkların toplanması, kentiçi ulaşım gibi hususlarda yaşanan sorunlar ve bu sorunların sürdürülebilir şekilde iyileştirilmesi açısından gerekli olan yatırımlar, büyük ölçekli altyapı hamleleri gerektirmektedir¹³⁹. Kentleşme ve kentlileşme süreçleri, yerel yönetimlerden talep edilen mal ve hizmetlerin türlerini ve miktarlarını artırmakta, sınırlı kaynaklara sahip olan yerel yönetimlerin bu taleplere cevap verebilmesini zorlaştırmaktadır. Bu durum, yerel yönetimler açısından kaynakların kıtlığı nedeniyle etkin kaynak kullanımını daha da önemli hale getirmektedirken, hizmet sunumlarında gerekli finansmanın temin edilmesi için alternatif hizmet sunum yöntemlerine başvurmalarına neden olmaktadır.

2.3.2.3 Küreselleşmenin Yerel Yönetimlere Yansımaları

Küreselleşme, 20. yüzyılın ve son çeyreğinin, en önemli dönüşümünü oluşturan güç olmuştur. Küreselleşme; ekonomik, sosyal, politik, kültürel, ekolojik süreçlerden oluşan ve dünyayı şekillendirmeyi sürdüren bütünsel bir olgudur. Küreselleşmeyi destekleyici bu süreçler büyük nüfusların yaşadığı yerler olması nedeniyle şehirleri

¹³⁸ S. Kemal Kartal, **Ekonomik Ve Sosyal Yönleriyle Türkiye’de Kentleşme**, 2. Baskı, Ankara: Adım Yayınları, 1992, s. 50.

¹³⁹ Vernon Henderson, “Urbanization in Developing Countries”, **The World Bank Research Observer**, Vol. 17, No. 1, (Spring 2002), ss. 109-110. ; Mehmet Karakaş ve Murat Çak, “Türkiye’de Yerel Yönetimlerin Borçlanma Gereksinimi, Hazine Garantili/Garantisiz Olarak Borçlanmaları Ve Gelişimi”, Nihat Falay ve Diğerleri (Ed.), **Türkiye’de Yerel Yönetimlerin Sorunları Ve Geleceği** içinde (173-192), 2. Baskı, Ankara: Seçkin, 2010, ss. 174-175.

oldukça etkilemektedir¹⁴⁰. Ulaşım ve iletişim alanlarında yaşanan hızlı değişimle birlikte bilginin hızla yayılması, dünya toplumlarını ekonomik, siyasal ve kültürel açılarından birbirlerine yakınlaştırmış, bunun neticesinde merkeziyetçi yapılardan uzaklaşılmasını gerektirmiş ve yerelleşme sürecini desteklemiştir. Küreselleşme eğilimi geleneksel yönetim anlayışlarını, uluslararası yapılanmaları ve bunların işleyişlerini değiştirirken, yerelleşme ise küreselleşmenin içerisinde barındırdığı merkeziyetçi anlayışları yeniden şekillendirmektedir¹⁴¹.

Küreselleşmenin yerel yönetimler üzerine etkileri önemli bir tartışma konusu olarak karşımıza çıkmaktadır. Küreselleşme sürecinin ulus-devlet anlayışı üzerine etkileri sonucunda, yerelleşme kavramı daha geniş bir çerçevede tanımlanmaya başlamıştır. Bu bağlamda, yerelleşme ile yerel yönetimlerin güçlendirilmesine ek olarak; her kademede bir alt birime yetki devri yapılması, merkezi yönetimlerin taşra kuruluşlarına yetki aktarması aracılığıyla yetki genişliğinin güçlendirilmesi, yetkilerin merkezi ve yerel kuruluşlardan özel sektör kuruluşlarına ve gönüllü örgütlere devredilmesi süreçleri kastedilmektedir¹⁴².

Özel işletmelerin küreselleşme süreciyle birlikte kazandıkları hareket alanı, yerel ve küresel olan pek çok şeyin iç içe geçmesine yol açmıştır. Yerel olarak başlayan hareketler, küresel para akışlarını şekillendirmeye başlamış ve küresel süreçler ise yerel hareketleri etkilemeye başlamıştır¹⁴³. Küreselleşmenin yerel yönetimler üzerine etkilerinden biri olan özel sektör kuruluşlarına yetki devri uygulamaları kapsamında, küresel ölçekte faaliyet gösteren çok uluslu firmaların ya da uluslararası şirketlerin hareket alanını kısıtlamayacak düzenlemelerin, yerel yönetimlerce yapılması söz konusu olacaktır. Dolayısıyla, sermaye hareket serbestliği kazanarak yerel yönetimlerin hizmet ve projelerinde yer alabilecektir¹⁴⁴.

¹⁴⁰ David T. Thorns, **Kentlerin Dönüşümü**, Esra Nal ve Hasan Nal (çev.), İstanbul: Soyak Yayınları, 2004, ss. 1-2.

¹⁴¹ Mustafa Ökmen, “Küreselleşme Sürecinde Yerelleşme Eğilimleri ve Yerel yönetimler”, Hüseyin Özgür ve Muhammet Kösecik (Ed.), **Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar I** içinde (539-564), Ankara: Nobel, 2005, s. 539.

¹⁴² T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, **2001 Yılı Yerel Yönetimler Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, D.P.T Yayınları, No: DPT: 2538-ÖİK: 554, Ankara, 2001, s. 2.

¹⁴³ Erik Swyngedouw, “Neither Global nor Local ‘Glocalization’ and the Politics of Scale”, Kevin R. Cox (Ed.), **Spaces of Globalization**, içinde (137-166), New York: The Guilford Press, 1997, ss. 137-138

¹⁴⁴ Hürriyet Olgun, “Türkiye’de Büyükşehir Belediyelerine Küre-Yerelleşme (Glocalization) ve Yerellik (Subsidiarity) Kavramları Çerçevesinde Bir Bakış”, **Sosyo Ekonomi**, Yıl. 3, Sayı. 5, (Ocak-Haziran 2007), s. 115.

2.4 Otopark Hizmetlerinin Sunumunda Alternatif Bir Yöntem Olarak Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları

Yerel kamusal mal ve hizmetlerin sunulmasında yerel yönetimlerin gittikçe artan görev sorumlulukları söz konusudur. Bu bağlamda, yerel yönetimlerin bu mal ve hizmetlerin sunumunda hem organizasyon temelli nelerden hem de finansal yetersizliklerden kaynaklanan gerekçelerle alternatif hizmet sunum yöntemlerine başvurdukları görülmektedir. Bu anlamda kamu-özel sektör ortaklığı uygulamaları yerel yönetimler için hizmetlerin sunumunda ve bu sunumun devamlılığı açısından önemli bir aktör olmuştur. Bu başlık içerisinde öncelikle kamu-özel sektör ortaklıklarının temel özellikleri tanıtılacaktır ve dünya üzerinde kullanıldığı örnek hizmet üretimleri ele alınacaktır.

2.4.1 Kamu-Özel Sektör Ortaklığının Tarihsel Temelleri

Kamu-özel sektör ortaklıkları, 1990'lı yıllardan beri popülerlik kazanmış olmaları nedeniyle yakın dönem ortaya çıktıklarına dair genel bir kanı olsa da ortaklık girişimlerinin köklerinin oldukça eski zamanlara dayandığı görülmektedir. Kamu sektörü içerisindeki özel girişimler ile karşımıza çıkan kayıtlar, Ceasar Augustus zamanına kadar dayanmaktadır. Yunan tarihçi ve filozof Strabo (M.Ö. 63 – M.S. 21), bu dönemde yazdığı “Geographia” adlı eserinde Little Saint Bernard Geçiti’nde, geçiş ücretinin var olduğunu kaydetmiştir. Roma İmparatorluğu geçidin bakımının yapılması, sıra dağlar boyunca rehberlik ve hamallık yapılması karşılığında geçiş ücret imtiyazını Salassi Kabilesi’ne vermiştir. Ortaçağa gelindiğinde de yol geçiş ücretlerinin, köprü yapımının maliyetlerinin karşılanması amacıyla kullanıldığı görülmektedir. 1286 yılında Londra Köprüsü’nde geçiş ücretinin alındığı bilinmektedir¹⁴⁵.

1585-1603 yılları arasında yaşanan ve İspanyol Savaşı olarak adlandırılan savaş süresince, özel girişimciler İngiltere’nin bir deniz gücü olarak yükselmesinde önemli paya sahip olmuştur. Savaş süresince donanma, tüccarlar ve aristokratlar tarafından finanse edilmiştir. Donanmadaki gemilerin sahiplerinin özel kişiler olmasının yanında savaş boyunca kullanılan özel gemilerin sayısının, devlete ait olan gemi sayısından fazla

¹⁴⁵ Darrin Grimsey ve Marvyn K. Lewis, **Public Private Partnerships: The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance**, Cheltenham: Edward Elgar, 2004, s. 42.

olması dikkat çekici bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır¹⁴⁶. Kısmen veya tamamen, yolculardan ücret ödeme kapılarında toplanan ücretler ile finanse edilen yollar olarak tanımlanan turnikeli yollar, ilk kez 1364 yılında İngiltere’de yasalaşmıştır fakat ilk inşa edilmesi ise 1663 yılında olmuştur¹⁴⁷.

Fransa’da, ilk olarak imtiyaz sözleşmeleri 17. yüzyılda karşımıza çıksa da özellikle 19. yüzyıldan beri su, kanalizasyon hizmetleri, atık toplama, kanal yapımı gibi pek çok kamu hizmeti özel firmalar tarafından sunulmaktadır. Bunlar arasında; günümüzde Veolia olarak bilinen (The Compagnie Générale des Eaux - 1853) ile Suez olarak bilinen (The Société Lyonnaise des Eaux et de l’Eclairage - 1880) ünlü su firmaları da yer almaktadır¹⁴⁸.

Kamu-özel sektör ortaklıkları, Birleşik Devletlerde ise 1950’li yıllarda, eğitim hizmetlerinin finansmanında kamu ve özel sektörün ortak olarak finansman sağlaması ile birlikte ortaya çıkmıştır. 1960’lı yıllara gelindiğinde ise kentsel yenileme projeleriyle birlikte ise yaygınlık kazanmıştır. Bununla birlikte, bu ortaklıklar kamusal olmayan yapılar ve sıklıkla kar amacı gütmeyen sektör tarafından sunulan, kamusal olarak finanse edilen, sosyal hizmetler ile teknoloji gibi alanlarda özel sektörün araştırma geliştirme faaliyetlerinin finansmanında kullanılmaktadır¹⁴⁹.

Kamu-özel sektör ortaklıkları İngiltere’de, karşımıza ilk olarak “Özel Finansal Girişimler” şeklinde çıkmaktadır. Özel Finansal Girişim, 1992 yılında kamu kesiminin özel sektörün yönetim yetenekleri ve ticari uzmanlığından faydalanması ve kamu kesimi altyapısının disipline edilmesine yarar sağlaması amacıyla ortaya çıkmıştır. Tüm bu politikadaki ana husus, alt yapı projelerinin tam zamanında ve belirlenen maliyetlerin dışına çıkılmadan teslim edilmesi, vergi mükelleflerinin ödedikleri vergilerin karşılığını en iyi şekilde alması olarak ifade edilebilir¹⁵⁰.

¹⁴⁶ Roger Wettenhall, “The Public-Private Interface: Surveying The History”, Graeme Hodge ve Carsten Greve (Ed.), **The Challenge of Public-Private Partnerships: Learning From International Experience** içinde (22-43), Cheltenham: Edward Elgar, 2005, s. 24.

¹⁴⁷ Grimsey ve Lewis, a.g.e., s. 43.

¹⁴⁸ Dominique Lorrain, “Urban Capitalism: European Models in Competition”, **International Journal of Urban and Regional Research**, Vol. 92, No. 2, (June 2005), s. 251. (ss. 231-267); Grimsey ve Lewis, ss. 47-48.

¹⁴⁹ Edward R. Yescombe, **Public-Private Partnerships Principles of Policy and Finance**, Oxford: Elsevier, 2007, s. 3.

¹⁵⁰ HM Treasury, **A New Approach to Public Private Partnerships**, London, 2012, s. 15.

2.4.2 Kamu-Özel Sektör Ortaklığının Gelişim Süreci

Kamu-özel sektör ortaklıkları, kamu kesimi ile özel sektör arasında hem politik alanda yapılan bir iş bölüşümü hem de belirli projeler üzerinden yapılan özel bir iş birliği şeklindedir. Bu iş birliği tecrübelerinin özellikle eğitim, sağlık, enerji politikaları, ulaşım, çevre politikaları, teknoloji ve buna benzer pek çok alanda yoğunlaştığı görülmektedir¹⁵¹. 1980’li yıllarda, Yeni Kamu Yönetimi Anlayışının güçlenmesi ile birlikte devlet anlayışında değişiklikler meydana gelmiştir. Bu bağlamda özelleştirme, piyasa mekanizması, devletin düzenleyici rolü kavramları önem kazanmış ve kamu kesimin ekonomideki payının azaltılması gerekliliği ileri sürülmüştür. Yeni Kamu Anlayışı’ndaki bu temel odak noktaları, kamu özel sektör ortaklarının yeni bir yönetim aracı olarak güçlenmesini sağlamıştır¹⁵².

Kamu altyapı yatırımlarında, özel sektörün dışsallıkları ve buna paralel olarak sosyal faydayı dikkate almadan üretimde bulunması, altyapı hizmetlerinin bazılarının yüksek maliyetli olması (yollar gibi) ve kullanıcılara ücretsiz sunulması durumunda üretimlerinin sürdürülebilirliğinin zor olması, monopol piyasalarda rekabete dayalı üretim modelinin etkin çalışmaması ve kamu kesimi müdahalelerinin gerekmesi, eğitim gibi erdemli malların üretiminin özel sektöre bırakılması durumunda gereği kadar sunulmaması tehlikesi, altyapı yatırımlarının ilk başlangıçta büyük yatırımlar gerektirmesi, uzun dönemde getiri sağlaması ve kamu kesimi desteği olmadan özel kesim sermayesi ile sunulmasının zor olması gibi gerekçeler kamu kesiminin altyapı hizmetlerinin üretimine katılmasının nedenlerini oluşturmaktadır¹⁵³. Bu altyapı hizmetlerinin sunulmasında, yukarıda sayılan nedenler ve altyapı hizmetlerinin sunumu sırasında karşılaşılan finansman zorlukları, kamu kesimi ve özel sektör işbirliklerinin kurulmasının da zemini hazırlamaktadır.

Kamu-özel sektör ortaklıklarının gelişiminde en önemli nedenlerden biri de gelişmekte olan ülkelerdeki pahalı altyapı yatırımlarından kaynaklanan finansman

¹⁵¹ Stephan Linder ve Pauline Vaillancourt Rosenau, “Mapping the Terrain of the Public-Private Policy Partnerships”, Pauline Vaillancourt Rosenau (Ed.), **Public-Private Policy Partnerships** içinde (1-18), Cambridge: MIT Press, 2000, s. 1

¹⁵² Nilufa Akhter Khanom, “Conceptual Issues in Defining Public Private Partnerships (PPPs)”, **International Review of Business Research Papers**, Vol. 6, No. 2, (July 2010), s. 150.

¹⁵³ Yescombe, a.g.e., s. 2.

ihtiyaçlarıdır. Kamu kesiminin borçlanması üzerindeki azaltıcı etkisi ve kamu kaynaklarının israf edilmemesi düşüncesi kapsamında, ortaklık yaklaşımı önem kazanmıştır¹⁵⁴. Kamu-zel sektör ortaklığının ardında yatan nedenlerden bir diğeri ise kamusal hizmetlerin sunumunda ortaklık yaklaşımının etkinliği, verimliliği ve yenilikçiliği artırdığı dřncesidir¹⁵⁵.

Küreselleşme süreci, pek çok açıdan kamu özel sektör ortaklıkları üzerinde etkili olmuştur. Krselleşme sürecinin en önemli etkisi, uluslararası sermaye hareketlerinin yapısında ve hacminde meydana getirdiğı değişikliler olmuştur. Buna ek olarak, iletişim teknolojilerindeki dramatik gelişmeler ve Dünya Ticaret rgt gibi çok yönlü organizasyonların varlıkları da kamu-özel sektör ortaklıklarının yükselişinde önemli rol oynamıştır¹⁵⁶.

2.4.3 Kamu-zel Sektör Ortaklığının Tanımlanması

Kamu-zel sektör ortaklıkları hakkında 1990'lı yıllardan beri pek çok tartışma söz konusu olmuştur. Bu doğrultuda, tüm ortaklık girişimlerinde teknik ve rasyonellik açısından pek çok gelişme kaydedilmiştir. Ortaklık yaklaşımının bu popülerliğine rağmen kamu-özel sektör ortaklığının gerçek bir devrim mi yoksa popüler bir iş fikri akımı mı olduğu noktasında genel fikir birliğine henüz ulařılamamıştır¹⁵⁷.

Kamu-zel sektör ortaklığı, kamusal veya özel mal ve hizmetlerin üretiminde ve sunumunda verimliliği artırmak için kamu kaynakları ile özel kaynakların bir araya getirilmesi ve bu birliktelikte hem riskin hem de getirinin kamu ortağı ve özel ortak arasında paylaşılması olarak tanımlanabilir¹⁵⁸.

OECD'ye göre kamu-özel sektör ortaklıkları: hkmetler ve bir ya da birden fazla özel sektör ortağın (işletmeci ya da finansör olarak bulunabilirler) arasında,

¹⁵⁴ Akintola Akintoye, "PPPS for Physical Infrastructure in Developing Countries", Akintola Akintoye ve Matthias Beck (Ed.), **Policy, Finance and Management For Public-Private Partnerships** içinde (123-144), Singapore: Wiley-Blackwell, 2009, s.138.

¹⁵⁵ David Eaton ve Rifat Akbıyıklı, "Innovation in PPP", Akintola Akintoye ve Matthias Beck (Ed.), **Policy, Finance and Management For Public-Private Partnerships** içinde (303-326), Singapore: Wiley-Blackwell, 2009, s. 304.

¹⁵⁶ Benedicte Bull ve Desmond McNeill, **Development Issues in Global Governance: Public-Private Partnerships and Market Multilateralism**, Oxon: Routledge, 2007, s. 45.

¹⁵⁷ Graeme A. Hodge, Carsten Greve ve Anthony E. Boardman, "Introduction: The PPP Phenomenon and Its Evaluation", Graeme A. Hodge, Carsten Greve ve Anthony E. Boardman (Ed.), **International Handbook on Public-Private Partnerships** içinde (3-16), Cheltenham: Edward Elgar, 2010, s.3

¹⁵⁸ Akintoye, a.g.e., s.124

hükümetin hizmetin sunulmasının sağlanması isteği ile özel ortağın kar elde etme amacına aynı değerin verildiği, iş birliği yapmanın etkinliğinin, risklerin yeterli miktarda özel ortağa devredilmesine bağlı olduğu ortaklıklardır¹⁵⁹. Tablo 3’te, farklı ülkelerde kamu-özel sektör ortaklıklarının nasıl ele alındığı ve tanımlandığını gösteren örnekler verilmektedir. Bu tanımlama farklılıklarında söz konusu ülkelerin sosyal, ekonomik ve hukuki yapılarının ve gelişmişlik seviyelerinin etkileri olmaktadır.

Tablo 3
Farklı Ülkeler İçin Kamu-Özel Sektör Ortaklığı Tanımları

Kore:	Kamu-özel sektör ortaklığı yol, liman, demir yolu, okul gibi altyapı çalışmalarını gerçekleştirmede özel sermayeden ve özel sektörün yaratıcılık ile verimliliğinden yararlanıldığı projeler olarak tanımlanmaktadır.
İngiltere:	Kamu ve özel sektörün birlikte ortak olarak çalıştığı anlaşmalar şeklinde tanımlanmaktadır. Ortak şekilde hareket etmek ve risk paylaşımı tüm projeler için esastır.
Avustralya:	Kamu-özel sektör ortaklığını üç adımda tanımlanmaktadır. Birinci olarak kamu kesimi veya tüketiciler tarafından ilgili hizmete yapılan ödemeler 10 milyon Avustralya dolarından fazla olacak, ikinci olarak hizmet, özel yatırım ve finansmanı da içeriyor olacak, üçüncü olarak hizmet, herhangi bir yardımcı yan hizmetle ve altyapı hizmeti sunumuyla ilişkili olacak. Burada yapılan işbirliği, hizmetin genel olarak tedarik edilmesinden bağımsızdır.
Güney Afrika:	Kamu-özel sektör ortaklığını, bir kamu kurumu ve bir özel sektör partneri arasındaki bir işlem olarak görür. Bu işlemde özel kesimden olan partner hem kurumsal bir işlev görür veya kendi ticari amaçlarına ulaşmak için kamu mülkünün kullanımını belirli veya belirlenmemiş bir dönem için sağlar. Özel kesimden gelen ortak, işlevi yerine getirdiği veya kamu mülkünü faydalı hale getirdiği için bir kar sağlar.

Kaynak: OECD, **Dedicated Public-Private Partnerships Units: A Survey of Institutional and Governance Structure**, Paris: OECD Publishing, 2010, s. 20.

Skelcher ise kamu-özel sektör ortaklığını; kamu ile özel temsilcilerin (işletmeler ve kar amacı gütmeyen kuruluşlar) sosyal amaçları sağlamak için kaynaklarını bir araya getirip düzenlemeleri olarak tanımlamaktadır¹⁶⁰.

¹⁵⁹ OECD, **Public-Private Partnerships: In Pursuit of Risk Sharing and Value for Money**, Paris: OECD Publishing, 2008, s. 17

¹⁶⁰ Chris Skelcher, “Public-Private Partnerships And Hybridity”, Ewan. Ferlie, Laurence E. Lynn Jr ve Christopher Pollitt (Ed.), **The Oxford Handbook Of Public Management** içinde (347-371), Oxford: Oxford University Press, 2005, s. 347.

Kamu-özel ortaklığına dair, birbirinden farklı anlamlar içeren pek çok tanımlama söz konusudur fakat bunlar ayrılması güç, bütüncül bir yapının parçalarını oluşturmaktadır. Bu bağlamda Linder, kamu-özel ortaklıklarını altı farklı kavramın bir arada olması şeklinde sınıflandırmıştır. Bunlar idari bir reform olarak kamu-özel ortaklıkları, problem çözümü olarak kamu-özel ortaklıkları, ahlaki yenilenme olarak kamu-özel ortaklıkları, risk kaydırma olarak kamu-özel ortaklıkları, kamu hizmetlerinin yeniden yapılanması olarak kamu-özel ortaklıkları ve güç paylaşımı olarak kamu-özel ortaklıklarıdır¹⁶¹.

2.4.4 Kamu-Özel Sektör Ortaklığı Türleri

Kamu ve özel ortağın riskleri nasıl paylaşılacağı, projenin finansmanın nasıl sağlanacağı, anlaşmanın süresi ve proje sonunda mülkiyet haklarının nasıl dağıtılacağı gibi pek çok farklı sorunun var olması çok çeşitli kamu-özel sektör ortaklığı türlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu başlık altında yaygın olarak kullanılan ortaklık türlerinden bazılarına yer verilecektir.

* **Yap-Sahip ol-İşlet:** Bu modelin kullanıldığı projelerin tasarlanması, inşa edilmesi, geliştirilmesi, idaresi ve mülkiyeti özel sektöre aittir. Bu projelerin ömür boyu finansmanı ve işletmesi ise özel sektöründür¹⁶².

* **Yap-İşlet-Devret:** Yap-Sahip ol-İşlet modeline benzeyen ve onun ardından ortaya çıkmış bir modeldir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde yaygın olarak kullanım alanı bulmaktadır. Projenin tasarımı, finansmanı, yapımı ve işletmesinde öncelikli sorumluluk özel sektöre aittir. Anlaşma süresi tamamlandığında projenin idaresi ve yasal mülkiyeti kamu sektörüne devredilmektedir. Yap-İşlet-Devret türü anlaşmalar ilk olarak Türkiye’de geliştirilmiştir¹⁶³.

* **Ortak Girişimler:** Kamu-özel sektör ortaklıkları genel olarak hizmet sunumunda sorumluluk ve mülkiyetin ortaklığı şeklinde tanımlanmaktadır. Ortak girişimler belirli hizmetlerin sunumunda kamu sektörünün özel sektörün uzmanlığından,

¹⁶¹ Stephen H. Linder, “Coming to Terms With the Public-Private Partnership: A Grammar of Multiple Meanings”, *American Behavioral Scientist*, Vol. 43, No. 1, (September 1999), ss.41-47.

¹⁶² Fiscal Affairs Department of The International Monetary Fund, **Public-Private Partnerships**, International Monetary Fund, 12 March 2004, s. 8. <http://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/031204.pdf>, (05 Mart 2014).

¹⁶³ Yescombe, a.g.e., s. 8.

becerilerinden ve finansmanından yararlandığı, özel sektör tarafından yürütülen projelerdir. Genel olarak projenin bir kısmının maliyeti kamu ortağının finansmanı veya doğrudan kullanıcı ücretlerini dışındaki bazı gelir kaynakları aracılığıyla geri kazanılmaktadır. Kamu kesimi bu projelere makul ücretli taşımacılık, konut edindirme benzeri kamu imkânlarını sunmak gibi geniş sosyo-ekonomik amaçlar ile katılmaktadır. Örnek olarak taşımacılık sistemleri anlaşmaları ve kentsel dönüşüm-yenileme projeleri ortak girişimlere örnek olarak verilebilir¹⁶⁴.

* **İmtiyazlar:** Bu tip modelin kullanıldığı anlaşmalarda özel sektör projenin işletilmesi, bakımı, ücretlerin toplanması ve yönetim ile ilgili tüm aktivitelerde tam sorumluluk sahibidir. İmtiyaz sahibi özel ortak, sistemi inşa etmede, geliştirmede ve genişletmede gereken her tür sermaye yatırımını yapmaktan sorumludur. Kamu sektörü ise söz konusu anlaşma gerekli şartları belirlemede ve belirlenen şartların sunumunun garanti edilmesinden sorumlu olmaktadır. Bu anlamda bu tip anlaşmalarda kamu kesiminin rolü hizmeti sunan olmaktan hizmeti regüle eden olmuştur. İmtiyaz tipi sözleşme modelinde genel olarak 25-30 yıllık anlaşma dönemleri söz konusudur ve anlaşma süresince mülkiyet hakları kamu sektörünün elinde bulunmaktadır¹⁶⁵.

* **İşletme veya Yönetim Sözleşmeleri:** Özel sektörün kısmen katılımı bulduğu sözleşmelerdir. Örnek olarak ya hizmetin sunucusu ya da yöneticisi konumundadır. Genel olarak 5-10 yıllık dönemler için uygulanırlar¹⁶⁶.

* **Kiralama:** Bu kategorideki sözleşmelerde uygulayıcı (kiracı), altyapı tesislerinin (mevcut olan) ve hizmetlerin işletilmesinden ve sürdürülmesinden sorumludur, fakat bu tür sözleşmelerde uygulayıcının büyük yatırımlar yapması gerekmemektedir. Bununla birlikte bu tür sözleşmeler yap-iyileştir-işlet-devret gibi diğer sözleşmeler ile kombine edilerek yürütülmektedir. Bu tür durumlarda özel ortağın

¹⁶⁴ Herbert Robinson ve Diğerleri, **Governance & Knowledge Management for Public-Private Partnerships**, Malaysia: Wiley-Blackwell, 2010, s. 6.

¹⁶⁵ Mirjam Bult-Spiering ve Geert Dewulf, **Strategic Issues in Public Private Partnerships: An International Perspective**, Singapore: Blackwell Publishing, 2006, s. 6.

¹⁶⁶ Grimsey ve Lewis, a.g.e., s. 11.

büyük yatırımlar yapması gerektiği için sözleşmenin süresi oldukça uzun bir zamanı kapsamaktadır¹⁶⁷.

Şahin ve Uysal, kamu-özel sektör ortaklığı türleri konusunda kapsamlı bir sınıflandırma yaparak kamu özel sektör ortaklığı türlerini dört temel başlıkta toplamışlardır. Bu sınıflandırma Tablo 4’te verilmektedir.

Tablo 4
Kamu-Özel Sektör Ortaklığı Türleri

Ortakların Üstlendiği Risk ve Kattıkları Yatırımın Büyüklüğüne Göre KÖSO Türleri	Ortaklığın Gevşek ya da Sıkı Oluşuna Göre KÖSO Türleri	Mülkiyet-Yönetim İlişkilerine Göre KÖSO Türleri	Ortaklardan Hangisinin Baskın Olduğuna Göre KÖSO Türleri
-İmtiyaz Tipi -Ortak Girişim Tipi -Melez Yapılı	-Bir Defalık Ortaklık -Kağıt Üzerinde Ortaklık -Gevşek Konfederasyon -Sözleşmesel Tamamlayıcılık -Tek Yönlü Eğitim ve Danışmanlık -Karşılıklı Dönüşüm	-Yap-İşlet-Devret -Yap-Sahip Ol-İşlet -Kiralama -Ortak Girişimler -İşletme veya Yönetim Sözleşmeleri -İşbirliği/Kooperatif Düzenlemeleri	-Özel Ortağın Temel rol Oynadığı/ Kamu Ortağının Asgari Rol Oynadığı -Geleneksel Kamu Özel Ortaklığı -Kamu Ortağının Özel Sektöre Taşeronluk İş Vererek Proje Konusunda Birincil Sorumluluğu Üstlenmesi

Kaynak: Mehmet Şahin ve Özge Uysal, **Kamu Ekonomisi Perspektifinden Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları**, Bursa: Ekin, 2008, ss. 25-32.

Tablo 4’ e bakıldığında ortaklık türlerinin dört ana başlıkta toplandığı görülürken, bu ana başlıkların toplamda on dokuz alt türü söz konusudur. Daha öncede ifade edildiği gibi ortaklığın uygulandığı ülke ve uygulandığı alana göre ortaklık türlerinin özellikleri değişim ve gelişim göstermektedir.

¹⁶⁷ Matteo Rossi ve Renato Civitillo, “Public Private Partnerships: A General Overview in Italy”, **Precedia, Social and Behavioral Sciences**, Vol. 109, (2014), s. 145.

2.4.5 Kamu-Özel Sektör Ortaklıklarının Lehinde ve Aleyhindeki Görüşler

Kamu özel sektör ortaklığı savunucularının fikirlerini dört ana başlıkta toplamak mümkündür. İlk olarak, kamu özel sektör ortaklıklarının alternatifinin olmadığı ileri sürülmektedir. İkinci olarak, ortaklığın var olmasının kamu kaynaklarının başka ihtiyaçlara için kullanılmasına olanak sağladığı düşünülmektedir. Üçüncü olarak, kamunun / hükümetlerin risklerden kurtulduğunu ve bu riskleri özel ortağa devrettiğini iddia edilmektedir. Son olarak ise özel sektörün doğası gereği mal ve hizmet üretiminde daha üstün olduğu görüşü savunulmaktadır¹⁶⁸.

Bu fikirlerin aleyhinde olan görüşler ise şöyledir. İlk olarak, hükümetlerin borçlanma kısıtları, vergi artışlarına karşı gönülsüzlükler nedeniyle kamu-özel ortaklıkları olmadan yeni projelerin yürütülmesinin mümkün olmadığını söylemeleri yetersiz bir tezdır. Çünkü bütçe kısıtları ve borçlanmanın politik kararlar olduğunu belirtmek gerekmektedir. İkinci olarak, ortaklık anlaşmalarının kamuya maliyetinin olmadığı düşüncesi tamamen gerçeği yansıtmamaktadır. Üçüncü olarak, risk transferinin yapılması tamamen maliyetsiz değildir. Gecikme risklerinin sözleşmeye yazılması mümkündür. Bu tip sözleşmelerin maliyeti geleneksel sözleşmelerden % 25 daha fazla olmaktadır. Son olarak, özel sektörün yatırımlarını finanse etmesinin daha ucuz olduğu ve daha kolay olduğu, kamu sektöründen daha verimli olduğu düşüncesi her zaman geçerli değildir. Çünkü hükümetlerin daha düşük faiz oranları ile daha kolay borçlanma imkânları söz konusudur. Bununla birlikte verimlilik açısından özel sektörün tamamen üstün olduğunu söylemek mümkün değildir¹⁶⁹.

Kamu-özel sektör ortaklıkları, altyapı hizmetlerinin sunumunda yeni fırsatlar sunarken beraberinde önemli riskleri de getirmektedir. Ortaklık girişimleri ile yapılan sunumun geleneksel kamu üretiminden daha verimli olacağı, kalitesinin artacağı ve hizmetin daha düşük maliyetlerle sunacağı var sayılmaktadır. Fakat ortaklıklar yeni ve önemli risklerde içermektedir. Örneğin, bütçe içerisinde kamu harcamalarını az

¹⁶⁸ David Hall, "Public-Private Partnerships (PPPs) Summary Paper", October 2008, s. 6, Business School University of Greenwich, Public Services International Research Unit (PSIRU), <http://www.psiru.org/reports/2008-11-PPPs-summ.pdf> (5 Mart 2014).

¹⁶⁹ David Hall, a.g.e., ss. 6-7.

göstermek ve ödemeler dengesinde ise kamu borcunu az göstermek amacıyla kullanılabilirler¹⁷⁰.

Kamu-özel sektör ortaklığı anlaşmalarının riskleri, anlaşma türüne göre değişiklik göstermektedir. Buna rağmen, ortaklık anlaşmaları için ortak riskleri aşağıdaki Tablo 5’teki gibi özetlemek mümkündür.

Tablo 5
Kamu-Özel Sektör Ortaklığı Projelerinde Riskler

Potansiyel Risk Türleri	
Yapım Riski	Maliyet ve sürenin aşılmasına ek olarak proje problemleridir.
Finansal Risk	Projenin nakit getirisi projenin borçlarını ve sermaye yatırımının geri ödenmesi için gerekli seviyenin altında kalabilir (faiz oranlarında ve döviz kurunda ve değişikliklerin etkisi ile).
Talep Riski	Hizmetlerin sunumundaki azalma, projenin nakit akışı yaratma potansiyelini azaltır.
Geçerlilik Riski	Hizmetin sunumunun sürekliliğinde ve kalitesindeki yetersizlikler.
Politik Risk	Hizmetin sunumunun sürekliliğinde ve kalitesindeki yetersizlikler.
Mücbir Sebepler	Kamu ve özel ortağın kontrolü dışındaki risklerdir (örneğin, doğal felaketler).
Artan Değer Riski	Sözleşme periyodunun sona ermesine kadarki süreçte altyapı malzemelerinin piyasa fiyatındaki belirsizlikler.

Kaynak: Cornacho ve Schwartz, s. 88.

Kamu-özel sektör ortaklıklarının lehinde ve aleyhinde var olan görüşlere ek olarak pek çok mitte mevcuttur. Kamu-özel sektör ortaklıkları ile ilgili bu mitlerin, kamu kesiminin ve özel sektörün ekonomi içerisindeki rolü ile etkileri konularının tekrar ele alınmasında ve şekillenmesinde oldukça yardımcı olduğu söylemek

¹⁷⁰ Ana Cornacho ve Gerd Schwartz, “PPPs and Fiscal Risks: Should Governments Worry?”, Gerd Schwartz, Ana Cornacho ve Katja Funke (Ed.), **Public Investment and Public-Private Partnerships: Addressing Infrastructure Challenges and Managing Fiscal Risks** içinde (85-104), New York: Palgrave Macmillan, 2008, s. 85.

mümkündür¹⁷¹. Tablo 6’da kamu-özel sektör ortaklıklarının lehinde ve aleyhinde olan mitler bir arada verilmiştir.

Tablo 6
Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları Hakkındaki Mitler

Lehte Olan Mitler^(a)	Aleyhte Olan Mitler^(b)
• Ödenmesi istenen kamu fonları azaltılarak diğer asli hizmetler için fonlar artırılabilir. • Özel sektörün yatırımı topluluk malları ve hizmetlerinin elde edilmesini hızlandırır. • Özel sektör hizmet sunumunda doğası gereği daha iyidir. • Özel sektörün mal ve hizmet sunumuna katılımı politik müdahalelerden bağımsızdır. • Özel sektörün katılımı devletin finansal risk düzeyini azaltır. • Kamu özel sektör ortaklıkları vergilemeyi azaltır. • Kullanıcılar ödesin prensibi niteliği gereği hizmetlerin ödemelerinde daha adil bir yoldur. • Özel sektörün katılımı hizmet sunumunda dünyaya en iyi uygulamayı sağlayabilir. • Yeni oyuncuların girişi istihdamı artırır ve koşulları iyileştirir. • Kamu özel sektör ortaklıkları hesap verilebilirliği geliştirir.	• Kamu özel sektör ortaklıkları özelleştirmeye ayıdır. • Kamu özel sektör ortaklıkları kamu sektörünün kontrol kaybını içerir. • Kamu özel sektör ortaklıklarında özel sektör sadece yüksek karlı olan hizmetleri seçer, diğerlerini bırakır. • Kamu özel sektör ortaklıkları projeleri kamu sektörünce finanse edilenlerden daha maliyetli olur. • Hizmet kamu sektörü dışında sunulduğunda hizmetin standartları düşer • Kamu sektörünün borçlanma maliyetleri özel sektörün maliyetlerinden daha düşüktür. Kamu özel sektör ortaklıkları geleneksel kamu hizmetlerinden daha pahalıdır. • Kamu özel sektör ortaklıkları sıklıkla başarısız olmaktadır. • Karlılık, kamu hizmetleri ile bağdaşan bir kavram değildir. • Kamu özel sektör ortaklıklarında risk transferi abartılıdır, riskin büyük kısmı kamu sektörüne kalmaktadır.

Kaynak: (a) The Construction, Forestry, Mining and Energy Union, **Reform of Public Private Partnerships: How to Harness Private Capital to Genuinely Work in Partnership with the Public Sector**, Australia, June 2006, ss. 43-50; (b) Irish Business and Employers Confederation, **Public-Private Partnerships Delivering During Recession**, An IBEC PPP Council Report, Dublin, January 2009, ss. 10-12.

Kamu-özel sektör ortaklıklarının lehinde ve aleyhindeki örnekler ile hakkındaki mitleri çoğaltmak mümkündür. Kamu-özel sektör ortaklığı projelerinin gelecekte

¹⁷¹ Judith I. De Neufville ve Stephen E. Barton, “Myths and The Definition of Policy Problems: An Exploration of Home Ownership and Public-Private Partnerships”, **Policy Sciences**, Vol. 20, (1987), s. 198.

uygulanacağı farklı hizmet alanlarının ve kurulacak yeni sözleşme türlerinin ise her iki tarafta da yeni görüşlerin eklenmesini sağlaması muhtemeldir.

2.4.6 Dünya Geneline Kamu-Özel Sektör Ortaklığı Uygulamaları

Önceki bölümlerde, kamu-özel sektör ortaklıklarının tarihsel temelleri ve gelişim süreçleri incelenirken bu uygulamaların temellerinin çok eski dönemlere dayandığı ve dünya genelinde pek çok farklı coğrafyada uygulama alanı bulduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Tarihsel akış içerisinde pek çok ülkede farklı dönemlerde ortaya çıksa da bugünkü anlamda kamu-özel sektör ortaklıkları, 1980’li yıllar ile birlikte devlet anlayışında meydana gelen değişimler sonucunda ortaya çıkmıştır. Kamu-özel sektör ortaklıkları uygulama alanı bulduğu ülkelerin ekonomik, hukuki ve sosyal yapılarına göre şekillenmiş ve çeşitlenmiştir.

Ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin ihtiyaçları üzerinde etkili olması nedeniyle kamu-özel sektör uygulamalarının kullanıldığı sektörlerin türü oldukça çeşitlenmiştir. Tüm bu uygulamaları tek bir çatı altında toplamak mümkün olmadığı için ve çalışmanın konusunun sınırları nedeniyle bazı ana sektörlerde yaşama geçen kamu-özel sektör ortaklığı projelerine Tablo 7’de yer verilmektedir.

Tablo 7

Bölgelere ve Sektörlere Göre Kamu-Özel Sektör Ortaklık Anlaşmaları 1985-2013

		Yollar ^(a)		Demir Yolları		Su Projeleri ^(b)		Kamu Binaları		Toplam	
		Proje Sayısı	Maliyet ABD\$ Milyon	Proje Sayısı	Maliyet ABD\$ Milyon	Proje Sayısı	Maliyet ABD\$ Milyon	Proje Sayısı	Maliyet ABD\$ Milyon	Proje Sayısı	Maliyet ABD\$ Milyon
ABD	1985'ten beri Toplam Planlanan ve Fonlanan	117	97447	42	44449	219	19353	174	14055	552	175304
	Fonlanan 2010/13	61	34640	25	16789	164	15324	163	9261	413	76014
Kanada	1985'ten beri Toplam Planlanan ve Fonlanan	35	27264	14	15555	30	2308	127	31610	206	76737
	Fonlanan 2010/13	30	20236	5	5765	23	1476	84	28866	145	56343
Meksika Latin Amerika Karayipler	1985'ten beri Toplam Planlanan ve Fonlanan	268	137945	72	77392	174	26151	34	5078	548	246566
	Fonlanan 2010/13	168	72876	30	16272	110	16275	18	3060	326	108483
Avrupa	1985'ten beri Toplam Planlanan ve Fonlanan	367	367440	116	194069	232	42324	377	103852	1092	707685
	Fonlanan 2010/13	231	215233	64	78227	183	25702	278	79260	756	398422
Afrika ve Orta Doğu	1985'ten beri Toplam Planlanan ve Fonlanan	26	14691	15	25606	98	30796	12	1410	151	72773
	Fonlanan 2010/13	15	6326	4	4668	51	20183	4	957	74	32134
Asya ve Avustralya	1985'ten beri Toplam Planlanan ve Fonlanan	346	122398	96	111244	197	56580	53	24593	686	314815
	Fonlanan 2010/13	232	75488	53	70365	131	46080	29	13071	445	205014
Dünya Geneli	1985'ten beri Toplam Planlanan ve Fonlanan	1159	767455	355	468315	944	177512	777	180598	3235	1593880
	Fonlanan 2010/13	737	424799	181	192086	662	125050	579	134475	2159	876410

Kaynak: *Public Works Financing, International Major Projects data-base, 2013, http://www.pwfinance.net/document/research_reprints/Charts%201013/Big%20chart.pdf, (10 Mart 2014).*

- (a) Tasarla-Yap-Finanse Et, Tasarla-Yap-İşlet-Sürdür, Tasarla-Yap-Yönet projelerini içermektedir.
- (b) Sabit fiyat anlaşmaları altında uzun dönemli yönetim sözleşmeleri için yapılan toplam ödemeleri içerir.

Tablo 7'ye bakıldığında kara yolları, demir yolları, su hizmetleri projeleri ve kamu binaları hizmetlerinin üretilmesinde ve sunulmasında 1985 yılından beri en çok kamu özel sektör ortaklığı projesi 1159 proje ile kara yollarının yapımında karşımıza çıkmaktadır. Yaklaşık olarak proje toplamalarının üçte birini kara yolları projeleri oluştururken toplam maliyetlerin de yaklaşık olarak yüzde ellisini oluşturmaktadır. 944 proje ile su hizmetleri ikinci, 777 proje ile kamu binaları üçüncü ve 355 proje demir yolları dördüncü sırayı almaktadır.

2.4.7 Dünya Geneline Otopark Hizmetlerinin Sunumunda Kamu-Özel Sektör Ortaklığı Uygulamaları

Ülkeler arasındaki sosyal ve ekonomik farklılıklar, hizmetlerin ele alınış ve sunuluş biçimleri üzerinde de etkili olmaktadır. Bu başlık altında, kamu ve özel sektörün birlikte çalıştığı otopark hizmeti sunum örnekleri verilecektir.

2.4.7.1 Chicago - Amerika Birleşik Devletleri

2008 yılının aralık ayında Chicago Belediye Başkanı Richard Daley, şehir içi otoparkmetrelerin 75 yılılığına kiralınması karşılığında, 1.15 milyar dolarlık bir gelir elde edileceğini kamuoyuna duyurmuştur. Bu duyuru ile birlikte, Birleşik Devletler'de şehir içi otoparkmetrelerin özelleştirilmesi adına yapılan ilk kamuoyuna açıklanmıştır. Teklife göre teklifi yapan Morgan Stanley Altyapı Ortaklığı şirketi, sözleşme süresi boyunca hem otoparkmetrelerin bakımından hem de işletmesinden sorumlu olacaktır. Belediyenin sorumlulukları ise sözleşme süresi boyunca otopark ücretlerinin belirlenmesinde, otopark politikaları düzenlemelerinin uygulanmasında ve cezaların toplanmasında tam sorumluluk sahibi olacaktır şeklinde ifade edilmiştir¹⁷².

¹⁷² Reason Foundation, Annual Privatization Report, 2009, http://reason.org/files/annual_privatization_report_2009.pdf, (17 Mart 2014), s. 41.

2009 yılında, yaklaşık 1.16 milyon dolar karşılığında 34.500 adet otoparkmetre (yol kenarı otopark yeri), 75 yıllığına Wall Street'in dev firmalarından biri olan Morgan Stanley'e kiralanmıştır. Başkan Daley özelleştirmenin gerekliliği ile ilgili temel argümanlarını, önceki dönemlerde otopark ücretlerinin politik isteksizlikler nedeniyle gereğinden düşük olması, 34.500 otoparkmetrenin 20.000 tanesinin fiyat artış oranlarının son yirmi yıldır dondurulmuş şekilde olması ve fiyat artış oranlarının belirlenmesinde enflasyon artışına ayak uydurulması, yıllık gelirin 20 milyon dolar olduğu, bunlar sonucunda ise söz konusu potansiyel gelirin elde edilen gelirin iki katı olması ve bunun elde edilememesi olarak özetlemiştir. Otoparkmetrelerin kiralanması, Chicago'nun 2004 yılında Chicago Havayolları şirketinin 1.8 milyar dolara 99 yıllığına kiralanması ardından ulaştırma alanında yaptığı en kapsamlı özelleştirmedir.

Yapılan anlaşma sonrasında pek çok tepki gündeme gelmiştir. Bu eleştirilerin birçoğu ise anlaşmanın aceleyle ve kamuoyundan gizli süreçler ile yapılması üzerine odaklanmaktadır. Chicago Denetleme Dairesi, bu konuda kapsamlı bir rapor hazırlamıştır. Rapora göre, belediye başkanının finansal modeli ihtilaflı bulunmuştur. Elde edilmesi gereken gelirin yaklaşık olarak 2.13 milyar dolar olduğuna ve yapılan anlaşmanın süresinin fazla uzun olduğuna vurgu yapılmıştır¹⁷³.

2.4.7.2. Los Angeles - Amerika Birleşik Devletleri

Chicago otopark alanlarında yapılan kira sözleşmeleri, diğer yerel yönetimlere benzer bir dönüşümü yapmaları için ilham kaynağı olmuştur. Nisan 2009'da, Los Angeles Şehir Konseyi şehirdeki 41.000 otoparkmetre ve 6 otopark garajının özelleştirilmesi uygulamalarının araştırması için 500.000 dolarlık bir fizibilite sözleşmesini onaylamıştır. Otopark mülklerinin kiralanması teklifinin temel nedenlerini Belediye Başkanı Antonio Villaraigosa'nın bütçe açığını kapatma, belediye işçilerinin işten çıkarılmasını önleme ve Los Angeles Polis Departmanı'nda ücretsiz izine ayrımalardan kaçınma amaçları oluşturmaktadır¹⁷⁴. Bu kapsamda Başkan, otopark alanlarının 50 yıllığına kiralanmasını teklifini sunmuştur. Fakat Başkan Antonio

¹⁷³ Rachel Weinberger, John Kaehny ve Matthew Rufo, "U.S. Parking Policies: An Overview of Management Strategies", **Institute for Transportation and Development Policy**, New York, 2010, ss. 60-61.

¹⁷⁴ Reason Foundation, Annual Privatization Report, 2009, http://reason.org/files/annual_privatization_report_2009.pdf, (10 Mart 2014), s. 45.

Villaraigosa'nın otopark alanlarının kiralanmasına yönelik bu girişimleri şehir konseyi tarafından reddedilmiştir¹⁷⁵.

2.4.7.3 Indianapolis - Amerika Birleşik Devletleri

2010 yılının ağustos ayında Indianapolis Belediye Başkanı Greg Ballard, şehir merkezinde ve Broad Ripple bölgelerinde bulunan 3.700'e yakın otoparkmetreye 50 yıllık kiralama için teklif yapıldığını duyurmuştur. Kiralama anlaşmasını Xerox şirketine bağlı olan ACS ile yerel ortaklar olarak Denison Global Parking ve Evens Time şirketleri üstlenmiştir. Ortaklık, otoparkmetre sisteminin yürütülmesi, işletilmesi, bakımının sürdürülmesi ve sermaye yatırımlarının yapılması sorumluluklarını üzerlerine almıştır. Önden 20 milyon dolarlık bir avans alınmış ve 600 milyon dolarlık ödemenin ise devam eden 50 yıllık ortaklık içerisinde taksim edilmesine karar verilmiştir¹⁷⁶.

2.4.7.4 Sacramento - Amerika Birleşik Devletleri

Şehir merkezinde yeni bir spor arenası yapılması ihtiyacının doğması nedeniyle yaklaşık 13.000 otoparkmetrenin kiralanması fikri ortaya çıkmıştır. Eylül 2011'de, Belediye Başkanı Kevin Johnson açık ve kapalı otopark alanlarının yıllık 24 milyon dolarlık bir gelir üretebileceğini açıklamıştır. Aralık 2011'de, şehir konseyi otopark alanlarının özelleştirilmesini oylamıştır ve otopark alanlarının belli bir kısmı için özelleştirme teklifini onaylamıştır¹⁷⁷.

2.4.7.5 Ohio Devlet Üniversitesi - Amerika Birleşik Devletleri

2011 yılında Ohio Devlet Üniversitesi yetkilileri, kendi alanlarında ilk olacak bir anlaşmanın temellerini atmış ve üniversitenin otopark alanlarının kiralanması üzerine ilk tartışmaları başlatmışlardır. Ohio Devlet Üniversitesi'ndeki 36.000 otopark yerinin yenileme çalışmalarını da içeren 30-50 yıllığına kiralanması ve 65.000 öğrencinin kullanımına sunulması üzerinde görüşmeler yapılmıştır¹⁷⁸. 2012 yılında, otopark yerlerinin 50 yıllığına, otopark alanları ile ilgili hizmetler veren "Laz Parking"

¹⁷⁵ Reason Foundation, Annual Privatization Report, 2011, http://reason.org/files/local_annual_privatization_report_2011.pdf, (16 Mart 2014), s. 16.

¹⁷⁶ Reason Foundation, Annual Privatization Report, 2011, s. 7.

¹⁷⁷ Reason Foundation, Annual Privatization Report, 2011, s. 9.

¹⁷⁸ Reason Foundation, Annual Privatization Report, 2011, s. 9.

adlı şirkete kiralanmasına karar verilmiş ve 483 milyon dolar karşılığında anlaşmaya varılmıştır¹⁷⁹.

2.4.7.6 Antwerp - Belçika

Belçika da yer alan Antwerp (Anvers) şehri, 360.000 nüfuslu bir şehirdir. Antwerp şehir merkezinde yol kenarlarında 38.318 adet, şehir dışında yol kenarlarında 93.516 adet ve kapalı otopark yeri olarak 11.280 adetlik otopark yeri kapasitesine sahiptir. Antwerp otopark alanlarını şehir merkezindeki otomobil kullanımını kontrol etmede bir araç olarak kullanmaktadır. Şehirdeki otoparkların tamamı Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen-Belediye Otonom Otopark Antwerp veya GAPA olarak adlandırılan yarı özel bir otopark otoritesi tarafından yönetilmektedir.

Şehir Konseyi GAPA'yı, 2001 yılında kamu-özel sektör ortaklığı şeklinde kurmuştur ve otopark alanlarına ilişkin bütün sözleşmeleri GAPA'ya devretmiştir. Bütün yol kenarı otopark alanlarını ve kamuya ait kapalı otopark tesislerinin yönetimi, denetimi ve kontrolü için GAPA'ya tam yetki vermiştir. GAPA'nın yeni kapalı otopark alanları inşa etme ve yönetme yetkisi de vardır. Bunun karşılığında GAPA'dan diğer kapalı otopark şirketlerinin yöneticileri ile işbirliği yapması, otopark düzenlemelerini uygulaması, otopark politikaları hazırlaması, uygulama için personel ve işletme masraflarını ödemesi beklenmektedir. Bütün gelirler özel bir havuz hesabı yoluyla toplanmaktadır. Kamu-özel sektör uygulaması olarak yürütülen otopark hizmetlerinin pek çok olumlu katkısı olduğu düşünülmektedir. Yapılan sözleşmeye göre, GAPA'nın otopark uygulamaları ve veri toplama ihtiyaçlarını gidermede, teknolojiyi kullanarak yenilikçi olması teşvik edilirken bunun için yetkilerde verilmektedir. Siyasilerin ve belediye otopark meclisinin, otopark ücretlerinin piyasa değerinin altında sunulması taleplerinde dahi, GAPA yetkileri sayesinde, uygulanabilir en yüksek ücret politikasını uygulayarak şehir içindeki araç sayısını kontrol edebilecektir.

Bununla birlikte GAPA, ikamete dayalı park etme belgeleri kullanmaktadır. Ücretli veya mavi otopark alanında yaşayan her bir hane halkının ücretsiz iki tane ikamete dayalı otopark yeri belgesi alma hakkı vardır. Mobile-for uygulaması ile

¹⁷⁹ *Parking Lease University Celebrates Successes of Parking Lease, Looks to the Future*, 28 October 2013, <http://www.osu.edu/parkingproposal/> (17 Mart 2014).

ikamete dayalı otopark belgeleri internet tabanlı yeni bir yazılım uygulaması ile dijitalleştirilmekte ve çıkarılmaktadır. Bu sayede GAPA, ikamet eden kaç kişinin ruhsata sahip olduğunu daha iyi kontrol etmekte ve kâğıt kullanımını azaltmaktadır. GAPA'nın özel kapalı otopark tesislerini yönetebilmesini sağlamak için çeşitli kalite standartları geliştirilmiştir. GAPA, söz konusu standartlara uyum göstermeyen garajları kapatabilmektedir veya bunları bölgede yaşayanlar için özel ya da yalnızca abonelik ile işleyen garajlara dönüştürerek bu standartları uygulayabilmektedir¹⁸⁰.

2.4.7.7. Strazburg - Fransa

Fransa'da yer alan Strazburg 7.850 araç kapasiteli ücretli yol kenarı otopark yerine, 10.300 araç kapasiteli yarı kamusal kapalı otopark yerine ve 4.400 araç kapasiteli park et-devam et otopark alanına sahiptir. Şehirde hem yol kenarlarına hem de yol dışlarına park etme için uygulanabilen renklerle kodlanma sistemi kullanılmaktadır. Ücretlendirme şeması bölgenin rengine göre değişmektedir ve toplamda üç bölge rengi söz konusudur. Yol kenarı ve yol dışı alanlara yapılan park etmelerin başarılı ücret uyumlaştırmaları özel olarak hazırlanan kamu-özel sektör ortaklığı sözleşmeleri yardımıyla gerçekleştirilmektedir.

Belediye, Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS), otopark hizmetleri ile ilgili yönetim ve işletme görevlerinin bazıları devretmiştir. Parcus adlı özel bir şirket, biletli otopark makinelerin kurulumu, işletmesi ve yönetimi gibi işleri yürütmektedir. Biletli otopark makineleri şehir tarafından alınmakta, ücretleri ve çalışma saatleri de yine şehir tarafından belirtmektedir. Biletli otoparkın ne kadar gelir toplamış olmasına bakmaksızın her ay sabit bir fiyat şehir tarafından şirkete ödemektedir¹⁸¹.

2.4.7.8. Stockholm - İsveç

İsveç'te yer alan Stockholm şehri, 814.418 kişilik bir nüfusa sahiptir. Şehirde yaklaşık olarak 32.000 adet yol kenarı ve 30.000-60.000 adet yol dışı otopark alanı mevcuttur. Otopark hizmetleri tıkanıklığın azaltılmasında ve alternatif ulaşım

¹⁸⁰ Michael Kodransky ve Gabrielle Hermann, "Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation", **Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)**, New York, 2011, ss. 30-32. http://www.itdp.org/documents/European_Parking_U-Turn.pdf, (15 Mart 2014).

¹⁸¹ Kodransky ve Hermann, a.g.e., ss. 62-63.

yöntemlerinin kullanılmasına teşvik etmede bir politika aracı olarak kullanılmaktadır. Otopark ücretlerin yüksek olduğu şehir merkezinde yürüme ve bisiklet %67 ile en yüksek paya sahiptir, arabalarla ulaşım sadece %8 oranındayken, toplu ulaşım ise %25'tir.

Stockholm şehri, kamu konut geliştirmesi ve otopark alanlarının yönetimi gibi hususlarda bazı hükümet fonksiyonlarını iştirakler aracılığıyla yürütmektedir. Örnek olarak, yol dışı otopark alanları Stockholm Parkering adlı bir şirket tarafından işletilmektedir. Otopark programlarını yönetmek için şehrin otopark bütçesi bölümünden, 100 milyon SEK (€10milyon) ayrılmaktadır ve yaklaşık 500 milyon SEK (€50milyon) ise fazlalık olarak belediye bütçesine dönmektedir. Aynı zamanda iki farklı özel şirket ile de otopark uygulamalarını yönetmek için anlaşılmıştır. 1977 yılında Stockholm Parkering, park et-devam et uygulamaları gibi yol dışı otopark tesislerini yönetmek, erişilebilir otopark konularını ele almak ve yol kenarı otopark yerlerini denetlemek için kurulmuştur. Şirketin sahipliği şehre aittir. Şehir merkezinde kamu adına, yol dışındaki otopark alanlarının yarısından fazlası olan 17.000 otopark yerini kontrol etmektedir. Diğer bütün otopark yerleri İsveç'teki en büyük otopark şirketi Q-Park ile Alman şirketi EuroPark gibi özel şirketler tarafından yönetilmektedir. Securitas ve SvenskBevakningstjänst, Stockholm şehrinde bütün park etme uygulamalarını denetlemektedir. Securitas şehrin güney tarafında Svensk Bevakningstjänst ise kuzey tarafında faaliyet göstermektedir.

Şehirde mavi, kırmızı ve yeşil olarak üç farklı otopark bölgesi mevcuttur. Mavi bölge geceleri ücretsizdir. Yeşil bölge, şehrin merkezi tren istasyonunun yanındaki kısa zamanlı park etme imkânı ile sınırlandırılmış bir bölgedir. Sürücüler en fazla bir saat için park edebilmektedir. Fiyatlara 2009'da %20 zam getirilmiştir ve bu son on yılda yapılan ilk zam olarak kayıtlara geçmiştir. Ücretler bütün bölgeler için her yıl enflasyon oranına göre ayarlanmaktadır, fakat enflasyon oranlarında düşüşler yaşandığında fiyatlar değiştirilmemektedir¹⁸².

¹⁸² Kodrasky ve Hermann, a.g.e., ss. 56-61.

2.4.7.9. Hong Kong - Çin

SERCO şirketinin ortağı olan Hong Kong Parking şirketi ile Hong Kong Ulaştırma Departmanı arasında, 2002 yılında başlayan ve on iki yıl sürecek olan bir anlaşma yapılmıştır. 18.000 yol kenarı otopark alanlarının işletilmesi, yönetimi ve otoparkmetrelerin bakımları Hong Kong Parking şirketinin sorumluluğundadır. Bununla birlikte, anlaşma kapsamında mekanik olan otoparkmetrelerin elektronik otoparkmetre sistemleri ile değiştirilmesi, otoparkmetrelerin kurulması ve yolların işaretlemesi, otoparkmetrelerin ödeme süreçleri ve gelirinin toplanması sorumlulukları da şirketin sorumluluğuna verilmiştir¹⁸³.

¹⁸³ SERCO, *Hong Kong Parking: Managing Hong Kong's Streets*, <http://www.serco-ap.com.au/our-services/our-work/hong-kong-parking/>, (18 Mart 2014).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE KENTİÇİ OTOPARK ALANLARI, İSPARK MODELİ VE İSTANBUL İLİ ANKET UYGULAMASI

Çalışmanın bu bölümünde, öncelikle kentiçi otopark hizmetlerinin sunum süreçleri ve otopark yönetmeliklerine yer verilecektir. Bunun akabinde, İstanbul ilinde otopark hizmetlerinin sunumunda alternatif bir yöntem olarak kullanılan İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştiraki olan İSPARK A.Ş. ele alınacaktır. Son olarak, İstanbul ili kapsamında sürücülerin park etme tutum ve davranışlarının ölçülmesi amacıyla yapılan anketin sonuçları incelenecektir.

3.1 Belediye İktisadi Teşebbüsleri

Yerel yönetimlerin artan hizmet taleplerine hızlı ve verimli şekilde yanıt vermek, büyük kent sorunlarını çözebilmek için yarı devlet-yarı özel diye tanımlanabilecek ihale, imtiyaz, sözleşme, yap-işlet-devret, şirketleşme gibi birçok alternatif hizmet sunma yöntemlerine başvurdukları görülmektedir. Bu yöntemler içerisinde en dikkat çekici olanı ise özel şirket statüsünde olan Belediye İktisadi Teşebbüsleri’nin kurulması olmuştur. Bu kuruluşlar özellikle büyükşehir belediyelerinin sorumlu oldukları birçok hizmeti daha kolay, etkin ve verimli yerine getirebilmek amacıyla 1980’li yılların ikinci yarısından sonra kurulmaya ve önem kazanmaya başlamıştır¹⁸⁴.

Belediyeler, Anayasamızın 127. maddesi gereğince “mahalli müşterek ihtiyaçların karşılanması” amacıyla kurulan kamu tüzel kişileridir. Bu ihtiyaçların karşılanması amacıyla belediyeler pek çok ekonomik faaliyet içerisine girmektedir ve belediye iktisadi teşebbüsleri de bu ihtiyaçların giderilmesi sürecinde karşımıza çıkmış oluşumlardır. Belediye İktisadi Teşebbüslerini ana hatları ile yerel hizmetlerin yürütülmesi amacıyla belediyeler tarafından kurulan ya da yönetimin elde edilmesi koşuluyla ortak olunan, bağımsız bütçeli ve ayrı tüzel kişiliği bulunan şirket, iştirak, bağlı idare yanında bütçe içi işletme şeklinde de kurulabilen ekonomik girişimler olarak tanımlamak mümkündür.

¹⁸⁴ Gürbüz Özdemir, “Belediye İktisadi Teşebbüslerinin Özelleştirilmesi”, *Sayıştay Dergisi*, , Sayı.71, Ekim-Aralık 2008, ss. 41-42.

Bir diğerk tanımlama ise yerel yönetimlerce kurulan, pazarlanabilen yani kişisel mal ve hizmet üreten, mülkiyetinin ve/veya denetiminin yeterince yerel yönetimlerin elinde olması nedeniyle yönetim kurullarının yerel yönetimlerce atandığı, cari maliyetlerini finanse eden, gelirlerinin çoğunu yerel yönetim gelirlerinden elde etmeyen teşebbüsler olup; ilke olarak yerel toplumun sosyal yararının maksimizasyonu amacına göre kaynak tahsis eden firmalardır¹⁸⁵.

Belediyeleri şirket kurmaya iten gerekçeler arasında su, elektrik ve ulaşım gibi yerel doğal tekellerin varlığı, yerel kalkınma girişimlerine öncülük edilmesi, otopark işletmeleri ya da iş hanları gibi rant imkanı veren tesisler aracılığıyla vergi gelirleri haricinde ek gelir sağlamak¹⁸⁶, nitelikli personel istihdam etme isteğı, merkezi yönetimin denetiminden kurtulma isteğı, özel bankaların sundukları kredi imkanlarından yararlanma isteğı gibi nedenler yatmaktadır¹⁸⁷.

3.1.1 Belediye İktisadi Teşebbüslerinin Hukuksal Dayanakları

1930 tarihli 1580 sayılı Belediye Kanun'unun 19. maddesi ile birlikte belediyelere yerel hizmetlerin sunulmasında amacıyla girişimde bulunmanın ve iktisadi teşebbüs kurabilmenin hukuki dayanağı sağlanmaktadır. Söz konusu maddede, "Belediye idareleri kanunun kendilerine tahmil ettiği vazife ve hizmetleri ifa ettikten sonra belde sakinlerinin müşterek ve medeni ihtiyaçlarını tesviye edecek her türlü teşebbüsatı icra ederler."¹⁸⁸ ifadesiyle belediyelerin zorunlu görevlerini yerine getirdikten sonra belde sakinlerinin ihtiyaçlarını gidermede her türlü girişimde bulunmasına izin verilmektedir. Kanunun 15. maddesinde ise belediyelerin görevleri toplamda 82. fıkra halinde ayrıntılı şekilde sıralanmaktadır. Bu görevler içerisinde ekonomik özellikler taşıyan bazı görevler için "işletmek" ifadesi kullanılarak belediyelerin girişimci rolüne dikkat çekilmektedir.

1984 tarihli 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Değıştirilerek Kabulü Hakkında Kanun'un 8. maddesinde,

¹⁸⁵ Güneri Akalın, "Yerel Yönetimlerin İktisadi Teşebbüslerinin Özelleştirilmesi", **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, Cilt. 3, Sayı. 6, (Kasım 1994), s. 17.

¹⁸⁶ Akalın, a.g.e., ss. 21-22

¹⁸⁷ Ahmet Berk, "Yerel Hizmet Sunumu ve Belediye İktisadi Teşebbüsleri", **Sayıştay Dergisi**, Sayı.49, (Nisan-Haziran 2003), s. 56.

¹⁸⁸ 14.04.1930 Tarihli, 1471 Sayılı Resmi Gazete.

“Büyük şehir ve ilçe belediyeleri, görevli oldukları konularda, 1580 sayılı Belediye Kanunu ve diğer ilgili mevzuat hükümleri ile belediyelere tanınan hak, yetki, imtiyaz ve muafiyetlere sahiptir.”¹⁸⁹ denilmektedir. Bu kanun ile birlikte 1930 tarihli 1580 sayılı Belediye Kanun’unun 19. maddesinde yer alan girişimde bulunma izni büyükşehir ve ilçe belediyelerine de tanınmaktadır.

1956 tarihli 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 18. maddesinde, “Ticaret şirketleriyle, gayesine varmak için ticari bir işletme işleten dernekler ve kendi kuruluş kanunları gereğince hususi hukuk hükümleri dairesinde idare edilmek veya ticari şekilde işletilmek üzere devlet, vilayet, belediye gibi amme hükmi şahısları tarafından kurulan teşekkül ve müesseseler dahi tacir sayılırlar.”¹⁹⁰ hükmüne yer verilmektedir. Bu hüküm ile belediye şirketleri Türk Ticaret Kanunu açısından özel şirketler gibi değerlendirilmektedir.

Kanunun 275. maddesinde ise, “Devlet, vilayet, belediye gibi amme hükmi şahıslarından birisine esas mukaveleye dercedilecek bir kayıtla pay sahibi olmasa dahi, mevzuu amme hizmeti olan anonim şirketlerin idare ve murakabe heyetlerinde temsilci bulundurmak hakkı verilebilir.” ifadesiyle belediyelerin hem şirket kurma hem de kurulmuş şirketlere ortak olmalarına olanak sağlandığı görülmektedir.

1994 tarihli 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun’unun 26. maddesinde ise, “Belediyeler ve diğer mahalli idareler ile bunların kurdukları birlikler tarafından ticari amaçla faaliyette bulunmak üzere ticari kuruluşlar kurulması, mevcut veya kurulacak şirketlere sermaye katılımında bulunması, Bakanlar Kurulu’nun iznine tabidir.”¹⁹¹ hükmüne yer verilmektedir. Bu madde ile belediyelerin şirket kurmaları ve sermaye katılımında bulunmaları izne tabi tutulmakta ve kısmen zorlaştırılmaktadır. Bununla birlikte kanunda mevcut belediye şirketlerinin sermaye artırımına gitmeleri konusunda herhangi bir hüküm getirilmemiştir. Bu nedenle şirket yönetim kurulları

¹⁸⁹ 09.07.1984 Tarihli, 18453 Sayılı Resmi Gazete.

¹⁹⁰ 09.07.1956 Tarihli, 9353 Sayılı Resmi Gazete.

¹⁹¹ 27.11.1994 tarihli, 22124 sayılı Resmi Gazete.

sermaye artırımı kararı aldığında, belediyelerinde payları ile orantılı olarak bu duruma katılmaları gerekmektedir¹⁹².

1580 sayılı kanun yürürlükten kaldırılarak yerine 2005 yılında 5393 sayılı Belediye Kanunu, 3030 sayılı kanunun yerine ise 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu getirilerek belediyelerin şirket kurmaları ile ilgili hususlar bu kanunlar aracılığıyla düzenlenmeye devam etmiştir. 5393 sayılı kanunun 70. maddesinde, “Belediye kendisine verilen görev ve hizmet alanlarında, ilgili mevzuatta belirtilen usullere göre şirket kurabilir.” denilmektedir. Maddeye göre şirketlerin faaliyet alanı belediyenin görev ve hizmet alanı sınırlandırılmaktadır. Kanunun 71. maddesinde ise, “Belediye, özel gelir ve gideri bulunan hizmetlerini İçişleri Bakanlığının izniyle bütçe içinde işletme kurarak yapabilir.” hükmü yer almaktadır¹⁹³.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun 26. maddesi ise “Büyükşehir belediyesi kendisine verilen görev ve hizmet alanlarında, ilgili mevzuatta belirtilen usullere göre sermaye şirketleri kurabilir. Genel sekreter ile belediye ve bağlı kuruluşlarında yöneticilik sıfatına haiz personel bu şirketlerin yönetim ve denetim kurullarında görev alabilirler. Büyükşehir belediyesi, kendine ait büfe, otopark ve çay bahçelerini işletebilir; ya da bu yerlerin belediye veya bağlı kuruluşlarının % 50’sinden fazlasına ortak olduğu şirketler ile bu şirketlerin % 50’sinden fazlasına ortak olduğu şirketlere, 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümlerine tabi olmaksızın belediye meclisince belirlenecek süre ve bedelle işletilmesini devredebilir.”¹⁹⁴ şeklindedir. Bu madde ile sermaye şirketi kurma iznine ek olarak yönetici personelin şirketlerin yönetim ve denetim kurullarında yer alması mümkün kılınmaktadır. Bununla birlikte bahsi geçen gelir getirici faaliyetlerin şirketlere devredilmesinin yolu açılmaktadır.

3.1.2 Belediye Şirketleri, Belediye İşletmeleri, Bağlı İdareler ve Belediye İştirakleri Ayrımı

Belediye Şirketleri: 5393 sayılı Belediye Kanunu’nun 70. maddesine ve buna ek olarak 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun 26. maddesine göre de

¹⁹² Mustafa Meşe, “Belediye Şirketleri Üzerine Bir Değerlendirme”, *Dış Denetim*, Nisan-Haziran 2011, Sayı. 4, <http://www.sayder.org.tr/e-dergi-belediye-sirketleri-uzerine-bir-degerlendirme-12-23.pdf>, (10 Mayıs 2014), s. 204.

¹⁹³ 13.07.2005 tarihli, 25874 sayılı Resmi Gazete.

¹⁹⁴ 23.07.2004 tarihli, 25531 sayılı Resmi Gazete.

belediyeler tarafından kurulan, sermayesinin yarısından fazlası belediyeye ait olan veya yönetiminin elde edilmesi koşuluyla belediyelerce ortak olunan şirketleridir şeklinde tanımlanmaktadır. Belediye iktisadi teşebbüslerinin hukuki dayanakları kısmında da dile getirildiği gibi 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununa göre belediyeler şirket kurabilmekte ve belediye şirketleri özel hukuk hükümlerine tabi tüzel kişilikler olarak kabul edilmektedir.

Belediye İşletmeleri: 5393 sayılı Belediye Kanunu’nun 71. maddesinde, belediye, özel gelir ve gideri bulunan hizmetlerini İçişleri Bakanlığı’nın izniyle bütçe içinde işletme kurarak yapabilir ifadesine yer verilmektedir. Buradan hareketle belediye işletmeleri için ayrı tüzel kişiliğe sahip olmadıkları, kurulma kararlarının önce belediye meclisi iznine ardından İçişleri Bakanlığı’nın iznine bağlı olduğu ve hesaplarının belediye içerisinde yer aldığı söylenebilir.

Bağlı İdareler: Mahalli İdareler Bütçe ve Muhasebe Yönetmeliği’nin 4. maddesinde bağlı idare; “Belediyelere bağlı, kanunla kurulan, ayrı bütçeli ve kamu tüzel kişiliğine haiz su ve kanalizasyon, otobüs, ulaştırma ve benzeri hizmetleri yürüten idareler.” şeklinde tanımlanmaktadır¹⁹⁵. Bağlı idarelere, 2560 sayılı kanun ile kurulan İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi¹⁹⁶ örnek olarak verilebilir. 3305 sayılı kanun ile 2560 sayılı kanuna ek 5. madde olarak eklenen bu kanun diğer büyükşehir belediyelerinde de uygulanır hükmü ile kapsam tüm büyükşehir belediyelerine genişletilmiştir.

Bağlı idareler kapsamında ikinci bir grup olarak İstanbul’da İETT, Ankara’da EGO ve İzmir’de ESHOT kuruluşları örnek verilebilir. Bu kuruluşlar birer kamu tüzel kişisi olup, daha önce de belirtilen 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre şirket kurabilmekte ve kurulmuş şirketlere ortak olabilmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi İktisadi Teşekküllerinden biri olan İstanbul Asfalt Fabrikaları Sanayi ve

¹⁹⁵ 10/09/2006 tarihli, 26104 sayılı Resmi Gazete.

¹⁹⁶ 20/11/1981 tarihli, 17523 sayılı Resmi Gazete.

Ticaret A.Ş. (İSFALT), İstanbul Büyükşehir Belediyesi, ilçe belediyeleri ve İETT'nin ortaklığıyla 1986 tarihinde bu sayede kurulmuştur¹⁹⁷.

Belediye İştirakleri: Belediye veya bağlı idarelerinin, sermayelerinin en az %15 ve en çok %50'sine sahip bulundukları anonim şirketler, belediye iştiraki olarak tanımlanmaktadır.

3.2 5393 Sayılı Belediye Kanunu'nda ve 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu'nda Otopark Hizmetleri

5393 sayılı Belediye Kanunu'nun da belediyelerin yetki ve imtiyazları ile ilgili olan 15. maddesinin (p) bendinde, “Kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettiirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek.” hükmü ile belediyelerin otopark hizmetlerinin sunulmasındaki sorumlulukları dile getirilmektedir.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 7. maddesinde Büyükşehir Belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları kapsamında (f) bendinde, “Büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettiirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek.” ifadesi ile birlikte belediyelerin otopark hizmetlerindeki sorumlulukları vurgulanmaktadır.

Buna ek olarak aynı maddenin (l) bendinde, “Yolcu ve yük terminalleri, kapalı ve açık otoparklar yapmak, yaptırmak, işletmek, işlettiirmek veya ruhsat vermek.”

¹⁹⁷ Tunay Köksal, “Belediye Şirketlerinin Hukuki Rejimi ve Şirketleşme Uygulamaları”, **Çağdaş Yerel Yönetimler**, Cilt. 2, Sayı. 6, (Kasım 1993), s. 58.

hükmü ile büyükşehir belediyelerinde otopark hizmetlerinin sunulmasının yasal dayanağı oluşturulmaktadır. 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 26. maddesi ise "Büyükşehir belediyesi kendisine verilen görev ve hizmet alanlarında, ilgili mevzuatta belirtilen usullere göre sermaye şirketleri kurabilir. Büyükşehir belediyesi, kendine ait büfe, otopark ve çay bahçelerini işletebilir; ya da bu yerlerin belediye veya bağlı kuruluşlarının %50'sinden fazlasına ortak olduğu şirketler ile bu şirketlerin %50'sinden fazlasına ortak olduğu şirketlere..." denilerek otopark hizmetlerinin sunulması hususunda yöntem belirtilmektedir.

3.2.1 Otopark Yönetmeliklerinin Tarihsel Süreci

Otopark ihtiyacının giderilmesi hususunda ilk yasal düzenleme 27.07.1966 yılında 12359 sayılı Resmi Gazete' de İçişleri, Bayındırlık, Ulaştırma, İmar ve İskân Bakanlıkları tarafından hazırlanan Belediye Sınırları İçindeki Yollar Üzerinde Yapılacak ve Açılacak Tesislerle İlgili Yönetmelik kapsamında gerçekleştirilmiştir. Yönetmelik içerisinde belediyelerin sınırlarında ve kara yollarının kenarında kurulacak olan akaryakıt istasyonları, oteller, lokantalar, gazinolar, taşıt parkları ve spor tesisleri gibi alanların kurulmasında aranacak olan şartlar belirtilmektedir. Bu şartlar belediyelerin nüfus yoğunluklarına göre farklılık göstermektedir. Söz konusu yönetmelikteki şartların yerine getirilmemesi durumunda o yerin vilayet trafik komisyonunca muvafakat ve belediyelerince ruhsat verilmeyeceği yönetmeliğin ilk maddesinde hükme bağlanmaktadır.

İlk yönetmelik, uygulamaya konulmasından kısa bir süre sonra yürürlükten kaldırılarak yerine 11.01.1968 yılında 12797 sayılı Resmi Gazete' de, Belediye Sınırları İçerisindeki Karayolları Kenarında Yapılacak ve Açılacak Bazı Tesislerde Aranacak Vasıf ve Şartlar Hakkında Yönetmelik yayınlanmıştır. İki yönetmelik arasındaki temel fark, birinci yönetmelik içerisinde yer alan oteller, lokantalar, gazinolar, taşıt parkları ve spor tesisleri gibi alanlar için yapılan otopark düzenlemelerinin çıkartılarak sadece akaryakıt istasyonları, servis istasyonları, yolcu indirme ve bindirme yerleri benzeri alanlarda otopark gereksinimlerini içeren bir yönetmelik olmasıdır.

Otopark ihtiyacının giderilmesi ve otopark alanlarının belirlenmesi hususunda bir diğ er önemli düzenleme 6785 sayılı  mar Kanunu’na 11.07.1972 yılında 1605 sayılı kanun ile eklenen Ek 1. maddedir. Bu ek madde de otopark ihtiyacı bulunan bina ve tesislere lüzumlu otopark yeri tefrik edilmedikçe yapı izni, otopark tesis edilmedikçe de kullanma izni verilmez h k m  yer almaktadır. Buna ek olarak kullanma izni alındıktan sonra otopark yeri, plana ve talimatname hükümlerine aykırı olarak başka maksatlara tahsis edilemez h k m  de eklenerek otopark yeri sorununun çözümü için hukuki alanda önemli adımlar atılmıştır. Fakat uygulama sırasında y netmeliğ in etkin şekilde uygulanmadığı görülmektedir.

Tablo 8**Otopark Yönetmeliklerinde Meydana Gelen Değişiklikler**

Tarih	Resmi Gazete Sayı	Yönetmelik Adı
27.07.1966	12359	Belediye Sınırları İçindeki Yollar Üzerinde Yapılacak ve Açılacak Tesislerle İlgili Yönetmelik
11.01.1968	12797	Belediye Sınırları İçerisindeki Karayolları Kenarında Yapılacak ve Açılacak Bazı Tesislerde Aranacak Vasıf ve Şartlar Hakkında Yönetmelik
28.10.1976	15748	Belediye Sınırları İçerisindeki Karayolları Kenarında Yapılacak ve Açılacak Bazı Tesislerde Aranacak Vasıf ve Şartlar Hakkında Yönetmelik'in İki Maddesinin Değiştirilmesi ve Yönetmeliğe İki Ek Madde İlavesine Dair Yönetmelik
25.05.1981	17350	Oto Parklara İlişkin Belediyelerin İmar Yönetmeliğine Ek Yönetmelik
15.07.1981	17401	Oto Parklara İlişkin Belediyelerin İmar Yönetmeliğine Ek Yönetmelik
22.01.1982	17582	Oto Parklara İlişkin Belediyelerin İmar Yönetmeliğine Ek Yönetmelik
18.04.1984	18376	Otopark Yönetmeliği
26.04.1984	18383	Otopark Yönetmeliği
05.07.1985	18802	Otopark Yönetmeliğinin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi, Bazı Maddelerine İlaveler Yapılmasına Dair Yönetmelik
02.11.1985	18916	Otopark Yönetmeliği
01.05.1987	19447	Otopark Yönetmeliği Değişikliği - 2.11.1985 Tarih ve 18916 Sayılı Resmi Gazete' de Yayınlanan Otopark Yönetmeliği'nin Bir Maddesinin Bir Bendinin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Yönetmelik
21.11.1990	20732	Otopark Yönetmeliği
09.02.1991	20781	Otopark Yönetmeliği
20.03.1991	20820	Otopark Yönetmeliği
01.07.1993	21624	Otopark Yönetmeliği
29.09.1993	21713	Otopark Yönetmeliğinin Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik
30.12.1993	21804	Otopark Yönetmeliği Hakkında Genel Tebliğ
02.09.1999	23804	Otopark Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik
14.06.2005	25845	Otopark Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik
22.04.2006	26147	Otopark Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik
26.04.2006	26150	Otopark Yönetmeliği Hakkında Genel Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ

Kaynak: www.resmigazete.gov.tr adresindeki, Resmi Gazete arşivi kullanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır.

Otopark yönetmelikleri ve imar kanununda yapılan bu değişikliklerin uygulama alanında otopark ihtiyacının giderilmesinde bir çözüm ürettiğini söylemek mümkün değildir. Bu doğrultuda Tablo 8'de görüldüğü üzere otopark yönetmeliklerinde pek çok değişiklik yapılarak otopark ihtiyacının giderilmesi için birçok adım atıldığı görülmektedir. Günümüzde ise Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından hazırlanan

01.07.1993 tarihinde 21624 sayılı Resmi Gazete yayınlanan ve 22.04.2006 tarihinde değiştirilerek 26147 sayılı Resmi Gazete yayınlanarak son halini alan otopark yönetmeliği kullanılmaktadır.

3.2.2 01.07.1993 Tarihli 21624 Sayılı Otopark Yönetmeliği

Yönetmeliğin amaç ve dayanak kısmında, söz konusu yönetmeliğin 3194 sayılı İmar Kanununun 37. ve 44. maddelerine dayanılarak hazırlandığı ifade edilmektedir. Yönetmeliğin amacı ise “... yerleşme yerlerinde araçların yol açtığı, trafik sorunlarının çözümü için otopark yapılmasını gerektiren bina ve tesislerin neler olduğunun ve otopark ihtiyacının miktar, ölçü ve diğer şartlarının tespit ve giderilme esaslarını aynı Kanunun 5 inci maddesinde tanımlanan ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümünü gösteren imar planlarına uygun olarak düzenlemektir.” şeklinde dile getirilmektedir.

Yönetmelikte genel esaslarını ifade eden 4. maddesinin (a) bendinde, “Binayı kullananların otopark ihtiyacının bina içinde veya parselinde karşılanması esastır.” hükmü yer almaktadır. Aynı maddenin (e) bendinde, “İmar planları hazırlanırken parselinde otopark tesisi mümkün olmayan yerlerde otopark ihtiyacının karşılanması amacıyla bölge ve genel otopark yerleri¹⁹⁸ belirlenir.” ifadesine yer verilmektedir. Söz konusu iki hüküm günümüz otopark alanı tartışmalarının pek çoğunun temelini oluşturmaktadır.

Bunlara ek olarak söz konusu maddenin (f) bendinde otopark ihtiyacının parselinde giderilmesinin mümkün olmadı durumların nasıl belirleneceği, “Meskun alanlar, kentsel sit alanları, üzerinde korunacak yapı bulunan parseller, arazinin jeolojik ve topografik yapısı, giriş-çıkış, trafik emniyeti sağlanamaması gibi imar planındaki konumundan kaynaklanan nedenlerle otopark ihtiyacının parselinde karşılanması mümkün olmayan durumlara ilişkin ilkeler, belediye meclis veya il idare kurulu kararı ile belirlenir.” hükmü ile açıklanmaktadır ve “Münferit talepler bu ilkelere göre değerlendirilir. Üzerinde tescilli 1, 2 ve 3 üncü grup yapı bulunan kentsel sit alanı içinde

¹⁹⁸ Bölge otoparkları ve genel otoparklar yönetmeliğin 3/a maddesinde, bir şehir veya bölgenin mevcut ve gelecekteki şartları ve ihtiyaçları göz önünde bulundurularak imar planları ile düzenlenen ihtiyaca göre açık, kapalı ya da katlı olarak belediyeler veya diğer kamu kuruluşları ve özel kişiler tarafından yapılan ve işletilen otoparkları ifade eder şeklinde tanımlanmaktadır.

veya dışındaki parseller hariç, parselinde otopark ihtiyacı karşılanamayan durumlarda belediyesince veya valilikçe bu Yönetmelik hükümlerine göre belirlenecek otopark bedeli alınır.” hükmü ile böylesi durumlarda ödenmesi gereken bir otopark bedeli olduğu ifade edilmektedir.

Söz konusu (f) bendine, 22.04.2006 tarihli 26147 sayılı Resmi Gazete ile eklenen “Otopark bedeli alınan parsellerin otopark ihtiyacının belediye veya valilikçe karşılanması zorunludur.” ifadesi ile birlikte otopark bedelinin alınmasının ardından ihtiyacın hangi makamlarca giderileceği açıklanmaktadır. İfadenin devamında, “Otopark ihtiyacı parselinde karşılanamayan ve idaresince İmar Kanununun 37. maddesine göre otopark tesis edilemeyen alanlarda otopark bedelinin arsa payı hariç %25’i yapı ruhsatının verilmesi sırasında nakden, kalan %75’i ve arsa payı ise belediyesince veya il özel idaresince parselin otopark ihtiyacı karşılandıktan en geç doksan gün sonra o yıla ait miktarlara göre değerlendirilerek tahsil edilir. Yapı ruhsatı düzenleme aşamasında ödemelere ilişkin taahhütname alınır ve tapu kütüğüne bu hususta şerh düşülür. Plansız alanlarda otoparkın parselinde veya yapıda karşılanması zorunludur.” denilerek otopark bedelinin nasıl tahsil edileceği açıklanmaktadır.

Yönetmeliğin 5. maddesinde, yerleşim alanlarında meskenler için 3 daireye en az 1 adet otopark yeri ayrılmış olması gerekliliği yer almaktadır. Bunun devamında yönetmeliğin 7. maddesinde, yapılacak yapılarda yönetmelikte belirtilen esaslara ve belediye meclislerince alınacak kararlara göre bina otopark yerleri ayrılmadıkça yapı ruhsatı, bu otoparklar inşa edilip hazır hale getirilmedikçe de yapı kullanma izni verilemeyeceği ifadesi ile ruhsat ve kullanım izinlerinin verilmesi şarta bağlanmaktadır.

Yönetmeliğin en önemli maddelerinden bir tanesi de 9. maddedir. Madde kapsamında parselinde karşılanamayan otopark ihtiyacının nasıl tespit edileceği, kim tarafından giderileceği ve nasıl giderileceği hükme bağlanmaktadır. Yönetmeliğin söz konusu maddesi, “Bina içinde veya parselinde otopark yapılması mümkün olmayan yapıların durumu belediyece imar durumu ile ilgili ilk müracaat tarihinden başlayarak 30 gün içinde ilgisine gerekçeleri ile birlikte bildirilir. Belediyeler bina otoparkı yerine otopark sorununun nasıl çözümleneceğini, binanın hangi bölge veya genel otoparkından

yararlanacağını da bildirmekle ve bu otoparkları tesis etmekle yükümlüdür.¹⁹⁹ Bu durumda bölge veya genel otoparktan yararlananlardan ayrıca kullanım ücreti alınmaz.” şeklindedir.

Yönetmeliğin 10. maddesinde, otopark bedellerinin tahsil ve tahakkuk esaslarının belirlenmesinde sorumluluğun belediye meclisleri veya il genel meclislerinde olduğu ifade edilmektedir. Elde edilen otopark bedellerinin ise kamu bankalarından herhangi birinde açılacak otopark hesabına yatırılacağı, bu hesapta toplanan meblağa yasaların öngördüğü faiz oranı uygulanacağı dile getirilmektedir. Bunun dışında 3030 sayılı Kanun kapsamında kalan belediyelerde ise büyükşehir belediyesince ilçe belediyeleri adına otopark hesabı açtırılacağı ve ilçe belediyeleri hesabında toplanan otopark meblağının, büyükşehir belediyelerince o ilçe sınırları içerisinde yapılacak veya yaptırılacak bölge veya genel otoparkları için kullanılacağı hükmü yer almaktadır.

Yönetmeliğin 10. maddesine paralel olarak yönetmeliğin 11. Maddesinde, “Otopark hesabında toplanan meblağ, belediyelerin kendi kaynaklarından ayıracağı tahsisatla birlikte, tasdikli plan ve beş yıllık imar programına göre hazırlanan kamulaştırma projesi karşılığında otopark tesisi için gerekli arsa alımları ile bölge ve genel otoparkların inşasında kullanılır. Otopark hesabında toplanan meblağ otopark tesisi dışında başka bir amaçla kullanılamaz. Otopark hesabında toplanan meblağın, amacında kullanılıp kullanılmadığı hususu İçişleri Bakanlığı'nca denetlenir.” denilerek otopark bedellerinin nasıl kullanılacağı ve kimin tarafından denetleneceği kurala bağlanmaktadır.

¹⁹⁹ İstanbul Otopark Yönetmeliği'nin (13.06.2007 tarih 1391 sayılı Meclis Kararı ile 22.06.2007 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir) 4.06 maddesinde de “Binaların ihtiyacı olan otopark alanının tamamının parsel veya bina bünyesinde karşılanamadığı durumlarda ise karşılanamayan otopark adedi kadar otopark bedeli alınır. Otopark bedeli alınan parsellerin otopark ihtiyacının Büyükşehir Belediyesince karşılanması zorunludur” ifadesi yer almaktadır. Otopark yönetmeliğinde belirtilmemesine rağmen İstanbul Otopark Yönetmeliği'nin 4.07 maddesinde “Otopark ihtiyacının bir kısmı veya tamamı parselinde karşılanamayan binalarda, karşılamayan otopark miktarı, azami 250 metrelik yürüme mesafesinde (kamulaştırmaya konu olmayan imar parsellerinde) irtifak kurmak ve tapu kütüğüne şerh konulmak kaydıyla ve Encümen Kararı ile başka parselde çözülebilir” denilerek otopark yerinin nerede tahsis edileceği belirtilmektedir.

3.3 Otopark Yeri Sorunu ve Güvenlik

İkamet bölgelerinde konutların otopark alanlarının tahsis edilmesindeki mevcut belirsizlikler ve kişilerin otopark yerleri ile algıları pek çok otopark yeri kavgasının yaşanmasına neden olmaktadır. Otopark yönetmeliğinde yer alan, otopark ihtiyacının parselinde karşılanamaması durumunda otopark bedelinin tahsis edilmesi ve bunun karşılığında belediyenin otopark alanı tahsis etmesinde yaşanan eksiklikler nedeniyle özellikle otopark yerinin zor bulunduğu mahallelerde ölümle sonuçlanan kavgalar gerçekleşmektedir.

Yakın dönemde çıkan gazete haberlerine bakıldığında bunların örneklerini görmek mümkündür. 2010 yılında, İstanbul'un Bayrampaşa ilçesinde iki işyerinin çalışanları arasında otopark yeri yüzünden çıktığı belirtilen bıçaklı kavgada 3 kişi ölmüş ve 2 kişi de yaralanmıştır²⁰⁰. 2012 yılında, İstanbul'un Zeytinburnu ilçesinde iki komşu arasındaki otopark yeri tartışması cinayetle sonuçlanmıştır. H.A. adlı kişi oturduğu apartmanın önüne kamyonetini park ettiği için komşusuna tabancası ile ateş etmesi sonucu komşusunun hayatını kaybetmesine neden olmuştur²⁰¹. Yine 2012 yılında, İstanbul'un Maltepe ilçesinde otopark yeri nedeniyle yaşanan kavgada Türkiye Taekwondo Milli Takımı Antrenörü Ahmet Sarı ve fitness hocası Emrah Kaygusuz tabancayla öldürülmüştür²⁰². 2013 yılında Şişli'de otopark yeri yüzünden çıkan başka bir tartışma daha cinayetle sonlanmıştır²⁰³. Gazete arşivlerindeki haberler incelendikçe otopark yeri kavgalarının İstanbul dışındaki illerde de gerçekleştiği görülmektedir. Bu tür olaylar, otopark hizmetinin sunulmasında ve otopark alanlarının tahsis edilmesinde kullanılacak olan alanları net bir şekilde belirlenmesi gerekliliğinin önemi ortaya koymaktadır.

²⁰⁰ **Zaman Gazetesi**, 9 Haziran 2010, http://www.zaman.com.tr/gundem_park-yeri-kavgasi-kanli-bitti-3-olu-2-yarali_993475.html, (26 Mayıs 2014).

²⁰¹ **Gazete Vatan**, 11 Mayıs 2012, <http://haber.gazetevatan.com/zeytinburnuda-park-yeri-cinayeti/449609/7/yasam>, (26 Mayıs 2014).

²⁰² **Cumhuriyet Gazetesi**, 29 Temmuz 2012, http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/diger/360314/Tekvando_hocasi_park_yeri_kavgasi_kurbani.html, (26 Mayıs 2014).

²⁰³ **Taraf Gazetesi**, 20 Haziran 2013, <http://www.taraf.com.tr/haber-komsularin-park-kavgasi-kanli-bitti-126781/>, (26 Mayıs 2014).

3.4 Otopark Hizmetlerinde Yeni Bir Sunum Modeli Olarak İSPARK

5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanununun 26. maddesi uyarınca Belediye Meclisi'nin 18.02.2005 tarih ve 349 sayılı kararı ile İstanbul genelinde, belediyenin hüküm ve tasarrufu altında bulunan taşınmazlardaki otoparkların işletilmesi 26.10.2005 tarih ve 7613 sayılı Başkanlık Oluru ile İSPARK A.Ş.'ye verilmiştir ve bunun neticesinde İSPARK A.Ş. faaliyet hayatına başlamıştır.²⁰⁴

Şirket kuruluş amacını İstanbul Büyükşehir Belediyesine ait açık, katlı ve yol üstü otoparkları devralıp, tek elden ve sistemli bir şekilde yönetip işletmek, kentli olma ve park etme kültürünü yerleştirmek şeklinde özetlemektedir. Bununla birlikte, kentiçi trafik yoğunluğunun azaltılmasına katkı sağlamak için projeler üretmeyi hedefleyen İSPARK, yeni yapılacak otoparkların nereye yapılacağını stratejik olarak belirlemek ve ağırlıklı olarak yeraltı veya katlı otoparklar yapmak için çalışmaktadır. Trafik yoğunluğunu azaltmak amacıyla da şehir içinde kısa süreli parklanmayı teşvik etmek ve uzun süreli parklanmayı ana arterlerden alıp daha az yoğun olan bölgelere aktarmak için çalışmaktadır²⁰⁵.

Tablo 9
İSPARK A.Ş. Ortaklık Yapısı

İSPARK A.Ş. ORTAKLIK YAPISI			
HİSSEDAR	PAY ADEDİ	PAY TUTARI	PAY ORANI (%)
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	297.990.185	2.979.902	15,0121
Halk Ekmek A.Ş.	1.647.550.000	16.475.500	83,0000
TOPLAM	1.985.000.000	19.850.000	98,0000
Not: Diğer 184 ortak özel kişilerdir. Pay oranı toplamı %2'dir. Nominal Değer: 0,01 (1 kr)			

Kaynak: İBB Kaynak Geliştirme ve İştirakler Daire Başkanlığı'ndan alınan veriler kullanılarak hazırlanmıştır.

²⁰⁴ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Faaliyet Raporu 2013**, İstanbul, 2014, s.153.

²⁰⁵ İSPARK Hakkımızda, (t.y.) <http://www.ispark.com.tr/Sayfalar/112/Kurumsal/Hakkimizda.aspx>, (3 Haziran 2014).

İstanbul Büyükşehir Belediye'sinin iştiraki olan İSPARK A.Ş.'nin sermayesinin %15'lik kısmı İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne, %83'lük kısmı Halk Ekmek A.Ş.'ye ve %2'lik kısmı ise diğer 184 özel kişi ortaklara aittir.

3.4.1 Otopark Alanlarının İSPARK Tarafından İşletilmesinin Hukuki Dayanakları

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Emlak İstimlâk Daire Başkanlığı'nın şehir ve ilçe merkezlerinde yaşanan otopark yetersizliğini gerekçe göstererek İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'ne başvurması ile birlikte otopark alanlarının planlı ve merkezi şekilde işlettirilmesi ilk kez gündeme gelmiştir. Otopark alanlarının işletilmesi hakkında 18.02.2005 tarihli ve 349 numaralı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi, Meclis Kararı'nda, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 7. maddesinin (f) ve (l) bentleri ile kanunun 26. Maddesi dayanak gösterilerek, İstanbul Büyükşehir Belediyesi hüküm ve tasarrufu altındaki açık veya kapalı otoparkların işlettirilmesi üzerine teklifte bulunulmuştur.

Bu bağlamda komisyon, "12.01.2005 tarihinde 276 sayı ile havale edilen Emlak ve İstimlâk Daire Başkanlığı, Emlak Müdürlüğünün 12.01.2005 tarih ve 252 sayılı teklifi incelendi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi hüküm ve tasarrufu altındaki açık veya kapalı otoparklardan Başkanlık Makamı tarafından işlettirilmesi uygun görülenlerin yine Başkanlık makamı tarafından uygun görülecek 5216 sayılı Kanun'un 26. maddesindeki şartları haiz şirketlere işletmesinin (4) yıl süre ile KDV dâhil brüt olarak işletme gelirinin % 25'nin Belediyemize işletme bedeli olarak verilmesi kaydı ile teklif komisyonumuzca uygun görülmüştür." şeklinde görüş bildirmiştir. Hukuk Komisyonu'nun sunduğu bu rapor, 18.02.2005 tarihinde yapılan müzakereler sonunda, raporda sunulduğu şekliyle ve oyçokluğu ile kabul edilmiştir²⁰⁶.

16.01.2009 tarihli ve 88 numaralı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi, Meclis Kararı'nda, "Belediyemiz iştiraki olan İSPARK A.Ş. tarafından işletilmesi 26.10.2005 tarih ve 7613 sayılı Başkanlık oluru ile uygun görülmüş olup, işletme süresi 02.05.2009 tarihinde sona ermektedir" ifadesiyle ile gerekçelendirilerek, "Otoparkların

²⁰⁶ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Meclis Kararı, 2005 <http://www.ibb.gov.tr/TR/Pages/MecelisKarari.aspx?KararID=11073>, (12 Mayıs 2014).

5 (beş) yıl süre ile brüt gelirinin % 25' inin İstanbul Büyükşehir Belediyesine işletme bedeli olarak ödenmesi karşılığında İSPARK A.Ş. tarafından işletilmesi komisyonumuzca uygun görülmüştür.” şeklinde karar verilerek 5 (beş) yıl süre ile tekrardan uzatılmıştır²⁰⁷. 2014 yılına gelindiğinde 16.01.2014 tarihli 207 numaralı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi, Meclis Kararı ile otopark işletmeciliği yetkisi, 5 yıl süre ile ve brüt gelirden %25 +KDV payının ödenmesi şartıyla tekrardan İstanbul Büyükşehir Belediyesi İştiraki olan İSPARK A.Ş. ‘ye verilmesi kararlaştırılmıştır²⁰⁸.

3.4.2 İSPARK Otopark İşletmeciliğinde Kapasite Artırımı

İSPARK A.Ş. kurulduğu 2005 yılından günümüze İstanbulda otopark işletmeciliği alanında önemli bir yol kat etmiştir. İstanbul kentinin otopark kapasitesinin artırılmasında kaydadeğer çalışmalar gerçekleştirmiştir. 2005 yılında 1 adet katlı, 7 adet açık ve 27 adet yol kenarı olmak üzere toplamda 35 adet otopark alanı ve 4454 araç kapasitesi ile faaliyete başlamıştır. 2013 yılına gelindiğinde ise 26 adet katlı, 235 adet açık, 250 adet yol kenarı olmak üzere toplamda 527 adet otopark alanına ve 64607 araç kapasitesine ulaşmıştır. Geçen sekiz yıllık süreçte şirket araç kapasitesini yaklaşık olarak on dört kat artırmıştır.



Fotoğraf 1: İSPARK Katlı Otopark Alanları

²⁰⁷ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Meclis Kararı, 2009, <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/MecelisKarari.aspx?KararID=10230>, (12 Mayıs 2014).

²⁰⁸ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Meclis Kararı, 2014, <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/MecelisKarari.aspx?KararID=28810>, (12 Mayıs 2014).

2013 yılı itibariyle 29 adet toplamda 14.322 araç kapasiteli katlı otopark alanında İSPARK A.Ş. hizmet vermektedir.

Tablo 10
Yıllara Göre Otopark Adetleri ve Kapasiteleri

TÜRLER	KATLI		AÇIK		YOL KENARI		TOPLAM	
YILLAR	ADET	KAPASİTE	ADET	KAPASİTE	ADET	KAPASİTE	ADET	KAPASİTE
2005	1	539	7	2.163	27	1.752	35	4.454
2006	5	2.139	73	6.766	83	5.659	161	14.564
2007	9	3.639	128	19.582	201	11.286	338	34.507
2008	13	5.679	171	28.310	206	13.288	390	47.277
2009	18	7.326	180	28.968	234	15.414	432	51.708
2010	19	7.566	198	30.921	246	15.691	463	54.178
2011	24	10.248	214	31.122	233	15.093	471	56.463
2012	26	11.150	235	34.000	250	16.000	511	61.150
2013	29	14.322	245	34.545	253	15.740	527	64.607

Kaynak: İSPARK A.Ş.²⁰⁹

Faaliyet başladığı dönemde 7 açık otopark alanı olan İSPARK A.Ş. 2013 yılı itibariyle 245 açık otopark alanında 34.545 araç kapasitesine ulaşmıştır.



Fotoğraf 2: İSPARK Açık ve Yol Üstü Otopark Alanları

²⁰⁹ İSPARK A.Ş ile ilgili bilgiler, İSPARK A.Ş.'ye 19.02.2014 tarihinde 2250 Evrak Kayıt Numaralı dilekçe ile yapılan başvuru sonucunda temin edilmiştir.

Başlangıçta 27 adet olan yol kenarı otopark alanı sayısı 2013 yılında 253'e ve 15.740 araç kapasitesine ulaşmıştır.

Tablo 11
2012-2013 Aylık Otopark İşlem Miktarları

AYLAR	2012 YILI İŞLEM MİKTARI	2013 YILI İŞLEM MİKTARI
OCAK	1.329.748	1.675.919
ŞUBAT	1.419.389	1.635.991
MART	1.757.349	1.867.646
NİSAN	1.659.386	1.813.299
MAYIS	1.727.075	1.888.920
HAZİRAN	1.669.394	1.711.143
TEMMUZ	1.454.851	1.724.128
AĞUSTOS	1.347.317	1.495.024
EYLÜL	1.470.635	1.717.072
EKİM	1.532.662	1.556.226
KASIM	1.695.075	1.674.850
ARALIK	1.704.568	1.663.856
TOPLAM	18.767.449	20.424.074

Kaynak: İSPARK A.Ş.

İSPARK'ın otopark alanlarının kullanım miktarını ortaya koymak açısından 2012-2013 yılı aylık ve yıllık toplam otopark işlem miktarları oldukça faydalıdır. Tablo incelendiğinde her iki yılda da aylar arasında işlem miktarlarında dalgalanmalar görülmektedir. 2012 yılı için en çok işlem miktarı mart ayında, 2013 yılı için en çok işlem miktarı mayıs ayında gerçekleşmiştir.

Tablo 12
2010-2014 İstanbul ve Türkiye Motorlu Kara Taşıtları Sayısı

	2010	2011	2012	2013 ^(a)	2014 ^(b)
İstanbul	2.794.236	2.927.650	3.065.465	3.230.908	3.258.041
Türkiye	15.095.603	16.089.528	17.033.413	17.939.447	18.052.195

Kaynak: ^(a)2010-2013 arası, TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, 2014 http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051, (13 Mayıs 2014); ^(b)TÜİK, Haber Bülteni 15895, 18 Mart 2014, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=15895>, (13 Mayıs 2014).

İSPARK ile ilgili bu veriler ele alınırken söz konusu yıllar için İstanbul'da var olan motorlu kara taşıtı sayılarına bakmak anlamlı olacaktır. 2010 yılında İstanbul'da 2.794.236 adet, 2011 yılında 2.927.650 adet, 2012 yılında 3.065.465 adet motorlu taşıt bulunmaktadır. 2013 yılında ise bu sayı 3.230.908'ye ulaşmıştır. 2010 yılında İSPARK'ın araç kapasitesi 54.178 adet, 2011 yılında 56.463 adet, 2012 yılında 61.150 adet ve 2013 ise 64.607 adettir. 2012 yılı için aylık ortalama işlem adedi 1.563.954 iken, 2013 yılında aylık ortalama işlem adedi 1.702.006'dır. 2012 yılı araç kapasitesi ile 2013 yılı araç kapasitesi arasındaki fark 3457 araç yeri iken, söz konusu yıllar için yaşanan 1.656.625 adetlik işlem artışı talepte yaşanan durumu ortaya koymak açısından çarpıcıdır.

Tablo 13
Ocak 2014 Motorlu Kara Taşıtı Sayısına Göre İlk Beş İl

İL	Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Motosiklet	Özel Amaçlı	Traktör
İstanbul	3.258.041	2.169.107	69.757	51.584	588.881	126.331	224.235	6.448	21.698
Ankara	1.518.631	1.101.228	24.160	17.330	219.208	68.629	37.571	3.720	46.785
İzmir	1.108.114	590.193	14.046	15.786	188.040	36.230	207.574	1.738	54.507
Antalya	838.302	370.960	13.020	9.803	140.084	19.761	242.110	1.446	41.118
Bursa	647.076	342.494	10.692	9.818	130.082	23.858	74.473	1.088	54.571
Türkiye	18.052.195	9.365.226	423.265	218.212	2.955.081	758.937	2.726.660	36.749	1.568.065

Kaynak: TÜİK, Haber Bülteni 15895, 18 Mart 2014, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=15895>, (13 Mayıs 2014).

Otopark alanlarına olan bu belirgin ihtiyaç sadece İstanbul için değil günümüzde diğer kalabalık şehirler içinde söz konudur. Tabloda 2014 Ocak ayı itibariyle motorlu kara taşıtları sayılarına göre ilk beş il verilmiştir. İstanbul'un ardından 1.518.631 taşıt ile Ankara ikinci, 1.108.114 taşıt ile İzmir üçüncü, 838.302 taşıt ile Antalya dördüncü ve 647.076 taşıt ile Bursa beşinci sırada yer almaktadır. Bu iller aynı zamanda 2013 yılı itibariyle Türkiye'nin nüfus olarak en kalabalık beş ilidir. Nüfus sayılarına göre ise sırasıyla İstanbul'da 14.160.467, Ankara'da 5.045.083, İzmir'de

4.061.074, Bursa’da 2.740.970 ve Antalya’da 2.158.265 kişi ikamet etmektedir²¹⁰. Tüm bu rakamlar gelecek yıllar da otopark alanlarına olan ihtiyacın artacağını göstermektedir. Otopark ile ilgili ihtiyacın sadece İstanbul için değil diğer iller için de programlı ve sistematik bir şekilde giderilmesi gerekliliği söz konusudur.

3.4.3 İSPARK Park Et & Devam Et Otopark Projeleri

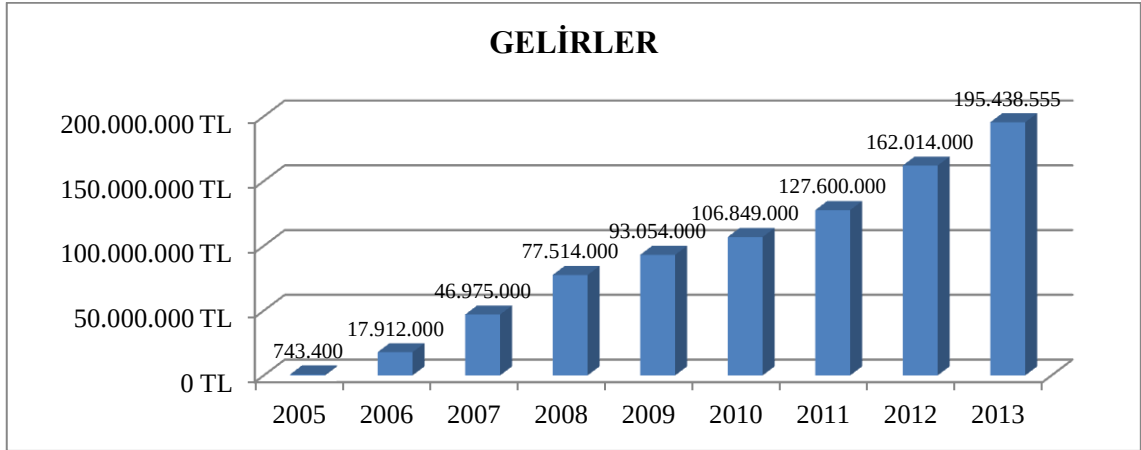
İSPARK A.Ş.’nin otopark hizmetlerine getirdiği yeniliklerden biri olan Park Et & Devam Et projeleri kent genelinde trafiğin yoğun olduğu 38 noktada 10 bin araç kapasitesiyle sürücülere hizmet vermektedir. Yaklaşık olarak 100 kilometre araç konvoyunun trafikten çekilmesini sağlayan, taşıma istasyonlarına yakın noktalarda düşük ücretli otopark uygulaması olan projeden yılda yaklaşık 2 milyon 500 bin kişi yararlanmaktadır. Sürücüleri otopark alanlarından Metro, Metrobüs İDO ve diğer toplu taşıma araçları ile seyahatlerine devam etmektedir.

Proje sayesinde daha az yakıt kullanılarak yıllık yaklaşık 15 milyon TL ekonomik kazanım sağlanmaktadır. Aynı zamanda proje, karbondioksit salınımının çevreye yayılmasını azaltarak daha temiz bir çevrenin oluşmasına katkı sağlarken yılda yaklaşık 700 ton karbondioksit salınımının çevreye yayılması engellemektedir.

3.4.4 İSPARK Gelirleri ve Ekonomik Kazanımlar

Kurulduğu dönemden itibaren hızla araç kapasite artan İSPARK’ın gelirleri de bu duruma paralel şekilde artmıştır. Grafik incelendiğinde 2005 yılında 743.400 TL gelir elde eden şirket 2013 yılına gelindiğinde bu gelirini 195.438.555 TL seviyesine çıkartmıştır. İSPARK öncesi dönemde İstanbul’daki otopark alanlarının başlıca problemlerinden biri olan değnekçilik ve kayıtdışı otopark gelirleri İSPARK sonrası dönemde kayıt altına alınmıştır. Özellikle açık otopark alanları ve yol kenarı otopark alanlarının kayıtdışı şekilde işletildiği düşünüldüğünde İSPARK sonrası dönemde bu alanlarının kayıt altına alınması ile birlikte önemli ekonomik kazanımlar sağlanmıştır.

²¹⁰ TÜİK, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi, 2013, http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1059 (03 Haziran 2014).



Grafik 2: 2005-2013 Yılları Arası İSPARK A.Ş. Gelirler Grafiği

İSPARK alanlarından alınan her fişin gelirinin sekiz yere bölündüğü şirket tarafından ifade edilmektedir. Bu faydalar sırasıyla %25'i İstanbul Büyükşehir Belediyesine gelir, personel ücretleri, otopark yatırımları, kayıtdışılığın azaltılması, katma değer vergisi, gelir vergisi, kurumlar vergisi ve sigorta primi ödemeleri şeklindedir.

Tablo 14

İBB Teşebbüs ve Mülkiyet Gelirleri ile Otopark İşletmesi Gelirleri

	Teşebbüs ve Mülkiyet Gelirleri	Teşebbüs ve Mülkiyet Gelirlerinin Toplam Gelirler İçindeki Payı ^(a)	Otopark İşletmesi Gelirleri	Oto. İşl. Gel.'inin Teşebbüs ve Mülkiyet Gelirleri İçindeki Payı ^(b)
2013	1.593.407.996	17,83	28.252.586,13	1,77
2012	840.364.898	11,32	20.628.121,29	2,45
2011	448.727.350	6,26	17.417.360,14	3,88
2010	456.795.041	7,64	13.600.625,37	2,97
2009	403.234.971	9,26	11.308.161,33	2,80
2008	363.133.772	8,70	7.990.743,33	2,20
2007	-	-	5.448.461,67	-

Kaynak: 2008, s.45; 2009, s.47; 2010, s.37; 2011, s. 36; 2012, s. 38; 2013, s. 36 yılları İBB Faaliyet Raporları^(a) ve İBB Gelirler Müdürlüğü'nden alınan veriler^(b) kullanılarak hazırlanmıştır.

İSPARK A.Ş. kentiçi otopark alanlarının işletmeciliğinden elde ettiği gelirlerinden her yıl İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne pay aktarmaktadır. Belediyenin Teşebbüs ve Mülkiyet Gelirleri'nin içerisinde Otopark İşletmesi Gelirleri şeklinde yer alan bu paylar İstanbul Büyükşehir Belediyesi açısından önemli bir finansman teşkil etmektedir. Kentten elde edilen gelir yine kent için bir finansman kaynağına dönüşmektedir.

Tablo 15
İSPARK Gerçekleşen Gelir-Gider-Yatırımlar 2008-2013

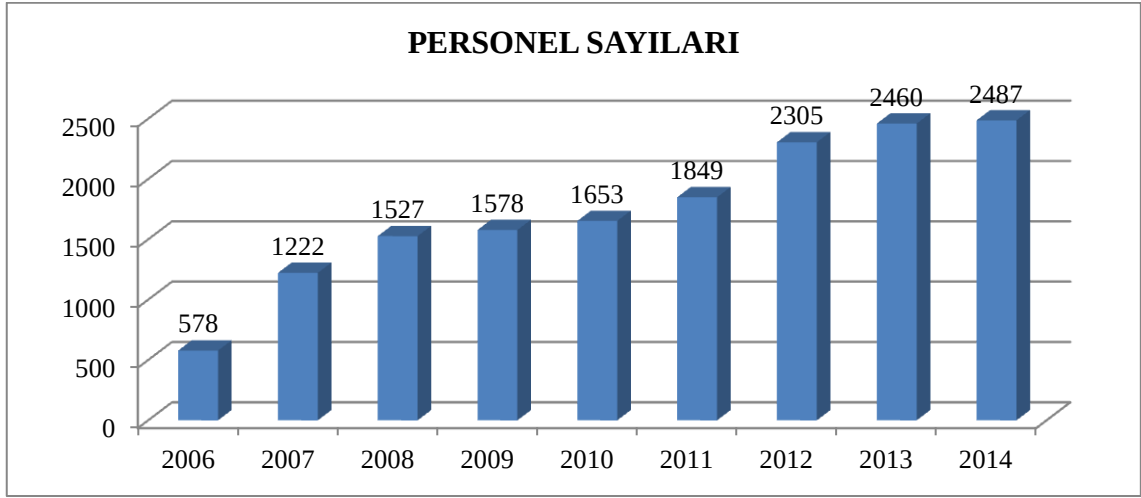
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Gerçekleşen Gelir	65.430.659	78.379.911	90.500.684	108.015.122	113.177.992	165.617.508
Gerçekleşen Gider	-	-	82.205.745	97.419.922	111.343.733	155.377.393
Gelir/Gider Farkı	-	-	8.294.939	10.595.200	1.834.259	10.240.115
Gerçekleşen Yatırımlar	1.811.389	9.095.469	9.695.132	6.078.231	15.542.719	14.158.814

Kaynak: 2008, s.35; 2009, s.39; 2010, s.30; 2011, s. 29; 2012, s. 30; 2013, s. 58 yılları İBB Faaliyet Raporlarından alınan veriler kullanılarak hazırlanmıştır.

Kayıtdışı otopark gelirlerinin kayıt altına alınmasının yanında İSPARK A.Ş. elde ettiği gelirlerin önemli bir kısmını yeni otopark alanlarının yapılması amacıyla kullanmakta ve elde edilen gelirin hizmet olarak sürücüler geri kazandırılmasını sağlamaktadır.

3.4.5 İSPARK ve Sosyal Kazanımlar

Otopark kapasitesinde yaşanan hızlı artışlar İSPARK A.Ş.'nin istihdam ettiği personel sayısına da yansımıştır. 2006 yılında 578 personel istihdam eden İSPARK A.Ş.'nin 2014 yılı Şubat ayı itibarıyla istihdam ettiği personel sayısı 2487'ye ulaşmıştır.



Grafik 3: 2006-2014 Yılları Arası İSPARK A.Ş. Personel Sayıları

Yıllar içerisinde kayıtdışı otopark istihdamını azaltarak ve istihdam ettiği personel sayısındaki artış ile İSPARK A.Ş. sosyal anlamda da kazanımlar elde edilmesine katkı sağlamaktadır. Otopark hizmetleri alanında faaliyetine başlayan şirket zaman içerisinde tekne park, heliport, taksi ve minibüs durakları gibi farklı projeleri de uygulamaya geçirerek kent açısından sosyal kazanımlar üretmiştir.

İSPARK A.Ş. otopark işletmeciliği alanında elde ettiği bilgi ve tecrübeleri hem yurt içinde diğer şehirlere hem de yurt dışında diğer ülkelere de taşımaktadır. Pakistan'ın Lahor, Arnavutluk'un Tiran, Mısır'ın Kahire, Fas'ın başkenti Rabat ve Marakeş kentlerinde ve de Lefkoşa'da otopark uygulamaları ve sistemleri, yol üstü otopark işletmeciliği ve otopark yapımı, akıllı otopark sistemleri, el terminali ile parklanma ve otomasyon uygulamaları gibi birçok proje noktasında danışmanlık yapmaktadır.²¹¹

3.4.6 İSPARK ve Otopark İşletmeciliğinde Teknolojik Gelişim

İstanbul gibi kentiçi trafiğinin yoğun olduğu kentlerde özellikle yol kenarı alanlarda araç park etme işlemlerinin hızlı olması hem zaman hem de trafik akışı açısından önem teşkil etmektedir. Bu amaçla İSPARK hem otomasyona geçişin önemli bir aşaması olarak hem de park etme işleminin hızlı ve kolay olması açısından El

²¹¹ İSPARK Haber Arşivi, 2013, <http://www.ispark.com.tr/Haberler/344/ISPARK-sistemi-yavru-vatan-Kibrisa-tasiniyor/130.aspx>, (1 Haziran 2014).

Terminali sistemlerini kullanmaktadır. Bu uygulama ilk olarak 2008 yılında Şişli ilçesi Nişantaşı semti Vali Konağı Caddesi'nde 5 noktada faaliyete başlamıştır. 2013 yılsonu itibariyle 29 ilçede 377 noktada 1.175 adet el terminali ile ek cihazların kullanımı devam etmektedir. 13 Ekim 2008-31 Aralık 2013 tarihleri arasında el terminali ile toplam 79.595.040 adet işlem yapılmıştır. Rakamlar göstermektedir ki yol kenarı park etmelerin kayıt altına alınması açısından El Terminali teknoloji oldukça etkili çalışmaktadır.



Fotoğraf 3: İSPARK Dönme Dolap Otopark Sistemleri

İSPARK'ın getirdiği teknolojik yenilikler arasında Dönme Dolap Otoparklar ve Mekanik Lift Sistemleri de yer almaktadır. Dönme dolap teknolojisi sayesinde 4 araçlık otopark alanına 24 araç park edebilmektedir.



Fotoğraf 4: İSPARK Mekanik Lift Otopark Sistemleri

Lift sistemi ise 1 aracın park edeceği alana asansör sistemi kurularak üst üste 2 veya daha fazla aracın park edilmesini sağlayan mekanik bir sistemdir.

Tablo 16
İSPARK A.Ş'nin İşlettiği Teknolojik Otoparklar

Lokasyonlar	Lift Tipi	Ünite	Araç Kapasitesi
Cihangir (Katlı)	Yarı Otomatik	1	112
Cihangir (Katlı)	Mekanik Lift	16	32
Eminönü (Açık)	Mekanik Lift	74	148
Şişli Eser (Açık)	Mekanik Lift	12	24
Kartal Atatürk Çay Bahçesi (Açık)	Mekanik Lift	13	26
Kadıköy Evlendirme Dairesi (Açık)	Mekanik Lift	45	90
Kadıköy Evlendirme Dairesi (Açık)	Dönme Dolap Sistemi	2 ünite (8'lik)	16
Mercan (Açık)	Dönme Dolap Sistemi	4 ünite (12'lik)	48
Merter (Katlı)	Yarı Otomatik	1	120
Darüşşafaka Kapalı Otoparkı	Yarı Otomatik	1	26
Bezmialem Vakıf Üniversitesi	Dönme Dolap Sistemi	6 ünite	72
Kadıköy İSKİ Arıtma Önü (Açık)	Mekanik Lift	35	70
Kadıköy HSBC Bank Yanı	Dönme Dolap Sistemi	1 ünite (8'lik)	8
Maslak P+R	Mekanik Lift	28	56
Darüşşafaka Teraltı	Mekanik Lift	26	52
Toplam			900

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Faaliyet Raporu 2013**, İstanbul, 2014, s. 154.

Cihangir, Eminönü, Şişli ve Kadıköy gibi kent içi trafiğin fazla ve otopark alanının kısıtlı olduğu yerler başta olmak üzere toplamda 15 teknolojik otopark alanı 900 araç kapasitesi ile hizmet etmektedir.²¹²

²¹² İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Faaliyet Raporu 2013**, İstanbul, 2014, ss. 153-154.

3.5 Kentiçi Otopark Hizmetlerinin Alternatif Sunum Yöntemlerinin Sürücülerin Park Etme Tercihleri ve Tutumları Üzerine Etkisi Anket Uygulaması

İstanbul ili kapsamında, sürücülerin park etme tercihlerinin ve tutumlarının tespit edilmesi amacıyla yapılan anketin sonuçları bu başlık içerisinde incelenecektir.

3.5.1 Araştırmanın Konusu ve Amacı

Hızlı nüfus artışına bağlı olarak kentiçi ulaşım talebinde ve taşıt miktarında yaşanan artışlar, pek çok şehirde farklı kentiçi ulaşım problemlerinin doğmasına neden olmaktadır. Trafığe çıkan taşıt miktarındaki artışın doğurduğu başlıca problem, trafik akışında meydana gelen yavaşlamalar ve tıkanmalar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Trafikteki taşıt miktarı artışının doğurduğu bir diğer önemli problem ise, söz konusu taşıtların park edilmesidir. Otopark problemi, yol kenarlarına yapılan uygunsuz park etmeler nedeniyle yolun kullanım alanının daralması ya da yolun tıkaması nedeniyle kentiçi ulaşımında trafik akışını etkileyen ana nedenlerden biridir. Bununla birlikte, otopark yeri aramak için yapılan yolculuklar ise trafik akışına ek bir yük getirmektedir. Özellikle, büyük şehirlerdeki taşıt miktarının ulaştığı nitel büyüklüğe bağlı olarak park etmeden kaynaklı sorunlar daha da önemli hale gelmektedir. Otopark yeri arama sürecinin trafik akışına etkilerinin yanında sürücülerin seyir mesafelerinin artmasına, buna bağlı olarak yakıt tüketimi ve egzoz gazı salınımına ve de zaman kaybına neden olmaktadır. Buradan doğan maliyetler hem bireylere hem de topluma mal olarak otopark hizmetinin kamusal bir nitelik kazanmasına neden olmaktadır.

Tüm bu gerekçeler otopark hizmetlerinin önemini artırırken, otopark hizmetinin sunumunda kimlerin rol alması gerektiği, hizmetin nasıl sunulması gerektiği; sürücülerin park etme alışkanlıkları, tutumları ve beklentileri gibi soruları ortaya çıkartmaktadır. Bu sebeple, bu çalışmada sürücülerin otopark hizmetlerinin sunumu ile ilgili tercihleri ve bu tercihler üzerinde etkili olan faktörler incelenmek istenmiştir.

3.5.2 Araştırmanın Kapsamı ve Kısıtları

Bireylerin otopark hizmetlerinin sunumu ile ilgili tercihlerin ve tutumların araştırıldığı çalışmada, anakütle olarak İstanbul ili alınmıştır. Emniyet Genel

Müdürlüğü verilerine göre, 2013 yılsonu itibariyle İstanbul'daki sürücü sayısı, 5.178.801 kişi olarak belirlenmiştir²¹³. Bu sayı, Türkiye genelinde 24.778.712'dir. 2013 yılı itibariyle Türkiye'de erkek sürücü sayısı 19.365.953, kadın sürücü sayısı 5.412.759'dur. Erkek sürücüler toplam sürücülerin %78,2'sini, kadın sürücüler ise %21,8'ini oluşturmaktadır²¹⁴. İstanbul'un nüfusu ise Türkiye İstatistik Kurumu'nun verilerine göre 2013 yılı itibariyle, 14.160.000 olarak açıklanmıştır. İllere göre Motorlu Kara taşıtı sayısı ise, Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2014 Ocak ayı sonu verilerine göre İstanbul'da 3.258.041, Türkiye genelinde ise, 18.052.195 olarak tespit edilmiştir.

Yapılacak çalışmada örneklem belirlenirken, İstanbul'da hem Avrupa yakası hem de Anadolu yakasındaki araç sürücüsü olan bireylere ulaşılmış ve araç sürücüsü olmayan bireyler araştırma kapsamı dışında tutulmuştur.

3.5.3 Araştırmanın Yöntemi ve Verilerin Toplanması

İstanbul'daki bireylerin park etme davranışlarının araştırıldığı çalışmada veriler, 1 Nisan 2014- 15 Mayıs 2014 tarihleri arasındaki dönemde basit tesadüfî örnekleme yöntemiyle yüz yüze ve internet temelli görüşme ile toplanmıştır.

Örnek birim sayısı,

$$n = \frac{NpqZ^2}{(N - 1)d^2 + pqZ^2}$$

formülü ile hesaplanmıştır. Formülde yer alan n örnek birim sayısı, N anakütle birim sayısı, p sürücü olma olasılığı, q sürücü olmama olasılığı, d hata payı, Z ise $(1-\alpha)$ güven düzeyinde normal dağılım tablosu değeridir.

$$\alpha=0,05$$

$$\text{İstanbul'daki sürücü sayısı, } N=5.178.801$$

$$\text{İstanbul'da sürücü olma olasılığı, } p= 0,3657$$

$$\text{İstanbul'da sürücü olmama olasılığı, } q=(1-p)=0,6343$$

²¹³ EGM, Sürücü Sayılarının İllere Göre Dağılımı, 2013, <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/aracSurucu1.aspx> (10 Haziran 2014).
²¹⁴ EGM, Yıllara Göre Sürücülerin Cinsiyet Dağılımı, 2013, <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/aracsurucu2.aspx> (10 Haziran 2014).

$Z = \alpha$ hata payı 0,05 olduğunda tablo değeri 1.96,

d= örneklem hatası 0,05 olduğunda minimum örnek büyüklüğü,

$$n = \frac{5178801 \times 0,3657 \times 0,6343 \times (1,96)^2}{(5178801 - 1) \times (0,05)^2 + 0,3657 \times 0,6343 \times (1,96)^2} = 356$$

olarak bulunmuştur. Çalışmada minimum örnek büyüklüğü 356 olarak belirlenmesine rağmen eksik anket formları olabileceği düşüncesiyle 550 kişiye anket yapılmıştır. Anket formu, anket uygulaması başlatılmadan önce 20 kişiye yapılan test anketleri sonucunda son halini almıştır. Anket formları incelendiğinde 13 anketin hatalı ve eksik olduğuna karar verilmiş, bu anketler çalışma dışında tutularak 537 anket formundan elde edilen bilgilerden yararlanılarak analizler yapılmıştır. Anket içerisinde sürücülerin otopark kullanım tercihlerinin ve alışkanlarının tespit edilmesini amaçlayan, sürücülerin otopark hizmetleri ile ilgili beklentilerini ölçmeyi hedefleyen sorular yer almaktadır.

3.5.3.1 Güvenilirlik Analizleri

Çalışmada, araştırma sonuçlarının güvenilirliğini sınamak için güvenilirlik analizi yapılacaktır. Bu amaçla, Cronbach'ın Alpha güvenilirlik analizi kullanılacaktır. Cronbach'ın Alpha güvenilirlik analizi sonucu elde edilen test istatistiğinin 0.70'in üzerinde olması, çalışmanın bulgularına güvenilirliğin yüksek olduğunu gösterir.

Park etme davranışlarının incelendiği bu çalışmada, ilk grupta 23 likert ölçekli soru incelenmiştir. Cronbach'ın Alpha güvenilirlik analizinin sonucu Tablo 13'de gösterilmektedir.

Tablo 17

Cronbach's Alpha Güvenilirlik Analizi

Cronbach's Alpha Değeri	İncelenen Likert Soru Sayısı
0,87	23

Güvenilirlik analizi sonucu, Cronbach's Alpha Değeri 0.87 olarak bulunmuştur. Bu sonuç, çalışmanın güvenilirliğinin yüksek olduğunu göstermektedir. İkinci grupta 4 likert ölçekli soru incelenmiştir. Cronbach'ın Alpha güvenilirlik analizinin sonucu Tablo 14'te gösterilmektedir.

Tablo 18
Cronbach's Alpha Güvenilirlik Analizi

Cronbach's Alpha Değeri	İncelenen Likert Soru Sayısı
0,68	4

Güvenilirlik analizi sonucu, Cronbach's Alpha Değeri 0.68 olarak bulunmuştur. Bu sonuç, güvenilirlik analizi sonucu elde edilmesi beklenen 0.70 değerinin sınırında kalmaktadır. Sorulan soru sayısının az olması nedeniyle ortaya çıkan bu duruma rağmen çalışmanın güvenilir olduğunu söylemek mümkündür.

3.5.3.2 Tutarlılık Analizi

Yapılan çalışmanın tutarlılığını ve ilerleyen dönemlerde bu çalışma sonuçlarına güvenilip güvenilmeyeceğini araştırmak amacıyla likert sorular incelenerek Split-Half tutarlılık analizi yapılmıştır. Bu amaçla, likert sorular iki gruba ayrılarak bu değerlerin 0,70'in üzerinde olup olmadığı araştırılmıştır. Tutarlılık analizinin sonucu, Tablo 15'te verilmektedir.

Tablo 19
Tutarlılık Analizi

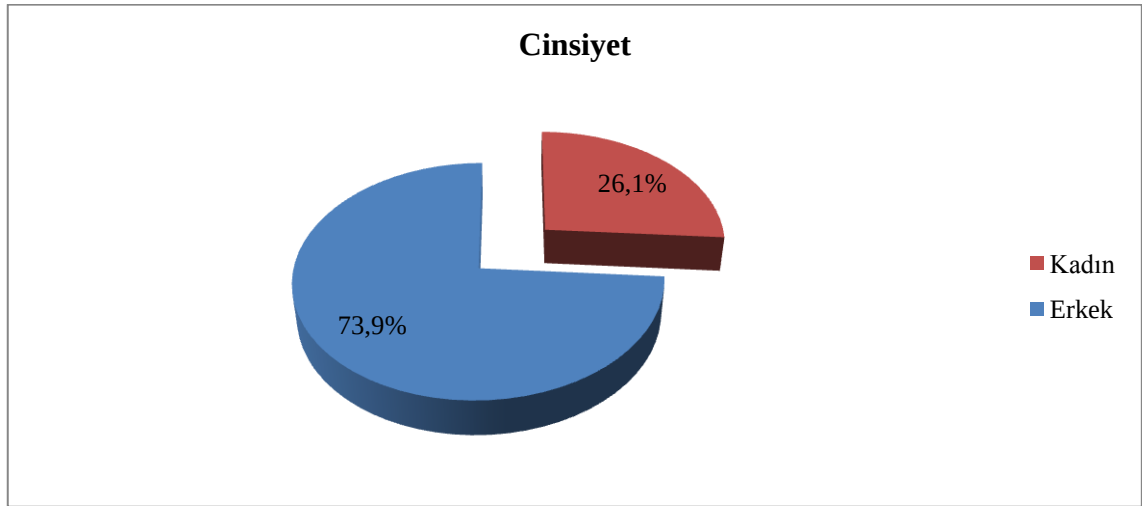
Cronbach'ın Alpha Değeri	1. Grup	Değer	0,810
		1. Grup Likert Soru Sayısı	14 ^a
	2. Grup	Değer	0,775
		2. Grup Likert Soru Sayısı	13 ^b
	Toplam Likert Soru Sayısı		27

3.5.3.3 Araştırmaya Katılanların Demografik Özellikleri

İstanbul'daki park etme davranışlarının incelendiği çalışmanın bu bölümünde, araştırmaya katılan bireylerin cinsiyet, yaş, eğitim durumu gibi demografik özelliklerini içeren bilgilere yer verilecektir.

- **Cinsiyete Göre Dağılım**

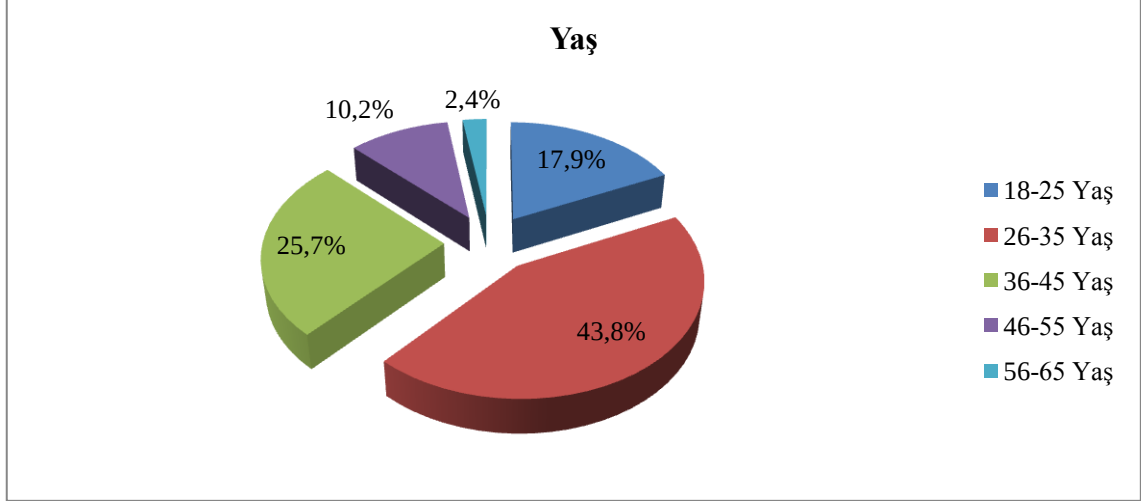
Anket sorularına cevap veren sürücülerin %26,1'i kadınlardan, %73,9'u ise erkeklerden oluşmaktadır.



Şekil 2: Ankete Katılanların Cinsiyetlerine Göre Dağılımları

- **Yaş Gruplarına Göre Dağılım**

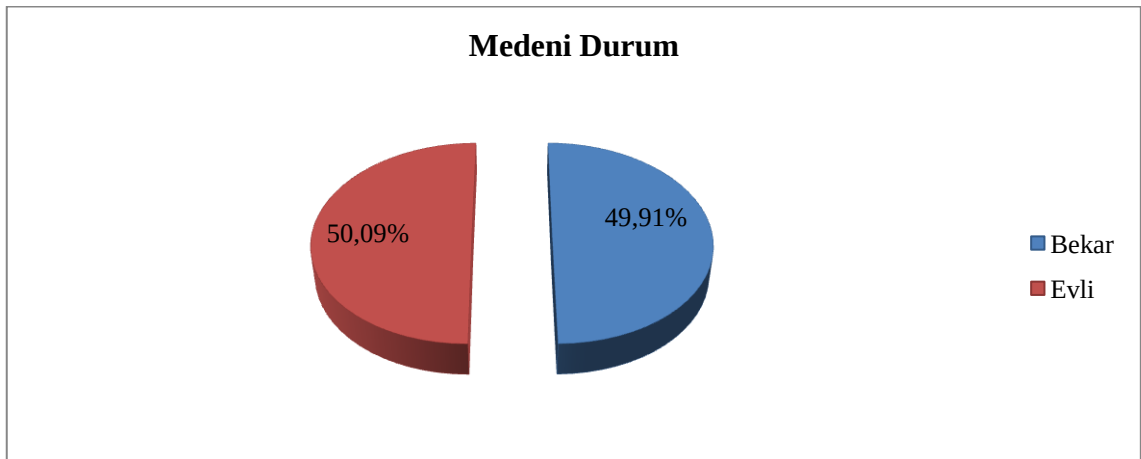
Ankete sorulana cevap veren sürücülerin %43,8'i 26-35 yaş arasında, %25,7'si 36-45 yaş arasındadır.



Şekil 3: Ankete Katılanların Yaş Gruplarına Göre Dağılımları

- **Medeni Duruma Göre Dağılım**

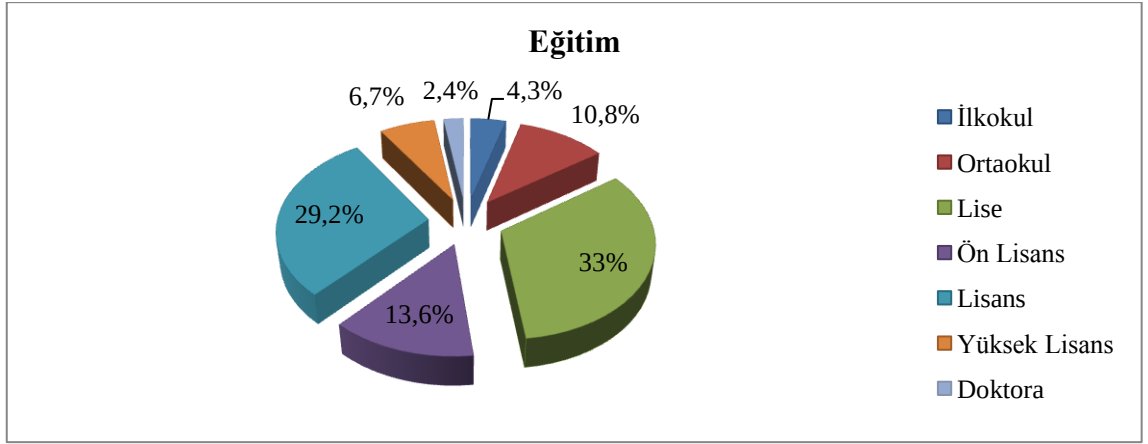
Anket sorularına cevap veren sürücülerin %49,91'i bekârlardan, %50,09'u ise evlilerden oluşmaktadır.



Şekil 4: Ankete Katılanların Medeni Durumlarına Göre Dağılımları

- **Eğitim Durumuna Göre Dağılım**

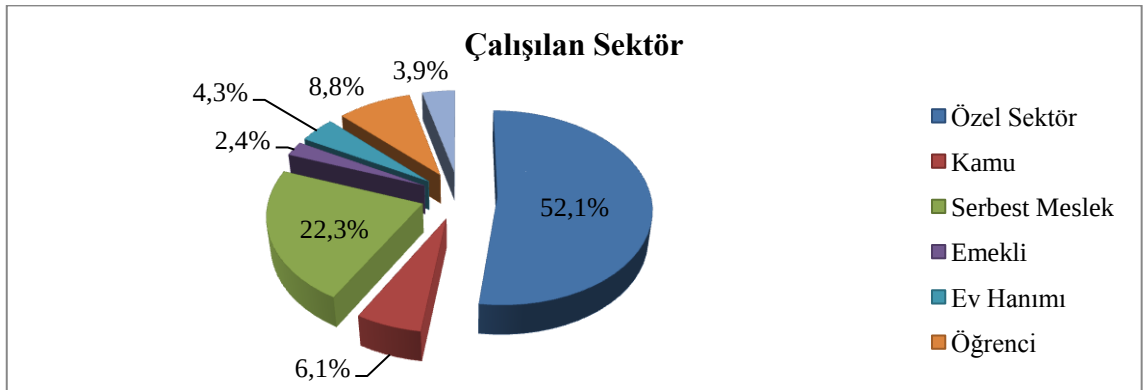
Anket sorularına cevap veren sürücülerin eğitim durumları incelendiğinde, %33 ile lise mezunlarının en yüksek yüzdeye sahip olduğu görülmektedir. Ankete katılanlar sürücülerde ikinci sırayı %29,2 ile lisans mezunları, üçüncü sırayı da %13,6 ile ön lisans mezunları almaktadır.



Şekil 5: Ankete Katılanların Eğitim Durumlarına Göre Dağılımları

- **Çalışılan Sektöre Göre Dağılım**

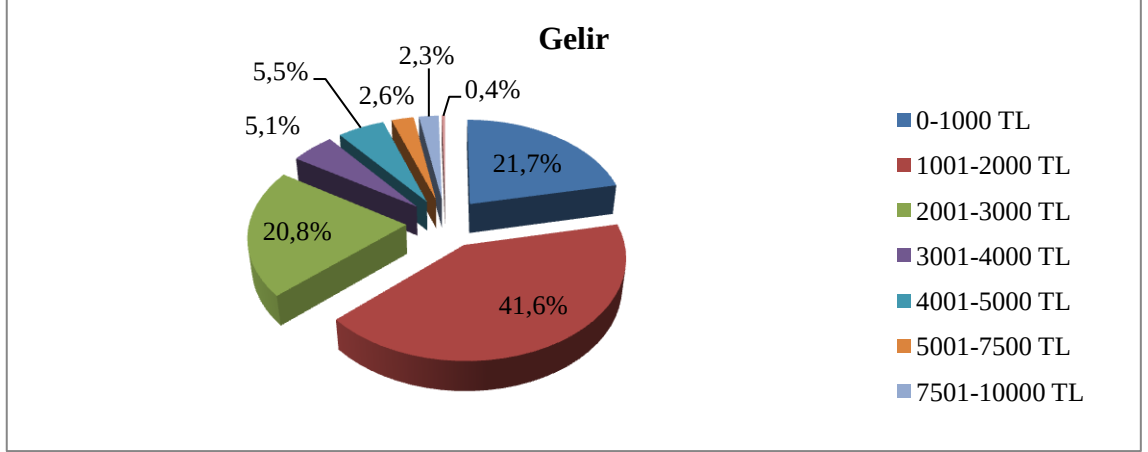
Anket sorularına cevap veren sürücülerin çalıştıkları sektörler incelendiğinde, %52,1'i özel sektör çalışanı, %22,3'ü serbest meslek sahibi, %8,8'i öğrenci, %6,1'i kamu çalışanı, %4,3'ü ev hanımı, %2,4'ü emekli ve %3,9'u da bu alanlar dışındaki diğer alanlarda çalışmaktadır.



Şekil 6: Ankete Katılanların Çalıştıkları Sektörlere Göre Dağılımları

- **Gelir Durumuna Göre Dağılım**

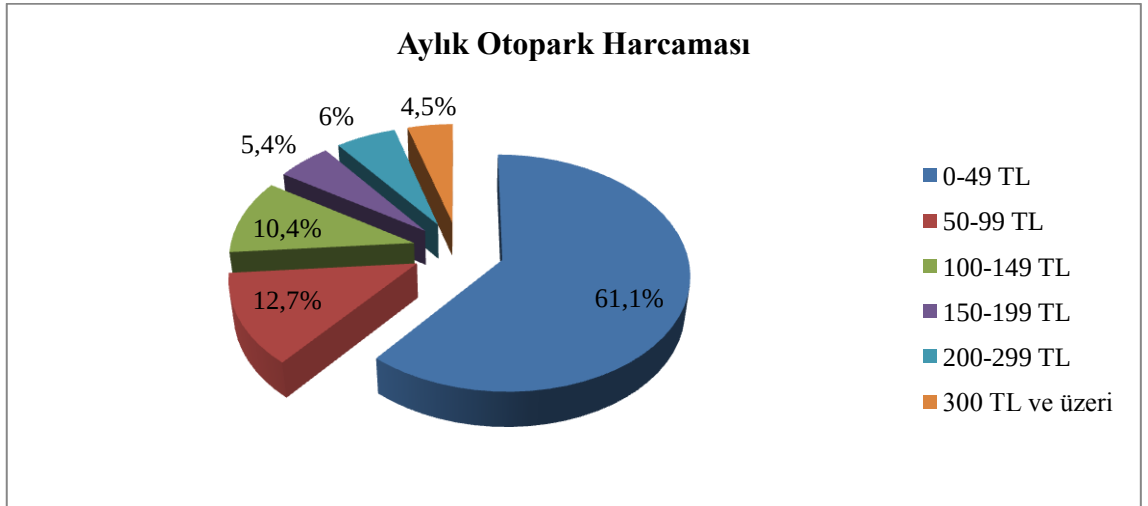
Anket sorularına cevap veren sürücülerin aylık kişisel gelirleri 0 TL ve 50000 TL arasında değişmekte olup, ortalaması 2397 TL'dir.



Şekil 7: Ankete Katılanların Gelir Gruplarına Göre Dağılımları

- **Aylık Ortalama Otopark Harcamalarına Göre Dağılım**

Anket sorularına cevap veren sürücülerin %61,1'i aylık ortalama 0-49 TL arasında, %12,7'si 50-99 TL arasında otopark harcaması yapmaktadır.



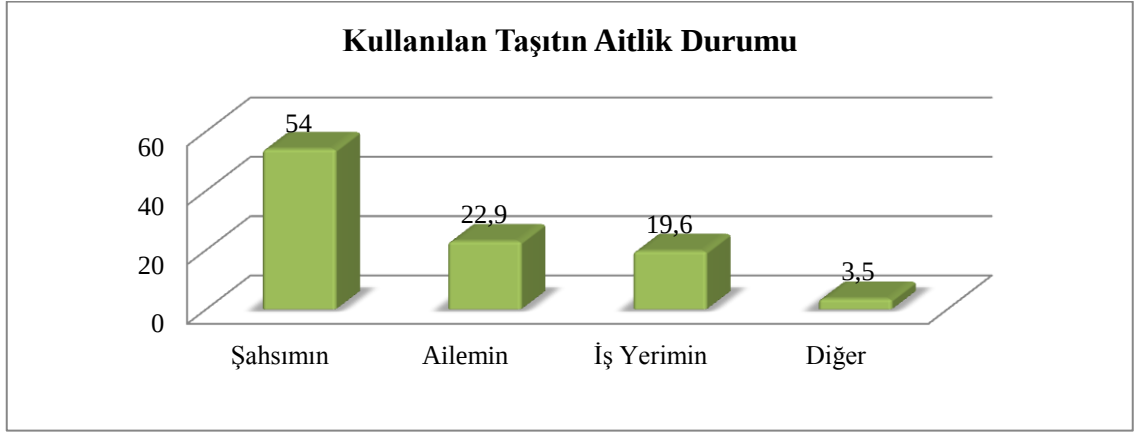
Şekil 8: Ankete Katılanların Aylık Otopark Harcamalarına Göre Dağılımları

3.5.3.4 Genel Frekans Değerleri

İstanbul'daki park etme davranışlarının incelendiği çalışmanın bu bölümünde, araştırmaya katılan bireylerin park etme tercihi ve tutumlarına yönelik özellikleri hakkında bilgi verilecektir.

➤ Kullanılan Taşıt Kime Ait?

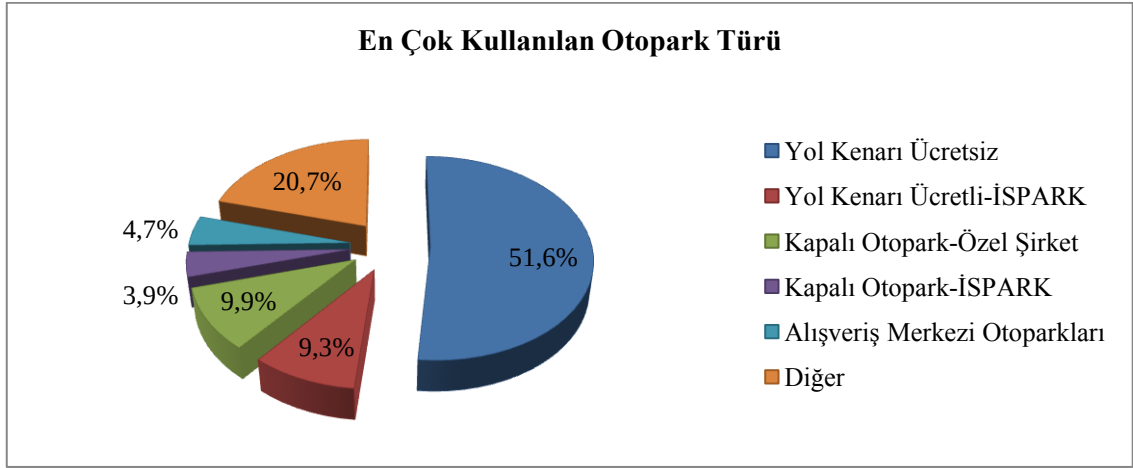
Anket sorularına cevap veren sürücülerin %54'ü kullandıkları aracın kendisine, %22,9'u ailesine, %19,6'sı iş yerine ve %3,5'i de bu seçenekler dışındakilere ait olduğunu belirtmiştir.



Grafik 4: Kullanılan Taşıtın Aitlik Durumuna Göre Dağılımı

➤ Otopark Türlerinin Kullanım Oranları

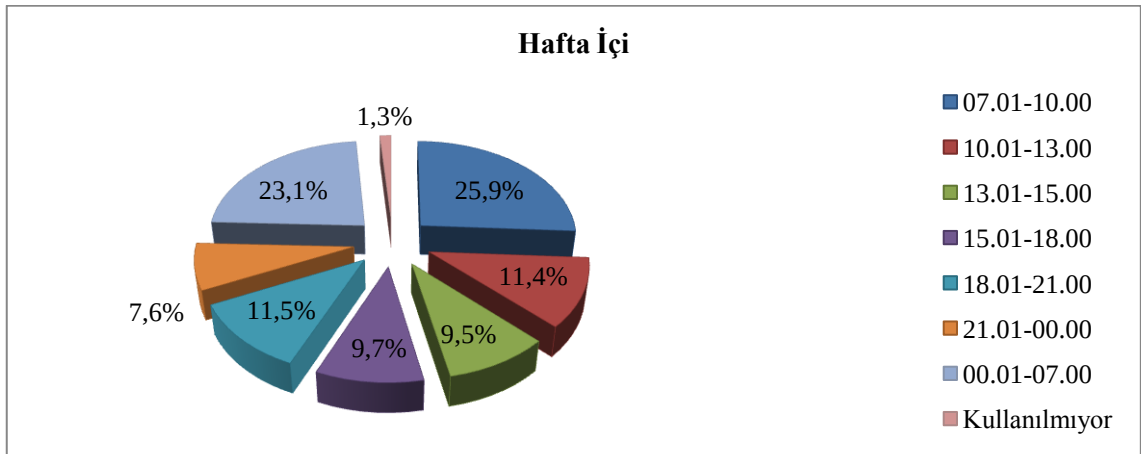
Anket sorularına cevap veren sürücüler, en çok tercih ettikleri otopark türü olarak %51,6 ile yol kenarı-ücretsiz otoparkı seçmişlerdir. Kapalı otopark-özel %9,9, yol kenarı-ücretli İSPARK % 9,3, kapalı otopark-İSPARK %3,9 ve %4,7 ile de alışveriş merkezi otoparkları tercih edilmiştir. Ankete katılan sürücülerin %20,7'si ise bu otopark seçenekleri dışındaki bir otoparkı kullanmaktadırlar.



Şekil 9: Otopark Türlerinin Kullanım Oranlarına Göre Dağılımları

➤ **Otopark Alanlarının En Çok Kullanım Başlangıç Saatleri**

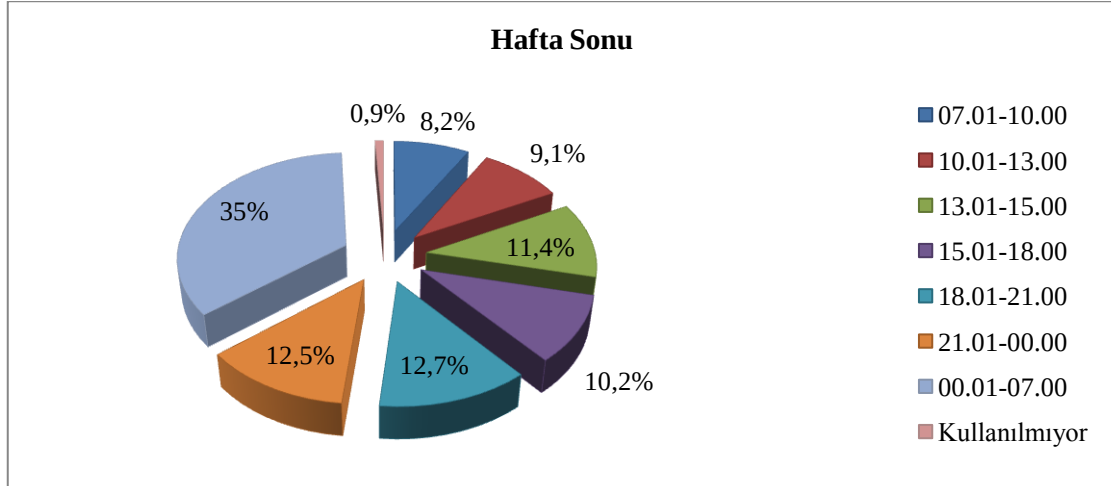
Otopark alanlarının hafta içi en çok hangi saatlerde kullanıldığını araştırmak için sorulan soruya sürücüler birinci sırada %25,9 oranı ile 07.01-10.00 saatleri arası cevabını, ikinci olarak da %23,1 oranı ile 00.01-07.00 saatleri arası cevabını vermişlerdir. Hafta içi otopark alanlarını kullanmayanların oranı ise %1,3'dür.



Şekil 10: Otopark Alanlarının Hafta İçi En Çok Kullanım Başlangıç Saatleri

Otopark alanlarının hafta sonu en çok hangi saatlerde kullanıldığını araştırmak için sorulan soruya sürücüler birinci sırada %35 oranı ile 00.01-07.00 saatleri arası cevabını vermişlerdir. Hafta sonu otopark alanlarını kullanmayanların oranı ise

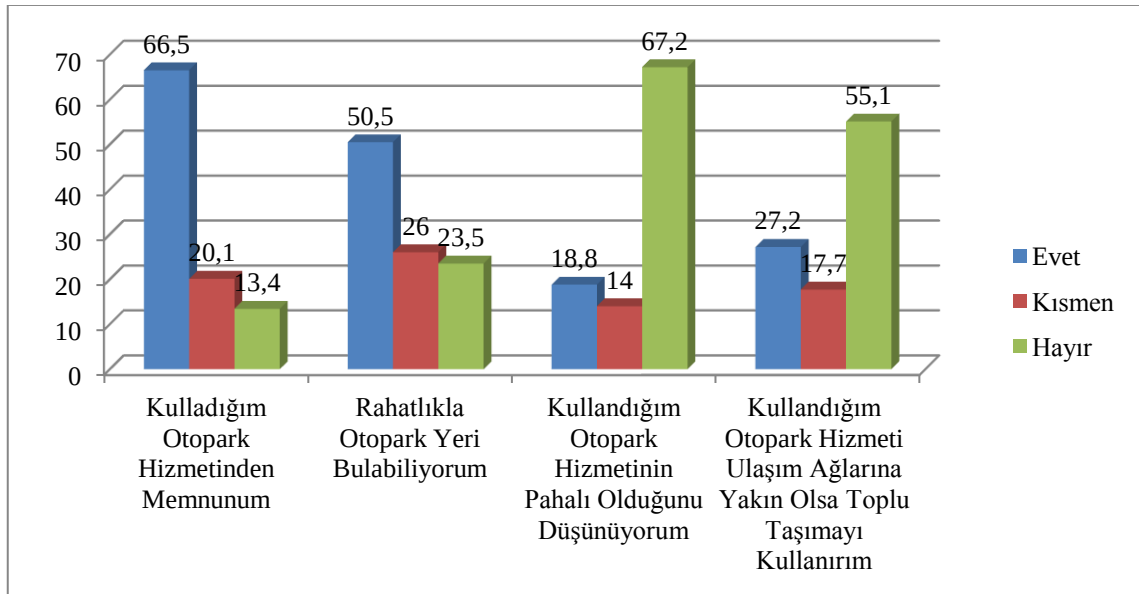
%0,9'dur. Gün içinde ise kullanım oranları birbirine yakındır ve %10 civarında seyretmektedir.



Şekil 11: Otopark Alanlarının Hafta Sonu En Çok Kullanım Başlangıç Saatleri

➤ Otopark Alanları Hakkında Tutumlar

Anket katılan sürücülere yöneltilen, “Kullandığım otopark hizmetinden memnunuz.” biçimindeki yargıya, sürücüler %66,5 oranında evet, %20,1 oranında kısmen cevabını vermişlerdir. Bu yargıya, hayır diyenlerin oranı ise %13,4’tür.

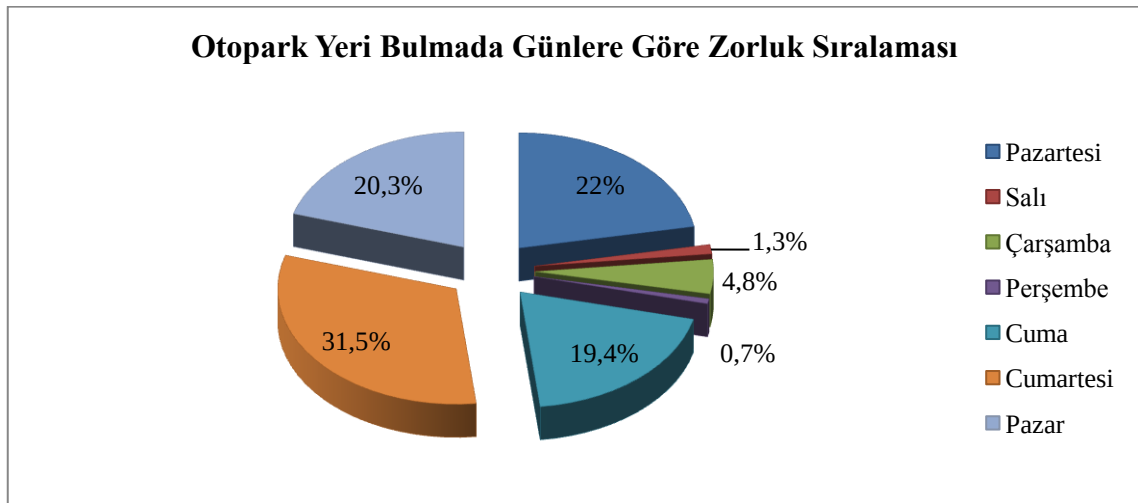


Grafik 5: Otopark Alanları Hakkında Tutumlar

Anket katılan sürücülere yöneltilen, “Rahatlıkla otopark yeri bulabiliyorum.” biçimindeki yargıya, sürücüler %50,5 oranında evet, %26,0 oranında kısmen cevabını vermişlerdir. Bu yargıya hayır diyen sürücülerin oranı ise, %23,5’dir. “Kullandığım otopark hizmetinin pahalı olduğunu düşünüyorum.” biçimindeki yargıya, sürücüler %18,8 oranında evet, %14 oranında kısmen cevabını vermişlerdir. Bu yargıya hayır diyen sürücülerin oranı ise, %67,2’dir. “Kullandığım otopark hizmeti ulaşım ağlarına yakın olsa toplu taşımayı kullanırım.” biçimindeki yargıya, sürücüler %27,2 oranında evet, %17,7 oranında da kısmen cevabını vermişlerdir. Bu yargıya hayır diyen sürücülerin oranı ise %55,1’dir.

➤ Otopark Yeri Bulmada Günlere Göre Zorluk

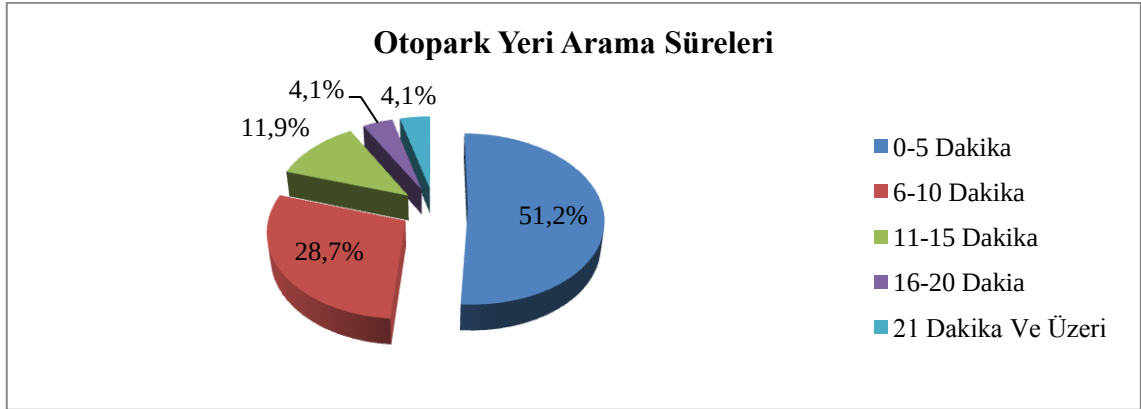
Anket katılan sürücülere yöneltilen “Otopark yeri bulmada en çok zorlandıkları gün?” sorusuna, sürücülerin %31,5’i cumartesi, %22’si pazartesi, %20,3’ü pazar ve %19,4’ü cuma cevabını vermişlerdir.



Şekil 12: Otopark Yeri Bulmada Günlere Göre Zorluk Derecesi

➤ Günlük Otopark Yeri Arama Süreleri

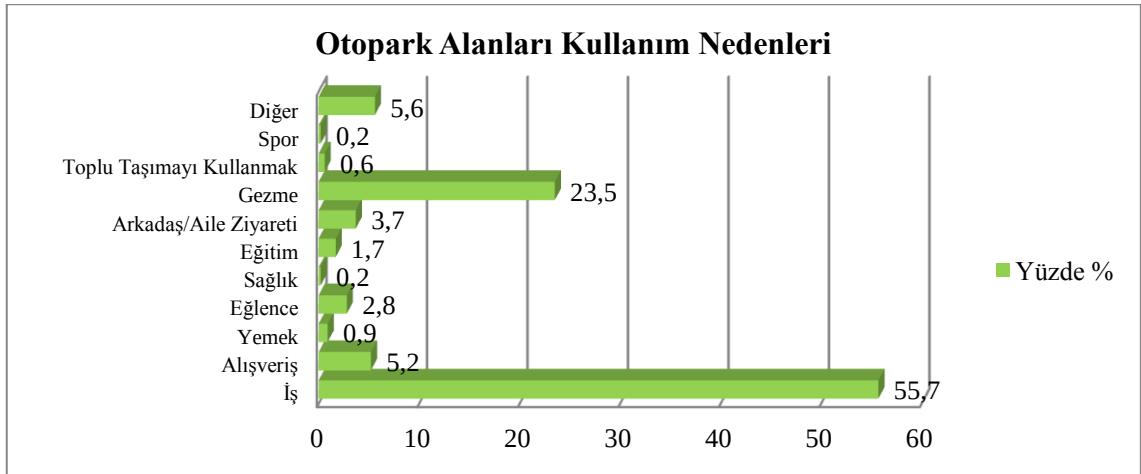
Anket katılan sürücülere yöneltilen ortalama otopark yeri arama süresinin sorulduğu soruda, %51,2 oranıyla ilk sırada 0-5 dakika otopark yeri arama süresi gelmektedir. Sürücülerin %28,7’si, günde 6-10 dakika arasında otopark yeri aradıklarını belirtirken, % 11,9’u ise 11-15 dakika arası otopark yeri aramaktadır.



Şekil 13: Günlük Otopark Yeri Arama Süreleri

➤ **Otopark Alanlarının Kullanım Nedenleri**

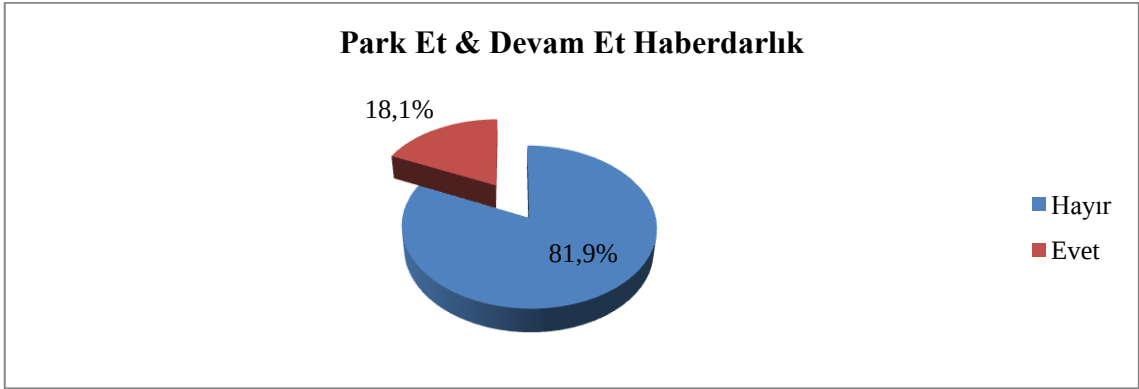
Anket katılan sürücülere yöneltilen otopark alanlarını kullanma nedenlerinin sorulduğu soruya, sürücülerin %55,7'si, otopark yerlerini iş için yaptığı seyahatlerin sonucunda kullandıklarını, %23,5'i ise otopark alanlarını gezme amaçlı yaptığı seyahatlerin sonucunda kullandıklarını belirtmişlerdir.



Grafik 6: Otopark Alanlarının Kullanım Nedenlerine Göre Oransal Dağılımı

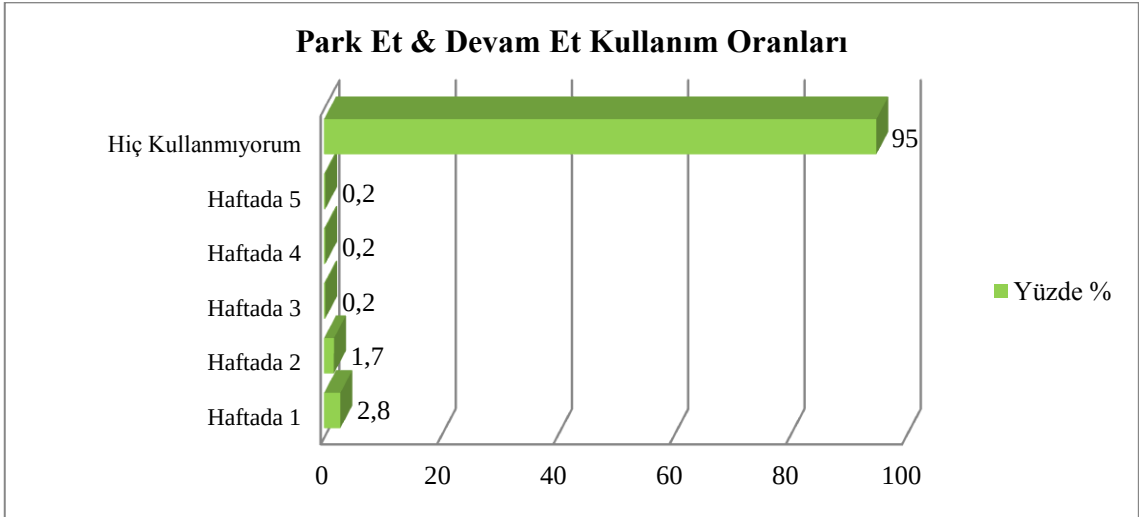
➤ **Park Et & Devam Et Uygulamalarından Haberdarlık ve Kullanma**

Sürücülerin, şehir içi trafiğindeki taşıt yoğunluğunun azaltılması amacıyla toplu taşıma araçlarının yakın bölgelerine kurulan, Park Et & Devam Et adıyla nitelendirilen otopark alanlarından haberdarlık durumunun ölçüldüğü soruda, sürücülerin % 81,9'u hayır, %18,1'i ise evet cevabını vermiştir.



Şekil 14: Park Et & Devam Et Uygulamalarından Haberdarlık

Sürücüler, “Park et devam et uygulamasını hiç kullandınız mı?” sorusuna, %95 oranında hayır cevabını verilmiştir. Bu oran, “park et devam et” uygulamasından haberdar olanlardan da uygulamayı kullanmayanların olduğunu göstermektedir.



Grafik 7: Park Et & Devam Et Kullanım Oranları

3.5.3.5 Çapraz Tablolar

Anket uygulaması kısmının bu bölümünde, bireylerin park etme davranışlarının demografik özelliklere göre nasıl bir değişim gösterdiği, çapraz tablolar yardımıyla incelenecektir. Bu sayede, çapraz tablolar vasıtasıyla değişkenler arasındaki ilişkilerin varlığı araştırılacaktır.

➤ Cinsiyete Göre Kullanılan Araçların Aitlik Durumu

Kullanılan aracın kime ait olduğunun cinsiyete göre incelendiği tabloda hem kadınlarda hem de erkeklerde şahsıma ait cevabını verenlerin en yüksek olduğu görülmektedir.

Tablo 20
Cinsiyete Göre Kullanılan Araçların Aitlik Durumu

	Şahsımın		Ailemin		İş Yerimin		Diğer		Toplam	
	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde
Kadın	72	24,8	40	32,5	19	18,1	9	47,4	140	26,1
Erkek	218	75,2	83	67,5	86	81,9	10	52,6	397	73,9
Toplam	290	100	123	100	105	100	19	100	537	100

Erkek sürücülerde ikinci sırada iş yerimin, üçüncü sırada ailemin cevabı yer alırken; kadınlarda ise ikinci sıra da ailemin, üçüncü sırada iş yerimin cevabı yer almaktadır.

➤ Cinsiyete Göre En Çok Kullanılan Otopark Türü

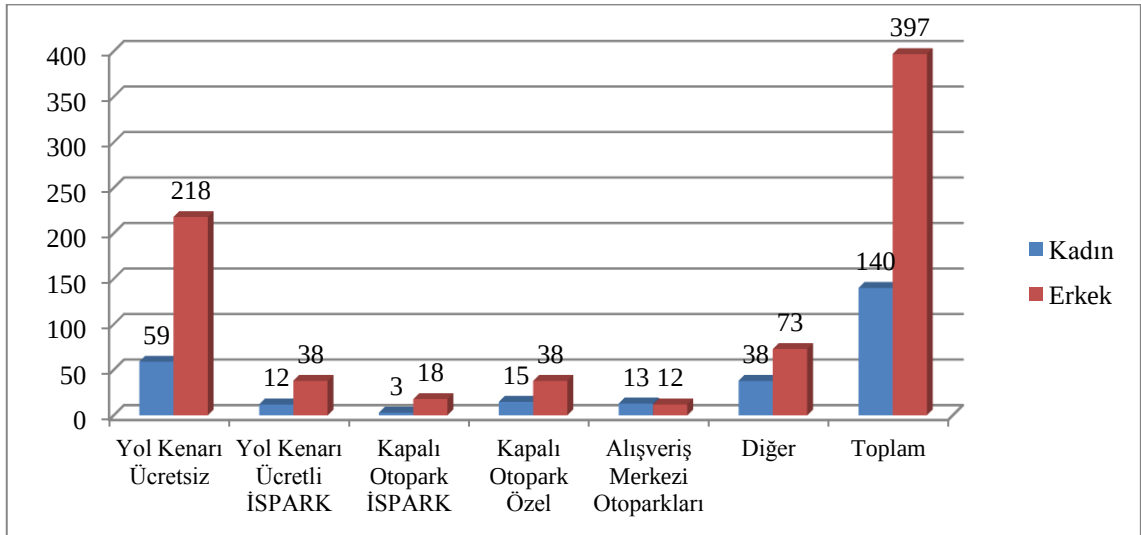
Anket katılan sürücüler içerisinde hem kadın hem de erkek sürücülerde en çok kullanılan otopark türünün, “yol kenarı-ücretsiz” otopark yerlerinin olduğu görülmektedir.

Tablo 21

Cinsiyete Göre En Çok Kullanılan Otopark Türü

	Yol Kenarı Ücretsiz		Yol Kenarı Ücretli İSPARK		Kapalı Otopark İSPARK		Kapalı Otopark Özel		Alışveriş Merkezi Otoparkları		Diğer	
	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde
Kadın	59	21,3	12	24,0	3	14,3	15	28,3	13	52,0	38	34,2
Erkek	218	78,7	38	76,0	18	85,7	38	71,7	12	78,0	73	65,8
Toplam	277	100	50	100	21	100	53	100	25	100	111	100

Cinsiyet ve en çok kullanılan otopark türü ilişkisini daha iyi gözlemlemek için bu iki ilişkiyi yansıtan grafik aşağıda verilmiştir. Grafikte 8’de görüldüğü gibi kadın ve erkek sürücülerin otopark türü tercihlerinde belirgin bir farklılıklar yoktur.



Grafik 8: Cinsiyete Göre En Çok Kullanılan Otopark Türü

➤ **Cinsiyete Göre Otopark Yerlerini Kullanma Sebepleri**

Cinsiyet ve otopark yeri kullanma sebebinin beraber ele alındığı çapraz tablo incelendiğinde hem kadınlarda hem de erkeklerde en yüksek otopark kullanma nedenleri iş amaçlı kullanımlar ve gezme amaçlı kullanımlardır.

Tablo 22
Cinsiyete Göre Otopark Yerlerini Kullanma Sebepleri

	Kadın		Erkek		Toplam
	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	
İş	62	20,74	237	79,26	299
Arkadaş/Aile Ziyareti	10	5	10	50	20
Alışveriş	14	5	14	50	28
Gezme	40	31,75	86	68,25	126
Yemek	1	20	4	80	5
Eğlence	4	26,67	11	73,33	15
Sağlık	0	0	1	100	1
Eğitim	4	44,44	5	55,56	9
Toplu Taşımayı Kullanmak	0	0	3	100	3
Spor	1	100	0	0	1
Diğer	4	13,33	26	86,67	30
Toplam	140	26,07	397	73,93	537

Kadın sürücüler, üçüncü sırada alışverişe gitmek için yaptıkları seyahatler sonucunda otopark alanlarını kullandıklarını belirtirken, erkek sürücüler ise üçüncü sırada diğer nedenlerle seyahat sonucu otopark alanlarını kullandıklarını belirtmişlerdir.

➤ **Otopark Türleri ve Kullanılan Taşıtın Aitlik Durumu**

Sürücülerin en çok kullandıkları otopark türü ile kullanılan aracın kime ait olduğu ile ilgili ilişkinin gösterildiği Tablo 19’da, yol kenarı-ücretsiz otoparkı kullanan sürücülerin %53,8’i kullandıkları araçların kendilerine ait olduğunu belirtmişlerdir. Sürücülerin %28,2’si ailemin, %15,9’u iş yerimin ve geri kalanı da diğer seçeneklerini işaretlemişlerdir.

Tablo 23
Otopark Türleri ve Kullanılan Taşıtın Aitlik Durumu

	Yol Kenarı Ücretsiz		Yol Kenarı Ücretli İSPARK		Kapalı Otopark İSPARK		Kapalı Otopark Özel		Alışveriş Merkezi Otoparkları		Diğer	
	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde
Şahsımın	149	53,8	30	60,0	10	47,6	27	50,9	15	60,0	59	53,2
Ailemin	78	28,2	7	14,0	4	19,0	7	13,2	7	28,0	20	18,0
İş yerimin	44	15,9	11	22,0	6	28,6	17	32,1	3	12,0	24	21,6
Diğer	6	2,2	2	4,0	1	4,8	2	3,8	-	-	8	7,2
Toplam	277	100	50	100	21	100	53	100	25	100	111	100

Yol kenarı-ücretli İSPARK otoparklarını tercih eden sürücülerin %60’ı, kullanılan aracın şahsına, %14’ü ailesine, %22’si iş yerine ait olduğunu belirtmişlerdir. Kapalı otopark-İSPARK’ı kullanan sürücülerin %47’si kullanılan aracın şahsına, %19’u ailesine, %28,6’sı iş yerine ve geri kalanı da diğer seçeneğini ait olduğu belirtmişlerdir. Kapalı otopark-özeli tercih eden sürücülerin %50,9’u aracın kendisine, %13,2’si ailesine, %32,1’i iş yerine ait olduğunu belirtmişlerdir. Alışveriş merkezi otoparklarını tercih eden sürücülerin %60’ı aracın kendilerine ait olduğunu, %28’i ailelerine, %12’si iş yerlerine ait olduğunu belirtmişlerdir. Otopark türü olarak diğer seçeneğini işaretleyen sürücülerin %53,2’si aracın kendisine, %18,0’ı ailesine, %21,6’sı da iş yerine ait olduğunu belirtmişlerdir.

➤ **Otopark Türleri ve Kullanım Sıklıkları**

Sürücülerin en çok kullandıkları otopark türü ile bu otopark türünü ne sıklıkla kullandıklarının gösterildiği Tablo 20’de, yol kenarı-ücretsiz otoparkı kullanan sürücülerin %53,8’i, söz konusu otoparkı haftada yedi gün kullandıklarını belirtmiştir. Yol kenarı-ücretli İSPARK otopark türünü tercih eden sürücülerin %26’sı, haftada üç gün bu otopark türünü tercih etmektedirler.

Tablo 24
Otopark Türleri ve Kullanım Sıklıkları

	Yol Kenarı Ücretsiz		Yol Kenarı Ücretli İSPARK		Kapalı Otopark İSPARK		Kapalı Otopark Özel		Alışveriş Merkezi Otoparkları		Diğer	
Haftada	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde
1	4	1,4	5	10,0	4	19,0	2	3,8	6	24,0	1	0,9
2	19	6,9	5	10,0	2	9,5	3	5,7	3	12,0	2	1,8
3	27	9,7	13	26,0	1	4,8	1	1,9	5	20,0	7	6,3
4	15	5,4	5	10,0	3	14,3	5	9,4	5	20,0	3	2,7
5	42	15,2	11	22,0	5	23,8	18	34,0	2	8,0	16	14,4
6	21	7,6	4	8,0	2	9,5	9	17,0	-	-	-	-
7	149	53,8	7	14,0	4	19	15	28,3	4	16,0	82	73,9
Toplam	277	100	50	100	21	100	53	100	25	100	111	100

Kapalı otopark-İSPARK’ı kullanan sürücülerin %23,8’i, bu otopark türünü haftada beş gün kullanmaktadır. Kapalı otopark-özel tercih eden sürücülerin %34’ü söz konusu otopark türünü haftada beş gün kullanmaktadır. Diğer seçeneğini tercih eden sürücülerin %73,9’u, haftada yedi gün bu otopark türünü kullandıklarını belirtmişlerdir. Diğer kapsamındaki otopark alanlarının çoğunun apartmanların kendilerine ait otopark alanları olduğu söylenilebilir.

➤ **Otopark Türleri ve Kullanım Saatleri**

Sürücülerin en çok kullandıkları otopark türü ile bu otopark türünü hangi saatler arasında kullanmaya başladıklarının gösterildiği Tablo 21’de, yol kenarı-ücretsiz otoparkı kullanan sürücülerin %31,4’ü, otopark alanını hafta içi saat 07.01-10.00 arasında kullanmaya başlamaktadır. Yol kenarı-ücretli İSPARK otoparklarını tercih eden sürücülerin %28’i, saat 13.01-15.00 arasında söz konusu otopark alanlarını kullanmaya başlamaktadır.

Tablo 25
Otopark Türleri ve Hafta İçi Kullanım Saatleri

	Yol Kenarı Ücretsiz		Yol Kenarı Ücretli İSPARK		Kapalı Otopark İSPARK		Kapalı Otopark Özel		Alışveriş Merkezi Otoparkları		Diğer	
Hafta İçi	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde
07.01-10.00	87	31,4	11	22,0	10	47,6	17	32,1	-	-	14	12,6
10.01-13.00	38	13,7	5	10,0	5	23,8	7	13,2	-	-	6	5,4
13.01-15.00	20	7,2	14	28,0	1	4,8	5	9,4	7	28,0	4	3,6
15.01-18.00	18	6,5	11	22,0	2	9,5	6	11,3	5	20,0	10	9,0
18.01-21.00	36	13,0	1	2,0	2	9,5	5	9,4	7	28,0	11	9,9
21.01-00.00	22	7,9	5	10,0	-	-	5	9,4	2	8,0	7	6,3
00.01-07.00	56	20,2	1	2,0	-	-	8	15,1	-	-	59	53,2
Kullanım Yok	-	-	2	4,0	1	4,8	-	-	4	16,0	-	-
Toplam	277	100	50	100	21	100	53	100	25	100	111	100

Kapalı otopark-İSPARK’ı kullanan sürücülerin %47,6’sı ve kapalı otopark-özel tercih edenlerin %32,1’i saat 07.01-10.00 arasında belirttikleri otopark alanlarını kullanmaya başlamaktadır. Alışveriş merkezi otoparklarında ise yoğunluk öğleden sonraki saatlerde birbirine yakın şekilde dağılmaktadır. Diğer otopark alanlarını tercih eden sürücülerin yoğunlaştığı saat ise %53,2 oranı ile 00.01 ile 07.00 arasındadır.

Tablo 26
Otopark Türleri ve Hafta Sonu Kullanım Saatleri

	Yol Kenarı Ücretsiz		Yol Kenarı Ücretli İSPARK		Kapalı Otopark İSPARK		Kapalı Otopark Özel		Alışveriş Merkezi Otoparkları		Diğer	
Hafta Sonu	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde
07.01- 10.00	31	11,2	2	4,0	3	14,3	5	9,4	-	-	3	2,7
10.01- 13.00	24	8,7	4	8,0	7	33,3	4	7,5	3	12,0	7	6,3
13.01- 15.00	29	10,5	9	18,0	4	19,0	7	13,2	5	20,0	7	6,3
15.01- 18.00	25	9,0	7	14,0	1	4,8	6	11,3	8	32,0	8	7,2
18.01- 21.00	37	13,4	8	16,0	1	4,8	9	17,0	6	24,0	7	6,3
21.01- 00.00	43	15,5	6	12,0	1	4,8	9	17,0	1	4,0	7	6,3
00.01- 07.00	88	31,8	12	24,0	2	9,5	13	24,5	1	4,0	72	64,9
Kullanım Yok	-	-	2	4,0	2	9,5	-	-	1	4,0	-	-
Toplam	277	100	50	100	21	100	53	100	25	100	111	100

Otopark türlerinin hafta sonlarında kullanım zamanlarına bakıldığında yoğunluk gün içerisinde birbirine yakın şekilde dağılırken 00.01-07.00 saatleri arası genel olarak otopark alanlarının en çok kullanıldığı saat aralığı olarak karşımıza çıkmaktadır.

➤ **Otopark Türleri ve Otopark Yeri Bulmada Günlere Göre Zorluk**

Sürücülerin en çok kullandıkları otopark türü ile bu otopark türünde yer bulmakta en çok zorlandıkları günlerin gösterildiği Tablo 23’te, yol kenarı-ücretsiz, yol kenarı-ücretli İSPARK ve diğer kategorisindeki otopark alanlarında, otopark yeri bulmada en çok zorlanılan gün olarak cumartesi günü ön plana çıkmaktadır.

Tablo 27

Otopark Türleri ve Otopark Yeri Bulmada Günlere Göre Zorluk

	Yol Kenarı Ücretsiz		Yol Kenarı Ücretli İSPARK		Kapalı Otopark İSPARK		Kapalı Otopark Özel		Alışveriş Merkezi Otoparkları		Diğer	
	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde
Pazartesi	65	23,5	12	24,0	10	47,6	15	28,3	2	8,0	14	12,6
Salı	5	1,8	-	-	-	-	2	3,8	-	-	-	-
Çarşamba	12	4,3	5	10,0	1	4,8	3	5,7	1	4,0	4	3,6
Perşembe	1	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2,7
Cuma	58	20,9	12	24,0	1	4,8	13	24,5	3	12,0	17	15,3
Cumartesi	84	30,3	16	32,0	4	19,0	13	24,5	9	36,0	43	38,7
Pazar	52	18,8	5	10,0	5	23,8	7	13,2	10	40,0	30	27,0
Toplam	277	100	50	100	21	100	53	100	25	100	111	100

Kapalı otopark-İSPARK ve kapalı otopark-özel otopark alanlarında ise pazartesi günü en çok zorlanılan gün olarak belirtilirken, alışveriş merkezi otoparklarında ise pazar günü otopark yeri bulmada sürücülerin en zorlandığı gündür.

➤ **Otopark Türleri ve Otopark Yeri Arama Süresi**

Sürücülerin en çok kullandıkları otopark türü ile bu otopark türünde, otopark yeri arama sürelerinin gösterildiği Tablo 24’te gösterilmektedir. Yol kenarı-ücretsiz, yol kenarı-ücretli İSPARK, kapalı otopark-özel ve diğer kategorisindeki otopark alanlarında otopark yeri arama süresi, sürücüler tarafından çoğunlukla 0-5 dakika arası olarak belirtilmektedir. Kapalı otopark-İSPARK ve alışveriş merkezi otoparklarında 6-10 dakika arası otopark yeri arama süresi yoğunluktadır.

Tablo 28
Otopark Türleri ve Otopark Yeri Arama Süresi

	Yol Kenarı Ücretsiz		Yol Kenarı Ücretli İSPARK		Kapalı Otopark İSPARK		Kapalı Otopark Özel		Alışveriş Merkezi Otoparkları		Diğer	
Dakika	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde
0-5	116	41,9	18	36,0	8	38,1	33	62,3	9	36,0	91	82,0
6-10	93	33,6	14	28,0	9	42,9	12	22,6	10	40,0	16	14,4
11-15	38	1,7	10	20,0	3	14,3	6	11,3	3	12,0	4	3,6
16-20	17	6,1	3	6,0	-	-	-	-	2	8,0	-	-
21 ve üstü	13	4,7	5	10,0	1	4,8	53	3,8	1	4,0	-	-
Toplam	277	100	50	100	21	100	53	100	25	100	111	100

➤ Otopark Türlerinin Özelliklerine Göre İncelenmesi

Sürücülerin en çok kullandıkları otopark türü ile bu otopark türünün sahip olduğunu düşündükleri özellikler Tablo 25’te gösterilmektedir. Yol kenarı-ücretsiz ve yol kenarı-ücretli İSPARK otopark türlerini kullanan sürücülerin büyük çoğunluğu, kullandıkları otopark alanlarının güvenli olmadığını düşünmektedir.

Tablo 29
Otopark Türlerinin Özelliklerine Göre İncelenmesi

		Güvenli	Ucuz	Konforlu	Ulaşılabilir	Kullanımı Kolay	Evime Yakın	İşime Yakın	Toplu Taşımaya Yakın	Alışveriş Alanlarına Yakın	Şehir Merkezine Yakın	Eğitime Yakın	Sağlık Alanlarına Yakın
Yol Kenarı Ücretsiz	Hayır	79.8	51.3	92.1	51.6	60.3	41.5	57.8	98.6	96.8	93.5	99.28	99.3
	Evet	20.2	48.7	7.9	48.4	39.7	58.5	42.2	1.4	3.2	6.5	0.72	0.7
Yol Kenarı Ücretli İSPARK	Hayır	70.0	84.0	96.0	36.0	52.0	86.0	56.0	90.0	92.0	80.0	94.00	100.0
	Evet	30.0	16.0	4.0	64.0	48.0	14.0	44.0	10.0	8.0	20.0	6.00	0.0
Kapalı Otopark İSPARK	Hayır	42.9	81.0	95.2	66.7	52.4	90.5	38.1	95.2	95.2	71.4	95.24	100.0
	Evet	57.1	19.0	4.8	33.3	47.6	9.5	61.9	4.8	4.8	28.6	4.76	0.0
Kapalı Otopark Özel	Hayır	22.6	84.9	77.4	54.7	64.2	67.9	34.0	98.1	92.5	88.7	96.23	94.3
	Evet	77.4	15.1	22.6	45.3	35.8	32.1	66.0	1.9	7.5	11.3	3.77	5.7
Alışveriş Merkezi Otoparkları	Hayır	48.0	64.0	88.0	52.0	60.0	88.0	84.0	96.0	36.0	84.0	100.00	100.0
	Evet	52.0	36.0	12.0	48.0	40.0	12.0	16.0	4.0	64.0	16.0	0.00	0.0
Diğer	Hayır	28.8	35.1	65.8	24.3	32.4	23.4	53.2	97.3	95.5	93.7	97.30	99.1
	Evet	71.2	64.9	34.2	75.7	67.6	76.6	46.8	2.7	4.5	6.3	2.70	0.9

En çok diğer sınıflandırmasındaki otopark alanlarını kullanan sürücüler dışında tüm otopark türlerinde, sürücülerin büyük kısmı kullandıkları otoparkların pahalı olduğunu ve konforlu olmadığını düşünmektedir.

➤ **Otopark Türlerinin Sürücülerin Gelir Durumuna Göre İncelenmesi**

Sürücülerin en çok kullandıkları otopark türü ile bu sürücülerin gelir durumları arasındaki ilişki Tablo 26’da gösterilmektedir. Yol kenarı ücretsiz otopark alanlarını kullanan sürücülerin %27,8’i ve alışveriş veriş merkezi otoparklarını kullanan sürücülerin %28’i 0-1000 TL arasında gelir elde etmektedir. Yol kenarı-ücretli İSPARK otopark alanlarını kullanan sürücülerin %44’ü 1001-2000 TL arası gelir grubundadır. Kapalı Otopark-İSPARK’ ı tercih eden sürücülerin %33,3’ü 2001-3000 TL arasında, kapalı otopark-özel otoparkları tercih eden sürücülerin %34’ü 1001-2000 TL arasında gelir elde etmektedir.

Tablo 30
Otopark Türlerinin Sürücülerin Gelir Durumuna Göre İncelenmesi

Gelir / TL	Yol Kenarı Ücretsiz		Yol Kenarı Ücretli İSPARK		Kapalı Otopark İSPARK		Kapalı Otopark Özel		Alışveriş Merkezi Otoparkları		Diğer	
	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde
0-1000	77	27,8	8	16,0	1	4,8	6	11,3	7	28,0	16	14,4
1001-2000	121	43,7	22	44,0	6	28,6	18	34,0	7	28,0	46	41,4
2001-3000	53	19,1	14	28,0	7	33,3	13	24,5	3	12,0	20	18,0
3001-4000	8	2,9	2	4,0	3	14,3	4	7,5	4	16,0	6	5,4
4001-5000	10	3,6	3	6,0	2	9,8	4	7,5	1	4,0	9	8,1
5000-7500	1	0,4	-	-	-	-	3	5,7	2	8,0	8	7,2
7501-10000	3	1,1	-	-	1	4,8	5	9,4	-	-	3	2,7
10001 üzeri	2	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belirtmeyen	2	0,7	1	2,0	1	4,8	-	-	1	4,0	3	2,7
Toplam	277	100	50	100	21	100	53	100	25	100	111	100

➤ **Otopark Türlerinin Rahatlıkla Otopark Yeri Bulma Açısından Değerlendirmesi**

Sürücülerin en çok kullandıkları otopark türünde otopark yeri bulmada zorlanma durumları Tablo 27’de gösterilmektedir. Yol kenarı-ücretsiz ve yol kenarı-ücretli İSPARK otopark türlerini kullanan sürücülerin cevapları birbirine benzemektedir ve yüzde oranları cevap şıklarında birbirine yakın şekilde dağılmaktadır.

Tablo 31
Otopark Türlerinin Rahatlıkla Otopark Yeri Bulma Açısından Değerlendirmesi

	Yol Kenarı Ücretsiz		Yol Kenarı Ücretli İSPARK		Kapalı Otopark İSPARK		Kapalı Otopark Özel		Alışveriş Merkezi Otoparkları		Diğer	
	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde
Hayır	93	33,6	16	32,0	4	19,0	2	3,8	5	20,0	6	5,4
Kısmen	88	31,8	19	38,0	4	19,0	5	9,4	9	36,0	15	13,5
Evet	96	34,7	15	30,0	13	61,9	46	86,8	11	44,0	90	81,1
Toplam	277	100	50	100	21	100	53	100	25	100	111	100

Kapalı Otopark-İSPARK’ı, kapalı otopark-özel otoparkları ve diğer otopark türlerini kullanan sürücülerin rahatlıkla otopark yeri bulduklarını söylemek mümkündür.

➤ **Otopark Türlerinin Kullanılan Otopark Hizmetinden Memnuniyet Açısından Değerlendirmesi**

Sürücülerin en çok kullandıkları otopark türünde, otopark hizmetinden memnurluk durumları Tablo 28’de gösterilmektedir Yol kenarı-ücretsiz otoparkı kullanan sürücülerin %58,1’i kullandığı otopark hizmetinden memnundur. Yol kenarı-ücretli İSPARK otoparklarını tercih eden sürücülerin %44’ü kısmen memnundur. Kapalı otopark-İSPARK’ı kullanan sürücülerin %52,4’ü, kapalı otopark-özel tercih eden sürücülerin %90,6’sı, alışveriş merkezi otoparklarını kullanan sürücülerin %64’ü ve diğer seçeneğini tercih eden sürücülerin %94,6’ sını kullandıkları otopark hizmetinden memnun olduklarını belirtmişlerdir.

Tablo 32
Otopark Türlerinin Kullanılan Otopark Hizmetinden Memnuniyet Açısından Değerlendirmesi

	Yol Kenarı Ücretsiz		Yol Kenarı Ücretli İSPARK		Kapalı Otopark İSPARK		Kapalı Otopark Özel		Alışveriş Merkezi Otoparkları		Diğer	
	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde
Hayır	52	18,8	12	24,0	4	19,0	2	3,8	1	4,0	1	0,9
Kısmen	64	23,1	22	44,0	6	28,6	3	5,7	8	32,0	5	4,5
Evet	161	58,1	16	32,0	11	52,4	48	90,6	16	64,0	105	94,6
Toplam	277	100	50	100	21	100	53	100	25	100	111	100

➤ **Otopark Türlerinin Kullanılan Otopark Hizmetinin Pahalılığı Açısından Değerlendirmesi**

Sürücülerin en çok kullandıkları otopark türünde, otopark hizmetinin pahalılığı hakkındaki görüşleri Tablo 29’de gösterilmektedir Yol kenarı-ücretli İSPARK otoparklarını tercih eden sürücülerin %48’i, kapalı otopark-İSPARK’ı kullanan sürücülerin %42,9’u, kapalı otopark-özel tercih eden sürücülerin %20’si, alışveriş merkezi otoparklarını kullananların sürücülerin %24’ü kullandıkları otopark hizmetinin pahalı olduğunu düşünmektedirler.

Tablo 33
Otopark Türlerinin Kullanılan Otopark Hizmetinin Pahalılığı Açısından Değerlendirmesi

	Yol Kenarı Ücretli İSPARK		Kapalı Otopark İSPARK		Kapalı Otopark Özel		Alışveriş Merkezi Otoparkları		Diğer	
	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde
Hayır	13	26,0	7	33,3	23	43,4	15	60,0	95	85,6
Kısmen	13	26,0	5	23,8	19	35,8	4	16,0	9	8,1
Evet	24	48,0	9	42,9	11	20,8	6	24,0	7	6,3
Toplam	50	100	21	100	53	100	25	100	111	100

➤ **Otopark Türlerinin Ulaşım Ağlarına Yakın Olması Durumunda Toplu Taşımayı Kullanma İstekliliğine Göre Değerlendirilmesi**

Sürücülerin en çok kullandıkları otopark türünün toplu taşıma alanlarına diğer bir deyişle ulaşım ağlarına yakın olması durumunda, toplu taşımayı kullanmaya olan isteklilikleri Tablo 30’da gösterilmektedir.

Yol kenarı-ücretsiz otoparkı kullanan sürücülerin %50,5’i, yol kenarı-ücretli İSPARK otoparklarını kullanan sürücülerin %58’i, kapalı otopark-özel kullanan sürücülerin %58,5’i, alışveriş merkezi otoparklarını kullanan sürücülerin %52’si ve diğer seçeneğini tercih eden sürücülerin %67,6’sı, en çok kullandıkları otopark türünün ulaşım ağlarına yakın olması durumunda toplu taşımayı kullanırım yargısına hayır cevabını vermiştir. Bu yargıya en yüksek evet cevabını %38,1 oranı ile kapalı otopark-İSPARK’ı kullanan sürücüler vermiştir.

Tablo 34

Otopark Türlerinin Ulaşım Ağlarına Yakın Olması Durumunda Toplu Taşımayı Kullanma İstekliliğine Göre Değerlendirilmesi

	Yol Kenarı Ücretsiz		Yol Kenarı Ücretli İSPARK		Kapalı Otopark İSPARK		Kapalı Otopark Özel		Alışveriş Merkezi Otoparkları		Diğer	
	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde	Frekans	Yüzde
Hayır	140	50,5	29	58,0	8	38,1	31	58,5	13	52,0	75	67,6
Kısmen	51	18,4	8	16,0	5	23,8	10	18,9	3	12,0	18	16,2
Evet	86	31,0	13	26,0	8	38,1	12	22,6	9	36,0	18	16,2
Toplam	277	100	50	100	21	100	53	100	25	100	111	100

➤ **Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinin Özel Şirketler, Belediyeler veya Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları Tarafından Sunulması Tercihinizi Etkiler Mi?**

Otopark hizmetlerini sunan oluşumun özel şirket, belediye veya kamu-özel sektör ortaklığı olmasının, ankete katılan sürücülerin tercihleri üzerinde etkili olup olmayacağını tespit etmek için hazırlanan soruda alınan cevaplar sırasıyla cinsiyet, eğitim ve gelir durumuna göre incelenecektir.

• **Cinsiyet**

Ankete katılan sürücülerin %61,5'i ücretli olan otopark hizmetlerinin özel şirketler, belediyeler veya kamu-özel sektör ortaklıkları tarafından sunulmasının tercihlerini etkilemeyeceğini belirtmiştir. Ankete katılan toplam kadın katılımcıların %63,6'sı ve toplam erkek katılımcıların %60,7'si bu soruya hayır cevabını vermiştir.

Tablo 35

Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinde Hizmeti Sunan Birimin Türünün Tercihler Üzerindeki Etkisinin Cinsiyet Durumuna Göre İncelenmesi

			Cinsiyetiniz nedir?		Toplam
			Kadın	Erkek	
Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinin Özel Şirketler, Belediyeler Veya Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları Tarafından Sunulması Tercihinizi Etkiler Mi?	Hayır	Hayır diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	89	241	330
		Hayır diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	27,0%	73,0%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde hayır diyenlerin % oranı	63,6%	60,7%	61,5%
	Evet	Evet diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	51	156	207
		Evet diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	24,6%	75,4%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde Evet diyenlerin % oranı	36,4%	39,3%	38,5%
	Toplam		Ankete katılanların cinsiyet durumlarının frekansları	140	397
Ankete katılanların cinsiyet durumlarının % dağılımı			26,1%	73,9%	100,0%

- **Eğitim Durumu**

Cevaplar eğitim durumuna göre incelendiğinde, hayır diyenler içerisinde %37,6 oranı ile ilk sırada lise mezunları gelirken %24,8 oranı ile ikinci sırada lisans mezunları gelmektedir. Araştırmaya katılan toplam ortaokul mezunlarının % 75,9'u ve toplam lise mezunların %70,1'i bu soruya hayır cevabını vermiştir.

Tablo 36

Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinde Hizmeti Sunan Birimin Türünün Tercihler Üzerindeki Etkisinin Eğitim Durumuna Göre İncelenmesi

			Eğitim durumunuz nedir?							Toplam
			İlkokul	Ortaokul	Lise	Ön Lisans	Lisans	Yüksek Lisans	Doktora	
Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinin Özel Şirketler, Belediyeler Veya Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları Tarafından Sunulması Tercihinizi Etkiler Mi?	Hayır	Hayır diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılımı	13	44	124	43	82	20	4	330
		Hayır diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	3,9%	13,3%	37,6%	13,0%	24,8%	6,1%	1,2%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde hayır diyenlerin % oranı	56,5%	75,9%	70,1%	58,9%	52,2%	55,6%	30,8%	61,5%
	Evet	Evet diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılımı	10	14	53	30	75	16	9	207
		Evet diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	4,8%	6,8%	25,6%	14,5%	36,2%	7,7%	4,3%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde evet diyenlerin % oranı	43,5%	24,1%	29,9%	41,1%	47,8%	44,4%	69,2%	38,5%
Toplam		Ankete katılanların eğitim durumlarının frekansları	23	58	177	73	157	36	13	537
		Ankete katılanların eğitim durumlarının % dağılımı	4,3%	10,8%	33,0%	13,6%	29,2%	6,7%	2,4%	100,0%

Toplam doktora mezunlarının % 69,2'si ve toplam lisans mezunlarının %47,8'i hizmeti sunan oluşumun tercihleri üzerinde etkili olacağını belirtmiştir.

- **Gelir Durumu**

Ankete katılan sürücülerin içerisinde aylık geliri yaklaşık olarak 1001-2000 TL olanların %38,2'si tercihlerinin etkilenmeyeceğini belirtmiştir. Aylık geliri 3001-4000 TL grubunda olan sürücülerin içinde ise %77,8'i hayır cevabını vermiştir.

Tablo 37

Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinde Hizmeti Sunan Birimin Türünün Tercihler Üzerindeki Etkisinin Eğitim Durumuna Göre İncelenmesi

			Kişisel geliriniz yaklaşık olarak kaç liradır?								Toplam
			0-1000	1001-2000	2001-3000	3001-4000	4001-5000	5001-7500	7501-10000	10001 ve üstü	
Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinin Özel Şirketler, Belediyeler Veya Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları Tarafından Sunulması Tercihinizi Etkiler Mi?	Hayır	Hayır diyenlerin frekanslarının gelir durumuna göre dağılmış hali	78	124	70	21	16	10	5	1	325
		Hayır diyenlerin gelir durumuna göre % dağılımı	24,0%	38,2%	21,5%	6,5%	4,9%	3,1%	1,5%	0,3%	100,0%
		Her gelir grubunun kendi içinde hayır diyenlerin % oranı	67,8%	56,4%	63,6%	77,8%	55,2%	71,4%	41,7%	50,0%	61,4%
	Evet	Evet diyenlerin frekanslarının gelir durumuna göre dağılmış hali	37	96	40	6	13	4	7	1	204
		Evet diyenlerin gelir durumuna göre % dağılımı	18,1%	47,1%	19,6%	2,9%	6,4%	2,0%	3,4%	0,5%	100,0%
		Her gelir grubunun kendi içinde evet diyenlerin % oranı	32,2%	43,6%	36,4%	22,2%	44,8%	28,6%	58,3%	50,0%	38,6%
Toplam		Ankete katılanların gelir durumlarının frekansları	115	220	110	27	29	14	12	2	529
		Ankete katılanların gelir durumlarının % dağılımı	21,7%	41,6%	20,8%	5,1%	5,5%	2,6%	2,3%	0,4%	100,0%

➤ **Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinin Kimin Tarafından Sunulmasını Tercih Edersiniz?**

Ankete katılan sürücülerin, otopark hizmetlerinin kimin tarafından sunulmasını istediklerini tespit etmek için hazırlanan soruda alınan cevaplar sırasıyla cinsiyet, eğitim ve gelir durumuna göre incelenecektir.

- **Cinsiyet**

Ankete katılan sürücülerin %6,9'u ücretli olan otopark hizmetlerinin özel şirketler, %77,8'i belediyeler ve %15,3'ü kamu-özel sektör ortaklıkları tarafından sunulmasını tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Toplam kadın katılımcıların içerisinde %76,4'lük bir kısmı ve toplam erkek katılımcıların içerisinde %78,3'lük bir kısmı, bu hizmetin belediyeler tarafından sunulmasını istediklerini belirtmişlerdir.

Tablo 38

Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinde Hizmeti Sunması İstenen Kurum ve Cinsiyet Durumuna Göre İncelenmesi

			Cinsiyetiniz nedir?		Toplam
			Kadın	Erkek	
Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinin Kimin Tarafından Sunulmasını Tercih Edersiniz?	Özel Şirket	Özel Şirket diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	7	30	37
		Özel Şirket diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	18,9%	81,1%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde Özel Şirket diyenlerin % oranı	5,0%	7,6%	6,9%
	Belediye	Belediye diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	107	311	418
		Belediye diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	25,6%	74,4%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde belediye diyenlerin % oranı	76,4%	78,3%	77,8%
	Kamu-Özel Sektör Ortaklığı	Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	26	56	82
		Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	31,7%	68,3%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin % oranı	18,6%	14,1%	15,3%
	Toplam		Ankete katılanların cinsiyet durumlarının frekansları		537
			Ankete katılanların cinsiyet durumlarının % dağılımı		100,0%

- **Eğitim Durumuna Göre**

Ankete katılan sürücüler arasında, özel şirket diyenler içerisinde %35,1 oranı ile ilk sırada lisans mezunları, belediye diyenler içerisinde %33,7 oranı ile ilk sırada lise mezunları, kamu-özel sektör ortaklığı diyenler içerisinde ilk sırada %32,9 oranı ile lise mezunları gelmektedir. Araştırmaya katılan toplam ilköğretim mezunlarının %91,3'ü ve toplam ortaokul mezunların %81'i bu soruya belediye cevabını vermişlerdir.

Tablo 39

Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinde Hizmeti Sunması İstenen Kurum ve Eğitim Durumuna Göre İncelenmesi

			Eğitim durumunuz nedir?							Toplam
			İlkokul	Ortaokul	Lise	Ön Lisans	Lisans	Yüksek Lisans	Doktora	
Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinin Kimin Tarafından Sunulmasını Tercih Edersiniz?	Özel Şirket	Özel Şirket diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılmış hali	0	3	9	5	13	7	0	37
		Özel Şirket diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	0,0%	8,1%	24,3%	13,5%	35,1%	18,9%	0,0%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde Özel Şirket diyenlerin % oranı	0,0%	5,2%	5,1%	6,8%	8,3%	19,4%	0,0%	6,9%
	Belediye	Belediye diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılmış hali	21	47	141	59	118	23	9	418
		Belediye diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	5,0%	11,2%	33,7%	14,1%	28,2%	5,5%	2,2%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde belediye diyenlerin % oranı	91,3%	81,0%	79,7%	80,8%	75,2%	63,9%	69,2%	77,8%
	Kamu-Özel Sektör Ortaklığı	Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılmış hali	2	8	27	9	26	6	4	82
		Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	2,4%	9,8%	32,9%	11,0%	31,7%	7,3%	4,9%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin % oranı	8,7%	13,8%	15,3%	12,3%	16,6%	16,7%	30,8%	15,3%
Toplam		Ankete katılanların eğitim durumlarının frekansları	23	58	177	73	157	36	13	537
		Ankete katılanların eğitim durumlarının % dağılımı	4,3%	10,8%	33,0%	13,6%	29,2%	6,7%	2,4%	100,0%

- **Gelir Durumuna Göre**

Ankete katılan sürücülerin içerisinde, aylık geliri yaklaşık olarak 5001-7500 TL olanların sürücülerin %85,7'si, aylık geliri 0-1000 TL grubunda olan sürücülerin içinde ise %80,9'ü ücretli olan otopark hizmetlerinin belediyeler tarafından sunulmasını istediklerini belirtmişlerdir.

Tablo 40

Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinde Hizmeti Sunması İstenen Kurum ve Gelir Durumuna Göre İncelenmesi

			Kişisel geliriniz yaklaşık olarak kaç liradır?								Toplam
			0-1000	1001-2000	2001-3000	3001-4000	4001-5000	5001-7500	7501-1000	10001 ve üstü	
Ücretli Olan Otopark Hizmetlerinin Kimin Tarafından Sunulmasını Tercih Edersiniz?	Özel Şirket	Özel Şirket diyenlerin frekanslarının gelir durumuna göre dağılmış hali	9	6	10	4	4	1	2	0	36
		Özel Şirket diyenlerin gelir durumuna göre % dağılımı	25,0%	16,7%	27,8%	11,1%	11,1%	2,8%	5,6%	0,0%	100,0%
		Her gelir grubunun kendi içinde Özel Şirket diyenlerin % oranı	7,8%	2,7%	9,1%	14,8%	13,8%	7,1%	16,7%	0,0%	6,8%
	Belediye	Belediye diyenlerin frekanslarının gelir durumuna göre dağılmış hali	93	175	86	21	19	12	8	1	415
		Belediye diyenlerin gelir durumuna göre % dağılımı	22,4%	42,2%	20,7%	5,1%	4,6%	2,9%	1,9%	0,2%	100,0%
		Her gelir grubunun kendi içinde belediye diyenlerin % oranı	80,9%	79,5%	78,2%	77,8%	65,5%	85,7%	66,7%	50,0%	78,4%
	Kamu-Özel Sektör Ortaklığı	Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin frekanslarının gelir durumuna göre dağılmış hali	13	39	14	2	6	1	2	1	78
		Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin gelir durumuna göre % dağılımı	16,7%	50,0%	17,9%	2,6%	7,7%	1,3%	2,6%	1,3%	100,0%
		Her gelir grubunun kendi içinde Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin % oranı	11,3%	17,7%	12,7%	7,4%	20,7%	7,1%	16,7%	50,0%	14,7%
Toplam		Ankete katılanların eğitim durumlarının frekansları	115	220	110	27	29	14	12	2	529
		Ankete katılanların eğitim durumlarının % dağılımı	21,7%	41,6%	20,8%	5,1%	5,5%	2,6%	2,3%	0,4%	100,0%

➤ **İSPARK Sizin İçin Hangisini İfade Etmektedir?**

Ankete katılan sürücülerin, İSPARK hakkındaki algılarını ölçmek için hazırlanan soruda alınan cevaplar sırasıyla cinsiyet, eğitim ve gelir durumuna göre incelenecektir.

• **Cinsiyet**

Ankete katılan sürücülerin %34,8'i İSPARK'ın özel şirket olduğunu, %45,8'i belediyeye ait olduğunu, %19,4'ü ise kamu-özel sektör ortaklığı olduğunu düşünmektedirler. Cinsiyetler kendi içlerinde değerlendirildiğinde de ortaya çıkan sonuçlar verilen genel yüzdelere yakın bir şekilde dağılmaktadır.

Tablo 41
Sürücülerin İSPARK Algısının Cinsiyet Durumuna Göre İncelenmesi

			Cinsiyetiniz nedir?		Toplam
			Kadın	Erkek	
İSPARK Sizin İçin Hangisini İfade Etmektedir?	Özel Şirket	Özel Şirket diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	49	138	187
		Özel Şirket diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	26,2%	73,8%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde Özel Şirket diyenlerin % oranı	35,0%	34,8%	34,8%
	Belediye	Belediye diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	62	184	246
		Belediye diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	25,2%	74,8%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde belediye diyenlerin % oranı	44,3%	46,3%	45,8%
	Kamu-Özel Sektör Ortaklığı	Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	29	75	104
		Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	27,9%	72,1%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin % oranı	20,7%	18,9%	19,4%
Toplam		Ankete katılanların cinsiyet durumlarının frekansları	140	397	537
		Ankete katılanların cinsiyet durumlarının % dağılımı	26,1%	73,9%	100,0%

- **Eğitim Durumu**

İSPARK'ın özel şirket olduğunu düşünenler içerisinde ilk sırada %41,2 oranı ile ilk sırada lise mezunları, belediyeye ait olduğunu düşünenler içerisinde ilk sırada %34,1 oranı ile lisans mezunları, kamu-özel sektör ortaklığı olduğunu düşünenler içerisinde ilk sırada %29,8 oranı ile yine lisans mezunları yer almaktadır.

Tablo 42
Sürücülerin İSPARK Algısının Eğitim Durumuna Göre İncelenmesi

			Eğitim durumunuz nedir?							Toplam
			İlkokul	Ortaokul	Lise	Ön Lisans	Lisans	Yüksek Lisans	Doktora	
İSPARK Sizin İçin Hangisini İfade Etmektedir?	Özel Şirket	Özel Şirket diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılmış hali	6	23	77	29	42	8	2	187
		Özel Şirket diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	3,2%	12,3%	41,2%	15,5%	22,5%	4,3%	1,1%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde Özel Şirket diyenlerin % oranı	26,1%	39,7%	43,5%	39,7%	26,8%	22,2%	15,4%	34,8%
	Belediye	Belediye diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılmış hali	13	23	68	31	84	19	8	246
		Belediye diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	5,3%	9,3%	27,6%	12,6%	34,1%	7,7%	3,3%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde belediye diyenlerin % oranı	56,5%	39,7%	38,4%	42,5%	53,5%	52,8%	61,5%	45,8%
	Kamu-Özel Sektör Ortaklığı	Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılmış hali	4	12	32	13	31	9	3	104
		Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	3,8%	11,5%	30,8%	12,5%	29,8%	8,7%	2,9%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin % oranı	17,4%	20,7%	18,1%	17,8%	19,7%	25,0%	23,1%	19,4%

Toplam	Ankete katılanların eğitim durumlarının frekansları	23	58	177	73	157	36	13	537
	Ankete katılanların eğitim durumlarının % dağılımı	4,3%	10,8%	33,0%	13,6%	29,2%	6,7%	2,4%	100,0%

• **Gelir Durumu**

Ankete katılan sürücüler içerisinde, 3001-4000 TL gelir grubunda yer alan sürücülerin %44,4'ü İSPARK'ın özel şirket olduğunu, 1001-2000 TL gelir grubundaki sürücülerin ise %49,5'i belediyeye ait olduğunu, 4001-5000 TL gelir grubundaki sürücülerin ise %37,9'u kamu-özel sektör olduğunu düşündüklerini belirtmişlerdir.

Tablo 43
Sürücülerin İSPARK Algısının Gelir Durumuna Göre İncelenmesi

			Kişisel geliriniz yaklaşık olarak kaç liradır?								Toplam
			0-1000	1001-2000	2001-3000	3001-4000	4001-5000	5001-7500	7501-10000	10001 ve üstü	
İSPARK Sizin İçin Hangisini İfade Etmektedir?	Özel Şirket	Özel Şirket diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılımı hali	49	77	32	12	7	5	1	1	184
		Özel Şirket diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	26,6%	41,8%	17,4%	6,5%	3,8%	2,7%	,5%	,5%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde Özel Şirket diyenlerin % oranı	42,6%	35,0%	29,1%	44,4%	24,1%	35,7%	8,3%	50,0%	34,8%
	Belediye	Belediye diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılımı hali	43	109	54	9	11	5	9	1	241
		Belediye diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	17,8%	45,2%	22,4%	3,7%	4,6%	2,1%	3,7%	,4%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde belediye diyenlerin % oranı	37,4%	49,5%	49,1%	33,3%	37,9%	35,7%	75,0%	50,0%	45,6%
	Kamu-Özel Sektör Ortaklığı	Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılımı hali	23	34	24	6	11	4	2	0	104
		Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	22,1%	32,7%	23,1%	5,8%	10,6%	3,8%	1,9%	,0%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde Kamu-Özel Sektör Ortaklığı diyenlerin % oranı	20,0%	15,5%	21,8%	22,2%	37,9%	28,6%	16,7%	,0%	19,7%

Toplam	Ankete katılanların eğitim durumlarının frekansları	115	220	110	27	29	14	12	2	529
	Ankete katılanların eğitim durumlarının % dağılımı	21,7%	41,6%	20,8%	5,1%	5,5%	2,6%	2,3%	,4%	100,0%

➤ İSPARK Otopark Alanlarının Özellikleri Hakkında Sürücü Görüşleri

Ankete katılan sürücülere İSPARK otopark alanlarının sahip olduğunu düşündükleri özellikleri belirtmeleri istendiğinde, sürücülerin %35,9’u güvenli olduğu, %59,8’i ulaşılmasının kolay olduğunu, %46,2’si kullanımının kolay olduğunu ve %31,8’i şehir merkezlerine yakın olduğunu düşünmektedir. Veriler incelenmeye devam edildiğinde sürücülerin %84,4’ü İSPARK’ın pahalı olduğunu, %94,4’ü konforsuz olduğunu düşünmektedir.

Tablo 44

İSPARK Otopark Alanlarının Özellikleri Hakkında Sürücü Görüşleri

		Güvenli	Ucuz	Konforlu	Ulaşılabilir	Kullanımı Kolay	Evime Yakın	İşime Yakın	Toplu Taşımaya Yakın	Alışveriş Alanlarına Yakın	Şehir Merkezine Yakın	Eğitime Yakın	Sağlık Alanlarına Yakın
İSPARK	Hayır %	64,1	84,4	94,4	40,2	53,8	93,3	79,9	94,6	89,6	68,2	94,4	98,0
	Frekans	344	453	507	216	289	501	429	508	481	366	523	526
	Evet %	35,9	15,6	5,6	59,8	46,2	6,7	20,1	5,4	10,4	31,8	2,6	2,0
	Frekans	193	84	30	321	248	36	108	29	56	171	14	11

➤ **İSPARK Otopark Alanlarının Sürücü Memnuniyeti Açısından Değerlendirmesi**

Sürücülerin, kullandıkları İSPARK otopark alanlarından memnun olup olmadıklarını ölçmek için hazırlanan soruda, sürücülerin %25,7'si memnun olmadıklarını, %41,9'u kısmen memnun olduklarını ve %32,4'ü ise memnun olduklarını belirtmektedirler. Cevaplar cinsiyet açısından ele alındığında ise cevaplar arasında belirgin farklılıklar görülmemektedir.

Tablo 45

İSPARK Otopark Alanlarının Sürücü Memnuniyeti Açısından Değerlendirmesi

			Cinsiyetiniz nedir?		Toplam
			Kadın	Erkek	
İSPARK İçin Kullandığım Otopark Hizmetinden Memnunum	Hayır	Hayır diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	37	101	138
		Hayır diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	26,8%	73,2%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde hayır diyenlerin % oranı	26,4%	25,4%	25,7%
	Kısmen	Kısmen diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	61	164	225
		Kısmen diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	27,1%	72,9%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde Kısmen diyenlerin % oranı	43,6%	41,3%	41,9%
	Evet	Evet diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	42	132	174
		Evet diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	24,1%	75,9%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde Evet diyenlerin % oranı	30,0%	33,2%	32,4%
Toplam		Ankete katılanların cinsiyet durumlarının frekansları	140	397	537
		Ankete katılanların cinsiyet durumlarının % dağılımı	26,1%	73,9%	100,0%

➤ **İSPARK Otopark Alanlarının Rahatlıkla Otopark Yeri Bulabilme Açısından Değerlendirmesi**

Sürücülerin, kullandıkları İSPARK otopark alanlarında rahatlıkla otopark yeri bulup bulamadıklarını ölçmek için hazırlanan soruda, sürücülerin %21'i rahatlıkla otopark yeri bulamadıklarını, %48,8'i kısmen rahatlıkla otopark yeri bulduklarını, %30,2'si ise rahatlıkla otopark yeri bulabildiklerini ifade etmişlerdir.

Tablo 46

İSPARK Otopark Alanlarının Rahatlıkla Otopark Yeri Bulabilme Açısından Değerlendirmesi

			Cinsiyetiniz nedir?		Toplam
			Kadın	Erkek	
İSPARK İçin Rahatlıkla Otopark Yeri Bulabilme Değerlendirmesi	Hayır	Hayır diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	35	78	113
		Hayır diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	31,0%	69,0%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde hayır diyenlerin % oranı	25,0%	19,6%	21,0%
	Kısmen	Kısmen diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	63	199	262
		Kısmen diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	24,0%	76,0%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde Kısmen diyenlerin % oranı	45,0%	50,1%	48,8%
	Evet	Evet diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	42	120	162
		Evet diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	25,9%	74,1%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde Evet diyenlerin % oranı	30,0%	30,2%	30,2%
Toplam		Ankete katılanların cinsiyet durumlarının frekansları	140	397	537
		Ankete katılanların cinsiyet durumlarının % dağılımı	26,1%	73,9%	100,0%

➤ **İSPARK Otopark Alanlarının Pahalılık Durumu Açısından Değerlendirmesi**

Sürücülerin, kullandıkları İSPARK otopark alanlarında, otopark yeri ücretlerini pahalı bulup bulmadıklarını değerlendirmek için hazırlanan soruda, sürücülerin %17,1'i pahalı bulmadığını, %23,8'i kısmen pahalı bulduklarını, %59'u ise pahalı bulduklarını belirtmişlerdir.

Tablo 47

İSPARK Otopark Alanlarının Pahalılık Durumu Açısından Değerlendirmesi

			Cinsiyetiniz nedir?		Toplam
			Kadın	Erkek	
İSPARK İçin Kullandığım Otopark Hizmetinin Pahalı Olduğunu düşünüyorum	Hayır	Hayır diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	23	69	92
		Hayır diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	25,0%	75,0%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde hayır diyenlerin % oranı	16,4%	17,4%	17,1%
	Kısmen	Kısmen diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	39	89	128
		Kısmen diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	30,5%	69,5%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde Kısmen diyenlerin % oranı	27,9%	22,4%	23,8%
	Evet	Evet diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	78	239	317
		Evet diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	24,6%	75,4%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde Evet diyenlerin % oranı	55,7%	60,2%	59,0%
Toplam		Ankete katılanların cinsiyet durumlarının frekansları	140	397	537
		Ankete katılanların cinsiyet durumlarının % dağılımı	26,1%	73,9%	100,0%

➤ **İSPARK Otopark Alanlarının Ulaşım Ağlarına Yakın Olması Durumunda Toplu Taşımayı Kullanma İstedığının Değerlendirilmesi**

Sürücülerin, İSPARK otopark alanlarının toplu taşıma alanlarına yakın olması durumunda, toplu taşıma aracılığıyla seyahatlerine devam etme istekliliklerinin tespit edilmesi amacıyla hazırlanan soruda sürücülerin %57,4'ü toplu taşıma kullanmaya istekli olmadıklarını, %19,2'si kısmen istekli olduklarını ve %23,5'i ise istekli olduklarını belirtmişlerdir. Soruya verilen cevaplarda cinsiyetler arasında belirgin farklılıklar görülmemektedir.

Tablo 48

İSPARK Otopark Alanlarının Ulaşım Ağlarına Yakın Olması Durumunda Toplu Taşımayı Kullanma İstedığının Değerlendirilmesi

			Cinsiyetiniz nedir?		Toplam
			Kadın	Erkek	
İSPARK İçin Kullandığım Otopark Hizmeti Ulaşım Ağlarına Yakın Olsa Toplu Taşımayı Kullanırım	Hayır	Hayır diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	82	226	308
		Hayır diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	26,6%	73,4%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde hayır diyenlerin % oranı	58,6%	56,9%	57,4%
	Kısmen	Kısmen diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	25	78	103
		Kısmen diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	24,3%	75,7%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde Kısmen diyenlerin % oranı	17,9%	19,6%	19,2%
	Evet	Evet diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	33	93	126
		Evet diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	26,2%	73,8%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde Evet diyenlerin % oranı	23,6%	23,4%	23,5%
	Toplam		Ankete katılanların cinsiyet durumlarının frekansları		537
			Ankete katılanların cinsiyet durumlarının % dağılımı		100,0%

➤ **Bugüne Kadar Otopark Yeri İçin Başka Sürücüler ile Tartışma Yaşadınız Mı?**

Ankete katılan sürücülerin, araçlarını park etme sürecinde otopark yeri için diğer sürücüler ile tartışma yaşayıp yaşamadıklarını belirlemek hazırlanan soruda alınan cevaplar sırasıyla cinsiyet, eğitim ve gelir durumuna göre incelenecektir.

• **Cinsiyet**

Sürücülerin %54,2'si, otopark yeri için diğer sürücüler ile tartışma yaşamadıklarını belirtmiştir. Kadın sürücülerin %66,4'ü, erkek sürücülerin ise %49,9'u bu soruya hayır cevabını vermiştir. Sürücülerin %20,4'ü ise otopark yeri için 2-5 defa arasında diğer sürücüler ile tartıştıklarını belirtmişlerdir.

Tablo 49
Sürücülerin Otopark Yeri İçin Tartışma Sıklıklarının Cinsiyet Durumuna Göre İncelenmesi

			Cinsiyetiniz nedir?		Total
			Kadın	Erkek	
Bugüne kadar otopark yeri için başka sürücüler ile tartışma yaşadınız mı?	Hayır	Hayır diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	93	198	291
		Hayır diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	32,0%	68,0%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde hayır diyenlerin % oranı	66,4%	49,9%	54,2%
	1 defa	1 defa diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	14	32	46
		1 defa diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	30,4%	69,6%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde 1 defa diyenlerin % oranı	10,0%	8,1%	8,6%
	2-5 defa	2-5 defa diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	16	92	108
		2-5 defa diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	14,8%	85,2%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde 2-5 defa diyenlerin % oranı	11,4%	23,2%	20,1%
	6-10 defa	6-10 defa diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	10	37	47
		6-10 defa diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	21,3%	78,7%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde 6-10 defa diyenlerin % oranı	7,1%	9,3%	8,8%
	10 defadan fazla	10 defadan fazla diyenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	7	38	45
		10 defadan fazla diyenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	15,6%	84,4%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde 10 defadan fazla diyenlerin % oranı	5,0%	9,6%	8,4%
Toplam		Ankete katılanların cinsiyet durumlarının frekansları	140	397	537

- **Eğitim Durumuna Göre**

Diğer sürücüler ile tartışma yaşamadığını belirten sürücüler içerisinde %33,7 oranı ile ilk sırada lise mezunları yer almaktadır. Toplam ön lisans mezunlarının ise %65,8'i bu soruya hayır cevabını vermiştir. Toplam ortaokul mezunlarının %17,2'si ise 6-10 defa diğer sürücüler ile tartışma yaşadıklarını belirtmişlerdir.

Tablo 50
Sürücülerin Otopark Yeri İçin Tartışma Sıklıklarının Eğitim Durumuna Göre İncelenmesi

			Eğitim durumunuz nedir?							Toplam
			İlkokul	Ortaokul	Lise	Ön Lisans	Lisans	Yüksek Lisans	Doktora	
Bugüne kadar otopark yeri için başka sürücüler ile tartışma yaşadınız mı?	Hayır	Hayır diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılmış hali	9	26	98	48	85	17	8	291
		Hayır diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	3,1%	8,9%	33,7%	16,5%	29,2%	5,8%	2,7%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde hayır diyenlerin % oranı	39,1%	44,8%	55,4%	65,8%	54,1%	47,2%	61,5%	54,2%
	1 defa	1 defa diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılmış hali	1	5	12	5	18	4	1	46
		1 defa diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	2,2%	10,9%	26,1%	10,9%	39,1%	8,7%	2,2%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde 1 defa diyenlerin % oranı	4,3%	8,6%	6,8%	6,8%	11,5%	11,1%	7,7%	8,6%
	2-5 defa	2-5 defa diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılmış hali	7	9	35	13	30	10	4	108
		2-5 defa diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	6,5%	8,3%	32,4%	12,0%	27,8%	9,3%	3,7%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde 2-5 defa diyenlerin % oranı	30,4%	15,5%	19,8%	17,8%	19,1%	27,8%	30,8%	20,1%
	6-10 defa	6-10 defa diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılmış hali	3	10	14	4	15	1	0	47
		6-10 defa diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	6,4%	21,3%	29,8%	8,5%	31,9%	2,1%	0,0%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde 6-10 defa diyenlerin % oranı	13,0%	17,2%	7,9%	5,5%	9,6%	2,8%	0,0%	8,8%
	10 defadan fazla	10 defadan fazla diyenlerin frekanslarının eğitim durumuna göre dağılmış hali	3	8	18	3	9	4	0	45

		10 defadan fazla diyenlerin eğitim durumuna göre % dağılımı	6,7%	17,8%	40,0%	6,7%	20,0%	8,9%	0,0%	100,0%
		Her eğitim grubunun kendi içinde 10 defadan fazla diyenlerin % oranı	13,0%	13,8%	10,2%	4,1%	5,7%	11,1%	0,0%	8,4%
Toplam		Ankete katılanların eğitim durumlarının frekansları	23	58	177	73	157	36	13	537
		Ankete katılanların eğitim durumlarının % dağılımı	4,3%	10,8%	33,0%	13,6%	29,2%	6,7%	2,4%	100,0%

Tartışma yaşama ile eğitim düzeyi arasında ilişki olup olmadığını incelemek amacıyla oluşturulan hipotezler aşağıda yer aldığı gibidir:

Ho: Tartışma yaşama ile eğitim düzeyi arasında ilişki yoktur.

Ha: Tartışma yaşama ile eğitim düzeyi arasında ilişki vardır.

Tablo 51

Sürücülerin Otopark Yeri İçin Tartışma Sıklıkları ve Eğitim Durumları Spearman Analizi

Correlations				
			Bugüne kadar otopark yeri için başka sürücüler ile tartışma yaşadınız mı?	Eğitim durumunuz nedir?
Spearman's rho	Bugüne kadar otopark yeri için başka sürücüler ile tartışma yaşadınız mı?	Correlation Coefficient	1,000	-,081
		Sig. (2-tailed)	,062	
		N	537	537
	Eğitim durumunuz nedir?	Correlation Coefficient	-,081	1,000
		Sig. (2-tailed)	,062	
		N	537	537

Seçilen değişkenler arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığını belirlemek amacıyla yapılan test sonucunda, kuyruk olasılığı 0,05'den büyük olduğu için (0,062>0,05) sıfır hipotezi reddedilememiştir. Böylece tartışma yaşama ile eğitim düzeyi arasında anlamlı bir ilişki olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

• **Gelir Durumuna Göre**

Ankete katılanlar içerisinde 5001-7500 TL gelir grubunda yer alan sürücülerin %71,4'ü diğer sürücüler ile otopark yeri için tartışma yaşamadıklarını ifade etmişlerdir.

7501-10000 TL gelir grubundaki sürücülerin ise %50'si diğer sürücüler ile 2-5 defa tartışma yaşadıklarını belirtmişlerdir.

Tablo 52
Sürücülerin Otopark Yeri İçin Tartışma Sıklıklarının Gelir Durumuna Göre İncelenmesi

			Kişisel geliriniz yaklaşık olarak kaç liradır?								Toplam
			0-1000	1001-2000	2001-3000	3001-4000	4001-5000	5001-7500	7501-10000	10001 ve üstü	
Bugüne kadar otopark yeri için başka sürücüler ile tartışma yaşadınız mı?	Hayır	Hayır diyenlerin frekanslarının gelir durumuna göre dağılmış hali	75	118	49	16	13	10	4	1	286
		Hayır diyenlerin gelir durumuna göre % dağılımı	26,2%	41,3%	17,1%	5,6%	4,5%	3,5%	1,4%	0,3%	100,0%
		Her gelir grubunun kendi içinde hayır diyenlerin % oranı	65,2%	53,6%	44,5%	59,3%	44,8%	71,4%	33,3%	50,0%	54,1%
	1 defa	1 defa diyenlerin frekanslarının gelir durumuna göre dağılmış hali	12	19	7	0	4	2	2	0	46
		1 defa diyenlerin gelir durumuna göre % dağılımı	26,1%	41,3%	15,2%	0,0%	8,7%	4,3%	4,3%	0,0%	100,0%
		Her gelir grubunun kendi içinde 1 defa diyenlerin % oranı	10,4%	8,6%	6,4%	0,0%	13,8%	14,3%	16,7%	0,0%	8,7%
	2-5 defa	2-5 defa diyenlerin frekanslarının gelir durumuna göre dağılmış hali	18	39	28	7	5	1	6	1	105
		2-5 defa diyenlerin gelir durumuna göre % dağılımı	17,1%	37,1%	26,7%	6,7%	4,8%	1,0%	5,7%	1,0%	100,0%
		Her gelir grubunun kendi içinde 2-5 defa diyenlerin % oranı	15,7%	17,7%	25,5%	25,9%	17,2%	7,1%	50,0%	50,0%	19,8%
	6-10 defa	6-10 defa diyenlerin frekanslarının gelir durumuna göre dağılmış hali	4	25	10	3	4	1	0	0	47
		6-10 defa diyenlerin gelir durumuna göre % dağılımı	8,5%	53,2%	21,3%	6,4%	8,5%	2,1%	,0%	,0%	100,0%
		Her gelir grubunun kendi içinde 6-10 defa diyenlerin % oranı	3,5%	11,4%	9,1%	11,1%	13,8%	7,1%	,0%	,0%	8,9%
	10 defadan fazla	10 defadan fazla diyenlerin frekanslarının gelir durumuna göre dağılmış hali	6	19	16	1	3	0	0	0	45
		10 defadan fazla diyenlerin gelir durumuna göre % dağılımı	13,3%	42,2%	35,6%	2,2%	6,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
		Her gelir grubunun kendi içinde 10 defadan fazla diyenlerin % oranı	5,2%	8,6%	14,5%	3,7%	10,3%	0,0%	0,0%	0,0%	8,5%

Toplam	Ankete katılanların gelir durumlarının frekansları	115	220	110	27	29	14	12	2	529
	Ankete katılanların gelir durumlarının % dağılımı	21,7%	41,6%	20,8%	5,1%	5,5%	2,6%	2,3%	0,4%	100,0%

➤ **Otopark Yeri Bulma Zorluğu Günlük Programınızın Akışını Nasıl Etkiler?**

Ankete katılan sürücülerin %6,7'si, yapacakları seyahat sonucunda otopark yeri bulma zorluğu ile karşılaşmaları söz konusu ise programlarını iptal edeceklerini, %18,2'si programlarını kısa süreli olarak erteleyeceklerini, %9,5'i programını yaptığı yeri değiştireceklerini, %65,5'i ise bu durumun program akışları üzerinde hiç etkili olmayacağını belirtmişler. Otopark yeri bulma zorluğu, kadın sürücülerin %37,9'unun, erkek sürücülerin ise %33,2'sinin program akışları üzerinde etkili olmaktadır.

Tablo 53

Otopark Yeri Bulma Zorluğunun Sürücülerin Günlük Program Akışlarına Etkisinin Cinsiyete Göre İncelenmesi

			Cinsiyetiniz nedir?		Total
			Kadın	Erkek	
Otopark Yeri Bulma Zorluğu Günlük Programınızın Akışını Nasıl Etkiler?	Programımı iptal ederim ve gitmekten vazgeçerim	Bu cevabı seçenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	7	29	36
		Bu cevabı seçenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	19,4%	80,6%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde bu cevabı seçenlerin % oranı	5,0%	7,3%	6,7%
	Programımı kısa süreli ertelerim	Bu cevabı seçenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	29	69	98
		Bu cevabı seçenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	29,6%	70,4%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde bu cevabı seçenlerin % oranı	20,7%	17,4%	18,2%
	Programın yapılacağı yeri değiştirebilirim	Bu cevabı seçenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	17	34	51
		Bu cevabı seçenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	33,3%	66,7%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde bu cevabı seçenlerin % oranı	12,1%	8,6%	9,5%
	Program akışımı hiç etkilemez	Bu cevabı seçenlerin frekanslarının cinsiyet durumuna göre dağılmış hali	87	265	352
		Bu cevabı seçenlerin cinsiyet durumuna göre % dağılımı	24,7%	75,3%	100,0%
		Her cinsiyet grubunun kendi içinde bu cevabı seçenlerin % oranı	62,1%	66,8%	65,5%
Total		Ankete katılanların cinsiyet durumlarının frekansları	140	397	537
		Ankete katılanların cinsiyet durumlarının % dağılımı	26,1%	73,9%	100,0%

➤ **Sürücülerin Otopark Alanları ile İlgili Beklentileri**

Bir otopark alanında bulunması gereken özelliklerin yüzdelik olarak ne derece önemli olduğunun incelendiği bu bölümde aşağıdaki bulunan Tablo 50'deki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tablo 54

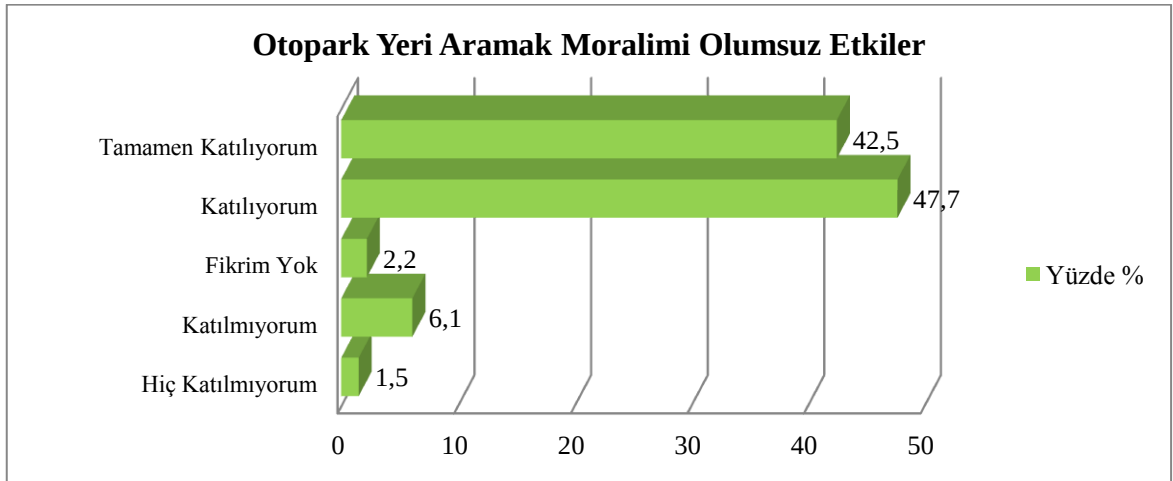
Bir Otopark Alanında Bulunması Gereken Özelliklerin Önemlilik Düzeyi

OTOPARK ALANIN ÖZELLİKLERİNİN ÖNEMİ (%)	Hiç	Az	Orta	Yüksek	Çok Yüksek
Güvenli olması	0.6	1.3	4.7	24	69.5
Ucuz olması	1.3	2.2	6.9	24.2	65.4
Konforlu olması	5.2	10.1	32.2	19.4	33.1
Ulaşılmasının kolay olması	2.0	3.4	11.2	37.2	46.2
Kullanımının kolay olması	2.0	3.5	11.7	37.1	45.6
Evime yakın olması	5.6	6.7	16.2	27.9	43.6
İşime yakın olması	5.0	4.3	11.0	29.1	50.7
Toplu taşıma alanlarına yakın olması	8.9	16.0	36.9	17.1	21
Alışveriş alanlarına yakın olması	18.2	18.2	20.7	23.5	19.4
Şehir merkezine yakın olması	7.6	8.2	29.6	30.0	24.6
Eğitim alanlarına yakın olması	25.5	21.2	21.2	16.4	15.6
Sağlık alanlarına yakın olması	25.0	14.9	18.2	19.4	22.5
Bisiklet park alanlarının olması	25.7	20.5	19.4	24.4	10.1
Motosiklet park alanlarının olması	22.0	19.9	19.0	28.1	11.0
Telefon/internet hizmetinin olması	24.2	24.4	23.8	18.6	8.9
Kafe/restoran bulunması	32.4	24.2	26.1	12.1	5.2
Bakım/Yıkama hizmeti verilmesi	6.9	13.4	27.7	26.6	25.3
Kartlı giriş sistemi olması (HGS gibi)	9.1	15.8	28.1	22.9	24
Ödeme süresinin kısa olması	2.6	9.5	25.5	30.7	31.7
Toplu taşıma duraklarına aktarma imkânının olması	11.0	22.7	33.0	16.6	16.8
Elektrikli şarj ünitesinin olması	43.8	19.4	13.2	11.7	11.9
Rezervasyon yapma imkânının olması	34.3	27.7	18.1	11.5	8.4
Doluluk oranı bilgilendirme sistemlerin olması	6.9	10.6	12.8	31.1	38.5

Ankete katılan sürücülerin %69,5'i, otopark alanlarının güvenli olmasının öneminin çok yüksek olduğunu belirtmiştir. Güvenlikten sonra sürücüler, %65,4 oranıyla otopark alanlarının ucuz olmasının önemlilik düzeyinin çok yüksek olduğunu ifade etmiştir. Yüksek ve çok yüksek seçenekleri birlikte ele alındığında otopark alanının ulaşımının kolaylığı, ev ve iş yerlerine yakın olması, ödeme süresinin kısa olması, doluluk oranı bilgilendirme sistemlerinin olması gibi özellikleri önemsemektedir. Otopark alanlarının toplu taşıma alanlarına yakın olması, sürücüler için öncelikli özellikler arasında yer almamaktadır.

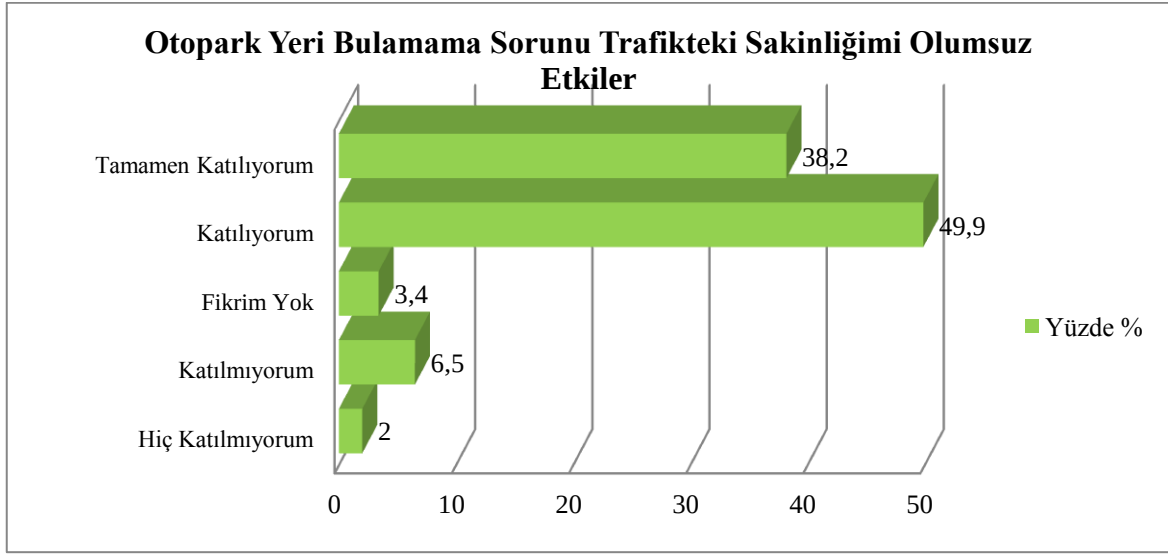
➤ Otopark Alanları ve Sürücüler Üzerindeki Psikolojik Etkileri

Otopark yeri aramanın kişileri psikolojik olarak nasıl etkilediğini araştırmak için oluşturulan “Otopark yeri aramak moralimi olumsuz etkiler.” biçimindeki likert ölçekli soruya katılımcıların %47,7'si katıldıklarını, %42,5'i tamamen katıldıklarını belirtmişlerdir.



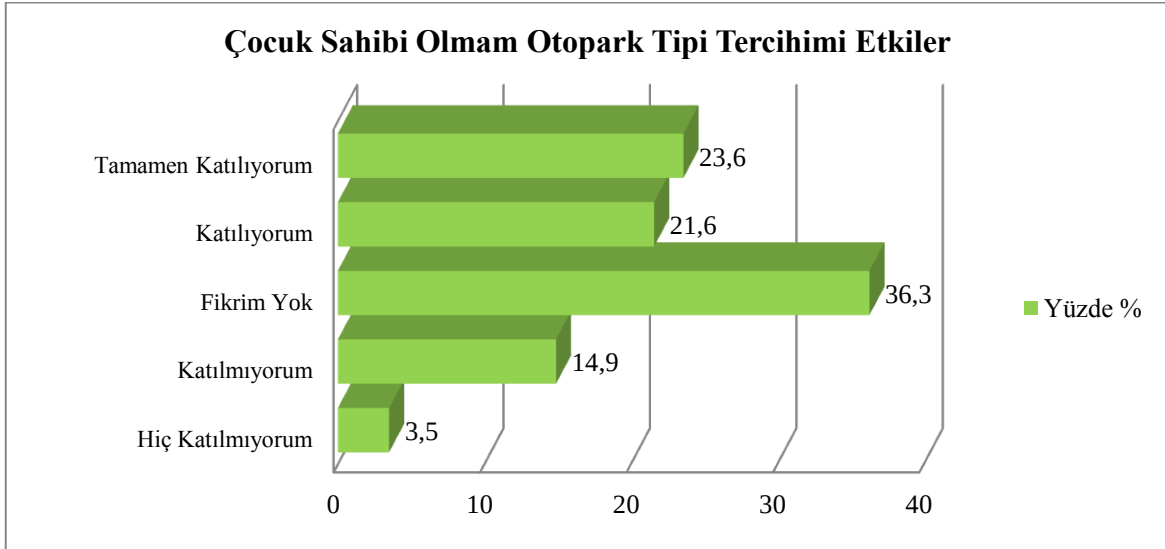
Grafik 9: Otopark Yeri Aramanın Sürücülerin Moralleri Üzerindeki Etkileri

“Otopark yeri bulamama sorunu trafikteki sakinliğimi olumsuz etkiler.” biçimindeki likert ölçekli soruya sürücülerin %49,9'u katıldıklarını, %38,2'si ise tamamen katıldıklarını belirtmiştir.



Grafik 10: Otopark Yeri Bulamamanın Sürücülerin Trafikteki Sakinlikleri Üzerine Etkileri

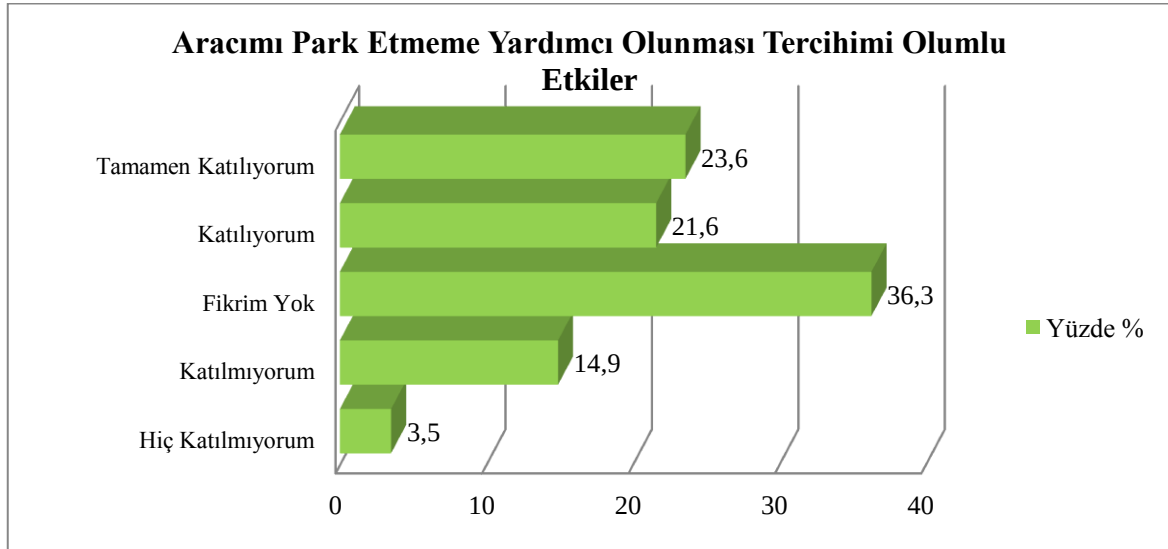
Çocuk sahibi olmanın, otopark tercihini etkileyip etkilemediği araştırılmak istenmiş ve bu amaçla, “Çocuk sahibi olmam otopark tipi tercihimı etkiler.” biçiminde likert ölçekli soru oluşturulmuştur. Bu soruya sürücülerin %36,3’ü fikrim yok, %21,6’sı katılıyorum ve %23,6’sı da tamamen katılıyorum biçiminde cevap vermiştir.



Grafik 11: Çocuk Sahibi Olmanın Otopark Tipi Tercihine Etkileri

Otopark alanlarında vale hizmetinin önemli olup olmadığını incelemek için “Otopark alanlarında aracımı park etmeme yardımcı olunması tercihimı olumlu etkiler.”

biçimindeki likert soruya sürücülerin %58,7'si, olumlu etkilediğine katıldıkları (%30 katılıyorum, %28,7 tamamen katılıyorum) şeklinde cevap vermiştir.



Grafik 12: Otopark Alanlarında Park Etmeye Yardımcı Olunmasının Tercihler Üzerindeki Etkisi

3.5.3.6 Hipotez Testleri

Çalışmanın bu bölümünde, bireylerin otopark yeri tercihlerini etkileyen faktörler arasında nasıl bir ilişki olduğu sorusuna çeşitli testler yardımıyla cevap aranmaya çalışılacaktır.

a) Çalışmamızda cinsiyete göre seçilen otoparkı kullanım sıklığında fark olup olmadığı bağımsız örneklem t testi ile incelenmiştir. Hipotezler,

Ho: “Cinsiyete göre seçilen otoparkı kullanım sıklığı” farklı değildir.

Ha: “Cinsiyete göre seçilen otoparkı kullanım sıklığı” farklıdır.

biçiminde oluşturulmuştur.

Bağımsız örneklem t testi ile kadın ve erkeklerde seçilen otoparkı kullanım sıklığı ile ilgili farklılık olup olmadığı araştırılacaktır. Öncelikle, Levene testi ile varyansların eşitliği test edilecektir:

$$H_0: \sigma_1 = \sigma_2 = 0$$

$$H_a: \sigma_1 \neq \sigma_2 \neq 0$$

Tablo 55

Cinsiyet Ve Otopark Kullanım Sıklığı ile İlgili Levene Testi ve Bağımsız Örneklem t Testi Sonuçları

		Levene Testi		Bağımsız Örneklem t testi		
		F	Prob.	t	df	Prob.
En çok kullanılan otopark türünü haftada kaç kez kullanmaktasınız?	Varyansların eşit olduğu varsayılır	0,071	0,790	-0,648	535	0,518
	Varyansların eşit olmadığı varsayılır			-0,647	243,532	0,518

Levene testine göre sıfır hipotezi kabul edilir (prob. 0,790), varyanslar eşittir. Bu sebeple, ilk satırdaki t test istatistiğine göre karar verilecektir. t test istatistiği, -0.648 (prob. değeri 0,518) bulunmuştur. %5 hata payına göre sıfır hipotezi reddedilemez. Test sonucuna göre, kadın ve erkeklerde otoparkı kullanım sıklığı farklı değildir.

b) Çalışmada rahatlıkla otopark yeri bulabilme ile kullandığı otopark hizmetinden memnun olma arasında ilişki olup olmadığı incelenmek istendiğinde hipotezler aşağıdaki gibi kurulur:

***H₀*:** “Rahatlıkla otopark yeri bulma ile kullandığı otopark hizmetinden memnun olma arasında” ilişki yoktur.

***H_a*:** “Rahatlıkla otopark yeri bulma ile kullandığı otopark hizmetinden memnun olma arasında” ilişki vardır.

İlişkinin istatistiksel olarak anlamlılığı incelendiğinde prob. değeri $0.000 < 0.05$ bulunmuştur bu sebeple, rahatlıkla otopark yeri bulma ile otopark hizmetinden memnun olma arasında ilişki yoktur, şeklinde ifade edilen sıfır hipotezi reddedilir. Bu iki değişken arasında ilişki vardır. Bu ilişkinin derecesini belirlemek için korelasyon katsayısı hesaplanmış ve aşağıdaki tabloda verilmiştir:

Tablo 56

Rahatlıkla Otopark Yeri Bulabilme ile Kullanılan Otopark Hizmetinden Memnun Olma Arasında Spearman Analizi

Correlations				
			Kullandığım otopark hizmetinden memnunum.	Rahatlıkla otopark yeri bulabiliyorum.
Spearman's rho	Kullandığım otopark hizmetinden memnunum.	Correlation Coefficient	1,000	,578**
		Sig. (2-tailed)	.	,000
		N	537	537
	Rahatlıkla otopark yeri bulabiliyorum.	Correlation Coefficient	,578**	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	.
		N	537	537
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).				

Hesaplana korelasyon katsayısı 0,578 bulunmuştur. Buna göre kullanılan otopark hizmetinden memnun olmayla rahatlıkla otopark yeri bulma arasında anlamlı pozitif bir ilişki olduğu söylenebilmektedir.

c) Çalışmada günlük otopark arama süresi ile kullanılan otopark hizmetinden memnun olma arasında ilişki olup olmadığı incelenmek istendiğinde hipotezler aşağıdaki gibi kurulur:

***H₀*:** “Günlük otopark arama süresi ile kullandığı otopark hizmetinden memnun olma arasında” ilişki yoktur.

***H_a*:** “Günlük otopark arama süresi ile kullandığı otopark hizmetinden memnun olma arasında” ilişki vardır.

Tablo 57**Otopark Yeri Arama Süresi ile Kullanılan Otopark Hizmetinden Memnun Olma Spearman Analizi**

Correlations				
			Kullandığım otopark hizmetinden memnunum.	Günlük otopark yeri arama süresi
Spearman's rho	Kullandığım otopark hizmetinden memnunum.	Correlation Coefficient	1,000	-,293**
		Sig. (2-tailed)	.	,000
		N	537	537
	Günlük otopark yeri arama süresi	Correlation Coefficient	-,293**	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	.
		N	537	537
**, Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).				

Günlük otopark yeri arama süresi ile otopark hizmetinden memnun olma arasındaki ilişkinin varlığını araştırmak için yapılan test sonucunda, prob. değeri $0.000 < 0.05$ olduğu için sıfır hipotezi reddedilir. Yani günlük otopark arama süresi ile kullanılan otopark hizmetinden memnun olma arasında ilişki vardır. Yukarıda korelasyon analizi sonucu görülmektedir. İki değişken arasında ters yönlü düşük bir ilişki vardır.

SONUÇ

Günümüzde gelişmiş ve gelişmekte olan birçok ülkede kent nüfuslarında hızlı ve büyük artışlar söz konusudur. Büyük nüfus kitlelerinin bir araya toplanması şeklinde ifade edebileceğimiz hızlı kentleşme hareketleri, şehir yaşamının planlanması ve yönetilmesi açısından zorluklar ortaya çıkartırken yerel yönetimlerden sunulması beklenen mal ve hizmetlerin türlerini ve miktarlarını da artırmaktadır. Özellikle kentlerin hızla büyümesi uzun vadeli, yüksek maliyetli büyük altyapı projelerine ihtiyaç duyulmasına neden olmaktadır. Buna karşın sınırlı kaynaklara sahip olan yerel yönetimlerin bu taleplere cevap verebilmesi ise günden güne zorlaşmaktadır.

Son yıllarda kamu yönetimi anlayışında yaşanan gelişmeler merkezi ve yerel yönetimler arasındaki ilişkilerin değişmesine neden olmuştur. Kamu yönetimindeki anlayış, yerel ihtiyaçların tespitinde ve bu ihtiyaçlara cevap verilmesinde yerel yönetimlerin daha etkin olacağı şeklinde değişmiştir. Bu değişim ile birlikte yerel yönetimlerin üstlendikleri görev ve sorumluluklarda birçok artış yaşanmıştır. Yerel yönetimler önceden beri sunumunu üstlendikleri mal ve hizmetler ile yeni görev ve sorumluluklarının birleşmesi sonucunda hem organizasyon açısından hem de ekonomik açıdan bir takım zorluklar ile karşı karşıya kalmıştır. Ortaya çıkan bu zorluklar, yerel yönetimlerin sorumluluklarını yerine getirebilmesi için alternatif çözümler aramalarına neden olmuştur. Bu doğrultuda hizmet sunumunun bazı ülkelerde yerel yönetimlerin özel sektör ortakları ile birlikte işbirliği gerçekleştirdiği modeller öne çıkarken bazı ülkelerde de yerel yönetimlerin kurdukları şirketler aracılığı ile hizmet sunumunu gerçekleştirdiği modeller ön plana çıkmıştır.

Kent nüfuslarında ve yaşamlarında meydana gelen değişimlere bağlı olarak kentiçi ulaşım talebinde ve taşıt sayısında artışlar yaşanmaktadır. Taşıt sayısında yaşanan hızlı artışlar otopark hizmetlerinin sunumunu hem daha önemli hale getirmekte hem de hizmetin sunumunu zorlaştırmaktadır. Daha önce bahsedilen yerel yönetimlerin görev ve sorumluklarında meydana gelen değişiklikler, kentlerde yaşanan hızlı nüfus artışları ülkeler arasında, otopark hizmetlerinin sunumunda farklılıklar yaşanmasına neden olmuştur.

Söz konusu gelişmeler sonucunda Türkiye’de yerel yönetimler artan otopark talebine hızlı ve etkili şekilde cevap vermek amacıyla şirketler kurmaya yönelmiştir. Otopark hizmetlerinin sunumunda Türkiye açısından yarı kamu-yarı özel diye tanımlayabileceğimiz belediye iktisadi teşebbüsleri modeli dikkat çekmektedir. Bu kapsamda İstanbul ili otopark hizmetlerinin merkezi şekilde yürütülmesi amacıyla kurulan ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin iştiraki olan İSPARK A.Ş otopark hizmetlerinin sunumunda yeni bir model olarak kullanılmaktadır. İSPARK modeli otopark işletmeciliğine profesyonel bir nitelik kazandırılması açısından oldukça etkili bir kuruluş olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentiçinde katlı, açık ve yol kenarı olmak üzere pek çok noktada otopark işletmeciliği faaliyetini yürüten İSPARK, kentiçi otopark kapasitesinin artırılmasında ve trafiğin azaltılmasında önemli katkılar sağlamıştır. Daha önceleri otopark alanlarının merkezi bir noktadan ve koordineli bir şekilde yürütülmediği düşünüldüğünde üretilen katma değer daha da belirginleşmektedir. Otopark alanlarında var olmayan profesyonel otopark işletmeciliği büyük gelir kayıplarının yaşanmasına, kayıtdışı hizmet sunumunun ve istahdamın var olmasına neden olmuştur. İSPARK sonrası dönemde otopark gelirleri kayıt altına alınmış, vergiler ile ülke ekonomisine katkı sağlanırken otopark gelirleri aracılığıyla hem belediye hem şehir ekonomisine önemli finansal destek sağlanmıştır.

Kentiçi otopark kapasitesine ve ekonomiye sağladığı katkılar ile birlikte otopark işletmeciliğinde teknolojik atılımlar ve teknolojik yenilikler yapılmasında önemli projeler gerçekleştirilmiştir. İSPARK A.Ş’nin otopark işletmeciliğine getirdiği yenilikler ve şehir ekonomisine sağladığı finansal katkılar hem yurt içinde hem de yurt dışında diğer şehirlere model teşkil etmiştir. Bu süreçte İSPARK otopark işletmeciliğinde hem yurt içinde hemde yurt dışında danışmanlık hizmetleri veren önemli bir aktör haline gelmiştir.

İSPARK otopark alanları ve özel şirketlerin işlettiği otopark alanları dışında otopark hizmetlerinin yürütülmesi sürecinde, artan otopark talebine cevap verebilmek ve otopark alanlarından kaynaklanan negatif dışsallıkları azaltabilmek amacıyla otopark yönetmeliklerinin dikkatlice hazırlanması gerekmektedir. Bunun yanı sıra otopark yönetmeliklerinin etkili şekilde uygulanmasının otopark alanları ile ilgili yaşanan

sorunları gidermede temel çözüm olabileceği görülmektedir. Bu nedenle iyi hazırlanan ve uygulanan yönetmelikler gerekirken bu hizmete olan taleple ilgili düzenlemelerin de yapılması gerekmektedir.

Çalışma içerisinde İstanbul'da kentiçi otopark hizmetlerinin alternatif sunum yöntemlerinin sürücülerin park etme tercihleri ve tutumları üzerine etkisini tespit etmek amacıyla yapılan anket kapsamında; ankete katılan sürücülerin %28,7'si, günde 6-10 dakika arasında otopark yeri aradıklarını, % 11,9'u ise 11-15 dakika arası otopark yeri aradıklarını belirtmiştir. Bu sürelerin oldukça uzun olduğu dikkat çekmektedir. Ankete katılan sürücülerden elde edilen bulgulardan bir diğeri, sürücülerin %55,7'sinin otopark yerlerini iş amaçlı seyahatlerin sonucunda kullandıklarıdır. Trafikteki araç sayısını azaltmak amacıyla uygulanan park et-devam et uygulamalarından sürücülerin %81,9'u habersizdir. Sürücülerin %55,1'i, kullandıkları otopark alanlarının toplu ulaşım ağlarına yakın olması durumunda da özel taşıtlarını kullanmaktan vazgeçmeyeceklerini ifade etmişlerdir.

Anket kapsamında sürücülerin %61,5'lik bir kısmı ücretli olan otopark hizmetlerinin sunulduğu kurumun özel şirket, belediye veya kamu-özel sektör ortaklığı olmasının otopark tercihleri üzerinde etkili olmayacağını belirtmiştir. Bununla birlikte sürücülerin %77,8'i ücretli olan otopark hizmetlerinin belediye tarafından sunulmasını talep etmektedir. Sürücülerin %34,8'i İSPARK'ın özel şirket olduğunu, %45,8'i belediyeye ait olduğunu, %19,4'ü ise kamu-özel sektör ortaklığı olduğunu düşünmektedir. İSPARK otoparklarından sürücülerin %25,7'si memnun olmadıklarını, %41,9'u kısmen memnun olduklarını dile getirmiştir. Bunun yanı sıra sürücülerin %23,8'i İSPARK otopark alanlarını kısmen pahalı bulduklarını, %59'u ise pahalı bulduklarını belirtmişlerdir.

Ankete katılan sürücülerin %45,8'lik bir kısmının otopark yeri için başka sürücüler ile tartışma yaşadığı, %90,2'sinin otopark yeri arama nedeniyle morallerinin olumsuz etkilendiği ve %88,1'inin otopark yeri bulmada zorlandıklarında trafikteki sakinliklerinin olumsuz etkilendiği bulgularına ulaşılmıştır. Sürücülerin %34,5'lik bir bölümü ise otopark yeri bulmada zorlanacakları zaman programları üzerinde kısmen ya da tamamen değişiklik yapabileceklerini belirtmişlerdir.

Kentlerin nüfuslarında yaşanan artışlar ve trafiğe çıkan taşıt sayılarındaki artışlar gelecek yıllarda da ulaşım hizmetlerine ve otopark hizmetlerine olan ihtiyacın artacağını göstermektedir. Mevcut durumda otopark hizmetlerini sunmakta zorlanan kentlere, ilerleyen yıllarda yenilerinin de eklenebileceğini söylemek yerinde olacaktır. Belediye İktisadi Teşebbüs'ü olarak İSPARK'ın diğer şehirlerde de otopark hizmetlerinin yürütmesine katkı sağlamaya devam edeceğini söylemek mümkündür. Belediye şirketi olarak bu modelin gösterdiği başarı diğer yerel yönetimlerinde belediye şirketleri kurmalarında teşvik edici bir rol oynayacaktır.

EK 1: ANKET FORMU

Açıklama: Bu anketin verileri, Marmara Üniversitesi, Maliye Teorisi Bilim Dalı'nda, Prof. Dr. Turgay BERKSOY danışmanlığında Arş. Gör. Burak KOZALI tarafından yürütülmekte olan yüksek lisans tezi ve diğer akademik çalışmalar kapsamında kullanılacaktır. Anket içerisinde kimlik bilgileriniz istenmeyecektir.

KENTİÇİ OTO PARK HİZMETLERİNİN ALTERNATİF SUNUM YÖNTEMLERİNİN SÜRÜCÜLERİN PARK ETME TERCİHLERİ VE TUTUMLARI ÜZERİNE ETKİSİ ANKETİ

1. Kullandığınız taşıt kime ait? ☐ Şahsımın ☐ Ailemin ☐ İş Yerimin ☐ Diğer
2. Aşağıdaki otopark türlerinden **en çok** hangi tür otoparkı kullanmaktasınız? **Bir şikkı** işaretleyiniz.
☐ Yol kenarı ücretsiz ☐ Kapalı otopark-İSPARK ☐ Alışveriş merkezi otoparkları
☐ Yol kenarı ücretli-İSPARK ☐ Kapalı otopark-Özel ☐ Diğer
3. Yukarıda belirttiğiniz otopark türünü (2 numaralı soruda) haftada **kaç kez** kullanmaktasınız?
☐ Haftada 1 ☐ Haftada 2 ☐ Haftada 3 ☐ Haftada 4 ☐ Haftada 5 ☐ Haftada 6 ☐ Haftada 7
4. Yukarıda belirttiğiniz otopark türünü (2 numaralı soru) **en çok** günün hangi saatleri arasında kullanmaktasınız?
Hafta içi: ☐ 07.01-10.00 ☐ 10.01-13.00 ☐ 13.01-15.00 ☐ 15.01-18.00
☐ 18.01-21.00 ☐ 21.01- 00.00 ☐ 00.01- 07.00
Hafta sonu: ☐ 07.01-10.00 ☐ 10.01-13.00 ☐ 13.01-15.00 ☐ 15.01-18.00
☐ 18.01-21.00 ☐ 21.01- 00.00 ☐ 00.01- 07.00

5. Yukarıda seçtiğiniz otopark yeri aşağıdaki özelliklerden hangilerine sahiptir? İşaretleyiniz.

Güvenli	Ucuz	Konforlu	Ulaşılabilir	Kullanımı Kolay	Evime Yakın	İşime Yakın	Toplu Taşıma Yakın	Alışveriş Alanlarına Yakın	Şehir Merkezine Yakın	Eğitim Alanlarına Yakın	Sağlık Alanlarına Yakın
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

6. Yukarıda seçtiğiniz otopark yeri için aşağıdaki sorulara cevap veriniz. Cevap kutucuklarını işaretleyiniz.

Kullandığım Park Hizmetinden Memnunum	Rahatlıkla Park Yeri Bulabiliyorum	Kullandığım Park Hizmetinin Pahalı Olduğunu Düşünüyorum	Kullandığım Park Hizmeti Ulaşım Ağlarına Yakın Olsa Toplu Taşımayı Kullanırım.
☐ Evet ☐ Hayır ☐ Kısmen	☐ Evet ☐ Hayır ☐ Kısmen	☐ Evet ☐ Hayır ☐ Kısmen	☐ Evet ☐ Hayır ☐ Kısmen

7. Park yeri bulmada **en çok** hangi gün zorlanıyorsunuz? Lütfen sadece **bir şikkı** seçiniz.

☐ Pazartesi ☐ Salı ☐ Çarşamba ☐ Perşembe ☐ Cuma ☐ Cumartesi ☐ Pazar

8. Park yerlerini **en çok** hangi sebeple kullanıyorsunuz? Lütfen sadece **bir şikkı** seçiniz

☐ İş ☐ Alışveriş ☐ Gezme ☐ Yemek ☐ Eğlence ☐ Sağlık ☐ Eğitim

☐ Toplu Taşımayı Kullanmak ☐ Spor ☐ Arkadaş/Aile Ziyareti ☐ Diğer

9. Günlük park yeri arama süreniz ne kadardır?

☐ 0-5 dakika ☐ 6-10 dakika ☐ 11-15 dakika ☐ 16-20 dakika ☐ 21 dakika ve üzeri

10. Park yeri bulma zorluğu günlük programınızın akışını nasıl etkiler? Bir şıkkı seçiniz.

- ☐ Programımı iptal ederim ve gitmekten vazgeçerim.
- ☐ Programımı kısa süreli olarak ertelerim.
- ☐ Programın yapılacağı yeri değiştirebilirim.
- ☐ Program akışımı hiç etkilemez.

11. Bugüne kadar park yeri için başka sürücüler ile tartışma yaşadınız mı?

- ☐ Hayır ☐ 1 defa ☐ 2-5 defa ☐ 6-10 defa ☐ 10 defadan fazla

12. Park Et-Devam Et uygulamalarından haberdar mısınız? Cevabınız evet ise uygulamayı haftada kaç kez kullanmaktasınız?

- ☐ Evet ☐ Hayır

- ☐ Haftada 1 ☐ Haftada 2 ☐ Haftada 3 ☐ Haftada 4

- ☐ Haftada 5 ☐ Haftada 6 ☐ Haftada 7 ☐ Hiç kullanmıyorum

13. Ücretli olan otopark hizmetlerinin özel şirketler, belediyeler veya kamu-özel sektör ortaklıkları tarafından sunulması tercihinizi etkiler mi?

- ☐ Evet ☐ Hayır

14. Ücretli olan otopark hizmetlerinin kimin tarafından sunulmasını tercih edersiniz?

- ☐ Özel Şirket ☐ Belediye ☐ Kamu-Özel Sektör Ortaklığı

15. İSPARK sizin için aşağıdakilerden hangisini ifade etmektedir?

- ☐ Özel Şirket ☐ Belediye ☐ Kamu-Özel Sektör Ortaklığı

16. İSPARK otopark alanlarının aşağıdaki özelliklerden hangilerine sahip olduğunu düşünüyorsunuz? Sahip olduğunu düşündüğünüz özellikleri işaretleyiniz.

Güvenli	Ucuz	Konforlu	Ulaşılabilir	Kullanımı Kolay	Evime Yakın	İşime Yakın	Toplu Taşıma Yakın	Alışveriş Alanlarına Yakın	Şehir Merkezine Yakın	Eğitim Alanlarına Yakın	Sağlık Alanlarına Yakın
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

17. İSPARK otopark alanları için aşağıdaki sorulara cevap veriniz. Cevap kutucuklarını işaretleyiniz

Kullandığım Park Hizmetinden Memnunum	Rahatlıkla Park Yeri Bulabiliyorum	Kullandığım Park Hizmetinin Pahalı Olduğunu Düşünüyorum	Kullandığım Park Hizmeti Ulaşım Ağlarına Yakın Olsa Toplu Taşımayı Kullanırım.
☐ Evet ☐ Hayır ☐ Kısmen	☐ Evet ☐ Hayır ☐ Kısmen	☐ Evet ☐ Hayır ☐ Kısmen	☐ Evet ☐ Hayır ☐ Kısmen

18. BİR OTOPARK ALANINDA BULUNMASI GEREKEN ÖZELLİKLERİN ÖNEM DERECESİ HAKKINDAKİ KATILIM DURUMUNUZU BELİRTİNİZ.

OTOPARK ALANIN ÖZELLİKLERİNİN ÖNEMİ	Hiç	Az	Orta	Yüksek	Çok Yüksek
Güvenli olması	☐	☐	☐	☐	☐
Ucuz olması	☐	☐	☐	☐	☐
Konforlu olması	☐	☐	☐	☐	☐
Ulaşılmasının kolay olması	☐	☐	☐	☐	☐
Kullanımının kolay olması	☐	☐	☐	☐	☐
Evime yakın olması	☐	☐	☐	☐	☐
İşime yakın olması	☐	☐	☐	☐	☐
Toplu taşıma alanlarına yakın olması	☐	☐	☐	☐	☐
Alışveriş alanlarına yakın olması	☐	☐	☐	☐	☐
Şehir merkezine yakın olması	☐	☐	☐	☐	☐
Eğitim alanlarına yakın olması	☐	☐	☐	☐	☐
Sağlık alanlarına yakın olması	☐	☐	☐	☐	☐

19. BİR OTOPARK ALANINDA AŞAĞIDAKİ ÖZELLİKLERİN BULUNMASININ NE DERECE ÖNEMLİ OLDUĞUNU DÜŞÜNMEKTESİNİZ?

OTOPARK ALANININ ÖZELLİKLERİ	Hiç	Az	Orta	Yüksek	Çok Yüksek
Bisiklet park alanlarının olması	☐	☐	☐	☐	☐
Motosiklet park alanlarının olması	☐	☐	☐	☐	☐
Telefon/internet hizmetinin olması	☐	☐	☐	☐	☐
Kafe/restoran bulunması	☐	☐	☐	☐	☐
Bakım/Yıkama hizmeti verilmesi	☐	☐	☐	☐	☐
Kartlı giriş sistemi olması (HGS gibi)	☐	☐	☐	☐	☐
Ödeme süresinin kısa olması	☐	☐	☐	☐	☐
Toplu taşıma duraklarına aktarma imkânının olması	☐	☐	☐	☐	☐
Elektrikli şarj ünitesinin olması	☐	☐	☐	☐	☐
Rezervasyon yapma imkanının olması	☐	☐	☐	☐	☐
Doluluk oranı bilgilendirme sistemlerinin olması	☐	☐	☐	☐	☐

20. PARK ETME İLE İLGİLİ AŞAĞIDAKİ YARGILARA YORUM YAPINIZ.

	Tamamen Katılıyorum	Katılıyorum	Fikrim Yok	Katılmıyorum	Hiç Katılmıyorum
Park yeri aramak moralimi olumsuz etkiler	☐	☐	☐	☐	☐
Park yeri bulamama sorunu trafikteki sakinliğimi olumsuz etkiler	☐	☐	☐	☐	☐
Çocuk sahibi olmam otopark tipi tercihimizi etkiler.(Yol kenarı, açık, kapalı gibi)	☐	☐	☐	☐	☐
Park alanlarında aracımı park etmeme yardımcı olunması tercihimizi olumlu etkiler. (Ücretsiz vale hizmeti gibi)	☐	☐	☐	☐	☐

21. ANKETİN BU BÖLÜMÜNDEKİ SORULAR DEMOGRAFİK BİLGİ SORULARINDAN OLUŞMAKTADIR.

- Cinsiyetiniz nedir?** ☐ Kadın ☐ Erkek
- Medeni durumunuz?** ☐ Evli ☐ Bekâr
- Kaç yaşındasınız?**
- Eğitim durumunuz nedir?**
☐ Okuryazar değil ☐ İlkokul ☐ Ortaokul ☐ Lise ☐ Ön lisans ☐ Lisans ☐ Yüksek lisans ☐ Doktora
- Aşağıdakilerden hangisi size en uygundur?**
☐ Özel Sektör Çalışanı ☐ Kamu Çalışanı ☐ Emekli ☐ Serbest Meslek ☐ Ev Hanımı ☐ Öğrenci ☐ Diğer
- Çalışma durumunuz nedir?**
☐ Çalışmıyorum ☐ Tam gün ☐ Yarı zamanlı ☐ Mevsimlik ☐ Hafta sonu ☐ Diğer
- Kişisel geliriniz yaklaşık olarak kaç liradır?**
- Aylık otopark harcamanız ortalama olarak ne kadardır?**
- Hanenizde kaç kişi yaşıyorsunuz?**
- Kaç çocuğunuz var?**
- Hangi ilde/ilçede ikamet ediyorsunuz?**
- Hangi ilde/ilçede çalışıyorsunuz?**

Vakit ayırdığınız için TEŞEKKÜR EDERİM.
E-posta: burak.kozali@marmara.edu.tr

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Acartürk, Ertuğrul ve Orhan Çakmak, “Yerel Yönetimlerde Borçlanma”, Hüseyin Özgür ve Muhammet Kösecik (Ed.), **Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar I** içinde, Ankara: Nobel, 2005, ss. 369-394.
- Ahmad, Ehtisham ve Jon Craig, “Invergovernmental Transfers”, Teresa Ter-Minassian (Ed.), **Fiscal Federalism in Theory and Practice** içinde, Washington: International Monetary Fund, 1997, ss. 73-109.
- Ahmad, Ehtistam, Daniel Hewitt ve Edgardo Ruggiero, “Assignin Expenditure Responsibilities”, Teresa Ter-Minassian (Ed.), **Fiscal Federalism in Theory and Practice** içinde, Washington: International Monetary Fund, 1997, ss. 25-48.
- Akalın, Güneri, **Kamu Ekonomisi**, Ankara: Ankara Üniversitesi SBF Yayınları No: 486, 1986.
- Akdoğan, Abdurrahman, **Kamu Maliyesi**, 14. Baskı, Ankara: Gazi Kitabevi, 2011.
- Akintoye, Akintola, “PPPS for Physical Infrastructure in Developing Countries”, Akintola Akintoye ve Matthias Beck (Ed.), **Policy, Finance and Management For Public-Private Partnerships** içinde, Singapore: Wiley-Blackwell, 2009, ss. 123-144.
- Aktan, Coşkun Can ve Dilek Dileyici, “Devlet Niçin Başarısız? Kamu Ekonomisinde Etkinsizliklerin Kaynakları”, Coşkun Can Aktan ve Diğerleri (Ed.), **Yeni Maliye; Değişim Çağında Kamu Maliyesi** içinde, Ankara: T.C. Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayın No: 2012/420, 2012, ss. 433-470.
- Aktan, Coşkun Can, “Devletin Büyümesi Ve Devletin Başarısızlığının Anatomisi”, Coşkun Can Aktan ve Dilek Dileyici (Ed.), **Modern Politik İktisat Kamu Tercih** içinde, Ankara: Seçkin, 2007, ss. 63-80.
- Ambrosanio, Maria Flavia ve Massimo Bordignon, “Normative Versus Positive Theories of Revenue Assignments in Federations”, Enhistam Ahmad ve Giorgio Brosio (Ed.), **Handbook of Fiscal Federalism** içinde, Cheltenham: Edward Elgar, 2006, ss. 306-338.
- Aranson, J. Richard, **Public Finance**, New York: McGraw-Hill, 1985.
- Arıkboğa, Ülkü, **Yönetimler Arası Mali İlişkiler**, İstanbul: Yaylacık, 2004.

- Aydın, Mustafa, “Kamusal Alan Ve Siyaset”, Lütü Sunar-EDAM (Ed.), **Sivil Bir Kamusal Alan** içinde, İstanbul: Kaknüs Yayınları, 2005, ss. 97-116.
- Bacık, Gökhan, “Kamusal Alan Tanımı Üzerine Bir Tartışma”, Lütü Sunar-EDAM (Ed.), **Sivil Bir Kamusal Alan** içinde, İstanbul: Kaknüs Yayınları, 2005, ss. 9-18.
- Bailey, Stephen J., **Public Sector Economics: Theory, Policy and Practice**, London: McMillan, 1995.
- Barzel, Yoram, **Economic Analysis of Property Rights**, Second Edition, Cambridge: Cambridge University Press, 1997.
- Batırel, Ömer Faruk, **Kamu Maliyesi Teorisine Giriş**, 2. Baskı, İstanbul: İ.İ.T.A. Nihad Sayar Yayın ve Yardım Vakfı Yayınları, No: 316/549, 1979.
- Bird, Richard M. ve François Vaillancourt, “Fiscal Decentralization in Developing Countries: An Overview”, **Fiscal Decentralization in Developing Countries** içinde, Cambridge: Cambridge University Press, 1998, ss. 1-48.
- Bird, Richard M., “User Charges in Local Government Finance”, Mila Freire ve Richard Stren (Ed.), **The Challenge of Urban Government: Policies and Practices** içinde, Washington: The World Bank Institute, 2001, ss. 171-182.
- Bird, Richard ve Christine Wallich, “Fiscal Decentralization and Intergovernmental Relations in Transition Economies: Toward A Systemic Framework of Analysis”, **Policy Research Department The World Bank, Working Papers 1122**, 1993.
- Blankart, Charles B. ve Rainald Borck, “Local Public Finance”, Jürgen G. Backhaus ve Richard E. Wagner (Ed.), **Handbook of Public Finance** içinde, Boston: Kluwer Academic Publishers, 2005, ss. 440-476.
- Block, Walter, **The Privatization of Roads & Highways: Human and Economic Factors**, Auburn: Ludwig von Mises Institute, 2009.
- Brown, Charles Viktor ve Peter McLeod Jackson, **Public Sector Economics**, 4th Edition, Oxford: Basil Blackwell, 1990.
- Buchanan, James M. ve Marilyn R. Flowers, **The Public Finance: An Introductory Textbook**, Sixth Edition, Homewood: Irwin, 1987.
- Buchanan, James M., “Politics without Romance: A Sketch of Positive Public Choice Theory and Its Normative Implications”, James M. Buchanan and Roberts D. Tollison (Ed), **The Theory of Public Choice II** içinde, Michigan: The University of Michigan Press, 1984, ss. 11-22.
- Buchanan, James M., **The Demand and Supply of Public Goods**, Indianapolis: Liberty Fund, 1999.

- Bull, Benedicte ve Desmond McNeill, **Development Issues in Global Governance: Public-Private Partnerships and Market Multilateralism**, Oxon: Routledge, 2007.
- Bult-Spiering, Mirjam ve Geert Dewulf, **Strategic Issues in Public Private Partnerships: An International Perspective**, Singapore: Blackwell Publishing, 2006.
- Canpolat, Hasan, “Türkiye’de Son Dönem Yerel Yönetim Reformlarının Yeni Kamu İşletmeciliği ve Küreselleşme Bağlamında Değerlendirilmesi”, Nihat Falay ve Diğerleri (Ed.), **Türkiye’de Yerel Yönetimlerin Sorunları Ve Geleceği** içinde, 2. Baskı, Ankara: Seçkin, 2010, ss. 27-62.
- Cornacho, Ana ve Gerd Schwartz, “PPPs and Fiscal Risks: Should Governments Worry?”, Gerd Schwartz, Ana Cornacho ve Katja Funke (Ed.), **Public Investment and Public-Private Partnerships: Addressing Infrastructure Challenges and Managing Fiscal Risks** içinde, New York: Palgrave Macmillan, 2008, ss. 85-104.
- Cornes, Richard ve Todd Sandler, **The Theory of Externalities, Public Goods, and Club Goods**, Cambridge: Cambridge University Press, 1986.
- Çalışkan, Abdülkerim ve İsa Sağbaş, “Türkiye’de Yerel Yönetimler Maliyesi Genel Bir Bakış”, Hüseyin Özgür ve Muhammet Kösecik (Ed.), **Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar I** içinde, Ankara: Nobel, 2005, ss. 321-346.
- Çetinkaya, Özhan, **Mahalli İdareler Maliyesi**, 3. Baskı, Bursa: Ekin, 2012.
- Dileyici, Dilek, “Devletin Mali Alandaki Rol ve Fonksiyonlarındaki Değişim”, Coşkun Can Aktan ve Diğerleri (Ed.), **Yeni Maliye; Değişim Çağında Kamu Maliyesi** içinde, Ankara: T.C. Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayın No: 2012/420, 2012, ss. 489-512.
- Due, John F., **Government Finance: An Economic Analysis**, Third Edition, Homewood: Richard D. Irwin, 1963.
- Eaton, David ve Rıfat Akbıyıklı, “Innovation in PPP”, Akintola Akintoye ve Matthias Beck (Ed.), **Policy, Finance and Management For Public-Private Partnerships** içinde, Singapore: Wiley-Blackwell, 2009, ss. 303-326.
- Ertürk, Hasan, **Kent Ekonomisi**, Ekin: Bursa, 1995.
- Falay, Nihat, “Yerel Yönetimlerin Hizmet ve Harcama Sorumlulukları”, Ayşe Güner ve Serdar Yılmaz (Ed.), **Mali Yerelleşme: Teori ve Uygulama Üzerine Yazılar** içinde, İstanbul: Güncel Yayıncılık, 2006, ss. 9-29.
- Ferlie, Ewan, Lynn Ashburner, Louise Fitzgerald ve Andrew Pettigrew, **The New Public Management In Action**, New York: Oxford University Press, 1996.

- Fiscal Affairs Department of The International Monetary Fund, **Public-Private Partnerships**, International Monetary Fund, 12 March 2004, <http://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/031204.pdf>, (05 Mart 2014).
- Floris, Bernard, “Kamusal Alan Ve Ekonomik Alan”, **Kamusal Alan**, Eric Dacheux (drl.), İstanbul: Ayrıntı Yayınları, 2012, Hüseyin Köse (çev.).
- Foss, Nicolai J., “Property Rights Economics”, Peter G. Klein ve Michael E. Sykuta (Ed.), **The Elgar Companion to Transaction Cost Economics** içinde, Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2010, ss. 92-103.
- Grimsey Darrin ve Marvyn K. Lewis, **Public Private Partnerships: The Worlwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance**, Cheltenham: Edward Elgar, 2004.
- Güner, Ayşe, “Yönetimler Arası Gelir Bölüşümü Temel İlke ve Uygulamalar”, Ayşe Güner ve Serdar Yılmaz (Ed.), **Mali Yerelleşme: Teori ve Uygulama Üzerine Yazılar** içinde, İstanbul: Güncel Yayıncılık, 2006, ss. 61-82.
- Habermas, Jürgen, **The Structural Transformation Of The Public Sphere**, Thomas Burger (çev.), Cambridge: The MIT Press, 1991.
- Hindriks, Jean ve Gareth D. Myles, **Intermediate Public Economics**, Cambridge: The MIT Press, 2006.
- HM Treasury, **A New Approach to Public Private Partnerships**, London, 2012.
- Hodge, Graeme A., Carsten Greve ve Anthony E. Boardman, “Introduction: The PPP Phenomenon and Its Evaluation”, Graeme A. Hodge, Carsten Greve ve Anthony E. Boardman (Ed.), **International Handbook on Public-Private Partnerships** içinde, Cheltenham: Edward Elgar, 2010, ss. 3-16.
- Howard, Michael, **Public Sector Economics for Developing Countries**, Canada: University of the West Indies Press, 2001.
- Hyman, David H., **Public Finance: A Contemporary Application of Theory to Policy**, Sixth Edition, Forth Worth: Dryden Press, 1998.
- Irish Business and Employers Confederation, **Public-Private Partnerships Delivering During Recession**, An IBEC PPP Council Report, Dublin, January 2009.
- Karakaş, Mehmet ve Murat Çak, “Türkiye’de Yerel Yönetimlerin Borçlanma Gereksinimi, Hazine Garantili/Garantisiz Olarak Borçlanmaları Ve Gelişimi”, Nihat Falay ve Diğerleri (Ed.), **Türkiye’de Yerel Yönetimlerin Sorunları Ve Geleceği** içinde, 2. Baskı, Ankara: Seçkin, 2010, ss. 173-192.
- Karl Marx, **Kapital: I Cilt**, Alaattin Bilgi (çev.), Ankara: Sol Yayınları, 2011.

- Kartal, S. Kemal, **Ekonomik Ve Sosyal Yönleriyle Türkiye’de Kentleşme**, 2. Baskı, Ankara: Adım Yayınları, 1992.
- Kaul, Inge ve Ronald U. Mendoza, “Advancing The Concept of Public Goods”, Inge Kaul, Pedro Conceiçao, Katell Le Goulven, Ronald U. Mendoza (Ed.), **Providig Global Public Goods: Managing Globalization** içinde, New York: UNDP, Oxford University Press, 2003, ss. 78-111.
- Keleş, Ruşen, **100 Soruda Türkiye’de Kentleşme, Konut ve Gecekondu**, 2. Baskı, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1978.
- Keleş, Ruşen, **Yerinden Yönetim Ve Siyaset**, 8. Baskı, İstanbul: Cem Yayınevi, 2012.
- Kirmanoglu, Hülya, **Kamu Ekonomisi Analizi**, 3. Baskı, İstanbul: Beta, 2011.
- Koçak, Yüksel, **Karşılaştırmalı Yerel Yönetimler**, Orion: Ankara, 2008.
- Kodransky, Michael ve Gabrielle Hermann, “Europe’s Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation”, **Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)**, New York, 2011, http://www.itdp.org/documents/European_Parking_U-Turn.pdf, (15 Mart 2014).
- Köksal, Tunay, “Belediye Şirketlerinin Hukuki Rejimi ve Şirketleşme Uygulamaları”, **Çağdaş Yerel Yönetimler**, Cilt. 2, Sayı. 6, Kasım 1993, ss. 55-62.
- Lindahl, Eric, “Just Taxation-A Positive Solution”, Richard A. Musgrave ve Alan T. Peacock (Ed.), **Classics in The Theory of Public Finance** içinde, London: McMillan, 1958, ss. 168-176.
- Linder, Stephan ve Pauline Vaillancourt Rosenau, “Mapping the Terrain of the Public-Private Policy Partnerships”, Pauline Vaillancourt Rosenau (Ed.), **Public-Private Policy Partnerships** içinde, Cambridge: MIT Press, 2000, ss. 1-18.
- Locke, John, **Two Treatises of Government**, A New Edition, London: C. Baldwin, 1824, http://books.google.com.tr/books?id=K1UBAAAYAAJ&pg=PP7&hl=tr&source=gbp_selected_pages&cad=2#v=onepage&q&f=false (26 Haziran 2014).
- Mankiw, N. Gregory, **Principles Of Economics**, Third Edition, Ohio: Thomson / South-Western, 2004.
- Martinez-Vazquez, Jorge, “Revenue Assignments in The Practice of Local Desentralization”, Nuria Bosch ve Jose M. Duran (Ed.), **Fiscal Federalism and Political Decentralization: Lesson from Spain, Germany and Canada** içinde, Cheltenham: Edward Elgar, 2008, ss. 27-55.
- Meriç, Metin ve Mustafa Sakal, **Yerel Yönetimler ve Finansmanı**, 2. Baskı, İzmir: Birleşik Yayıncılık, 2005.

- Moreno-Dodson, B. and J. M. Gonzalez-Paramo, “The role of the State and Consequences of Alternative Forms of Public Expenditure Financing”, **World Bank Institute Working Paper**, No. 37225, Washington, 2003, <http://siteresources.worldbank.org/WBI/Resources/wbi37225web.pdf>, (10 Şubat 2014).
- Muller, Dennis C., “Public Choice Theory”, David Greenaway ve Diğerleri (Ed.), **A Guide To Modern Economics** içinde, London: Routledge, 1996, ss. 57-94.
- Musgrave, Richard A., **The Theory Of Public Finance**, New York: McGraw-Hill, 1959.
- Mutluer, M. Kamil ve Erdoğan Öner, **Teoride Ve Uygulamada Mahalli İdareler Maliyesi**, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 273, 2009.
- Müftüoğlu, Aydın, “Liberal Kamusal Alan Tanımına Yeni Bir Bakış: Rawls’un Uzlaşmacı Liberal Kültürü”, Lütfi Sunar-EDAM (Ed.), **Sivil Bir Kamusal Alan** içinde, İstanbul: Kaknüs Yayınları, 2005, ss. 47-70.
- Nadaroğlu, Halil, **Kamu Maliye Teorisi**, 6. Baskı, İstanbul: BETA, 1985.
- Nadaroğlu, Halil, **Mahalli İdareler: Teorisi, Ekonomisi, Uygulaması**, 5. Baskı, İstanbul: Beta, 1994.
- Oakland, William H., “Theory of Public Goods”, Alan J. Auerbach ve Martin Feldstein (Ed.), **Handbook of Public Economics Volume 2** içinde, Amsterdam: North Holland - Elsevier, 1987, ss. 485-535.
- Oates, Wallace E., “Decentralization Of The Public Sector: An Overview”, R. Bennett (Ed.), **Decentralization, Local Governments and Markets** içinde, Oxford: Oxford Press, 1990, ss. 43-58.
- Oates, Wallace E., “On the Nature and Measurement of Fiscal Illusion: A Survey”, Geoffrey Brennan, Bhajan Singh Grewal ve Peter D. Groenewegen (Ed.), **Taxation and Fiscal Federalism: Essays in Honour of Russell Mathews** içinde, Sydney: Australian National University Press, 1988, ss. 65-82.
- OECD, **Dedicated Public-Private Partnerships Units: A Survey of Institutional and Governance Structure**, Paris: OECD Publishing, 2010.
- OECD, **Public-Private Partnerships: In Pursuit of Risk Sharing and Value for Money**, Paris: OECD Publishing, 2008.
- Ökmen, Mustafa, “Küreselleşme Sürecinde Yerelleşme Eğilimleri ve Yerel yönetimler”, Hüseyin Özgür ve Muhammet Kösecik (Ed.), **Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar I** içinde, Ankara: Nobel, 2005, ss. 539-564.

- Özdemir, Ali Rıza, “Yerel Yönetimlerin Mali Seçenekleri”, Hüseyin Özgür ve Muhammet Kösecik (Ed.), **Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar I** içinde, Ankara: Nobel, 2005, ss. 347-368.
- Peston, Maurice, **Macmillan Studies in Economics: Public Goods and the Public Sector**, Tiptree: Macmillan, 1972.
- Pollitt, Christopher ve Geert Bouckaert, **Public Management Reform: A Comparative Analysis**, Second Edition, New York: Oxford University Press, 2004.
- Prud’homme, Remy, “Financing Urban Public Services”, Edwin S. Mills (Ed.), **Handbook of Regional and Urban Economics; Vol. II, Urban Economics** içinde, Holland: Elsevier Science Publishers, 1987, ss. 1179-1206.
- Robinson, Herbert, Patricia Carrillo, Chimay J. Anumba, Manju Patel, **Governance & Knowledge Management for Public-Private Partnerships**, Malaysia: Wiley-Blackwell, 2010.
- Rosen, Harvey S., **Public Finance**, Fifth Edition, Boston: Irwin / McGraw-Hill, 1993.
- Rubinfeld, Daniel L., “The Economics of The Local Public Sector”, Alan J. Auerbach ve Martin Feldstein (Ed.), **Handbook of Public Economics Volume 2** içinde, Amsterdam: North Holland - Elsevier, 1987, ss. 571-645.
- Sağbaşı, İsa, “Merkezden Yerel Yönetimlere Mali Transferlerde Yeni Döneme İlişkin Gözlemler”, Nihat Falay ve Diğerleri (Ed.), **Türkiye’de Yerel Yönetimlerin Sorunları Ve Geleceği** içinde, 2. Baskı, Ankara: Seçkin, 2010, ss. 143-152.
- Shah, Anwar, “Perspectives On The Design of Intergovernmental Fiscal Relations”, **Country Economics Department, The World Bank, Working Papers 726**, Washington, 1991.
- Skelcher, Chris, “Public-Private Partnerships And Hybridity”, Ewan Ferlie, Laurence E. Lynn Jr ve Christopher Pollitt (Ed.), **The Oxford Handbook Of Public Management** içinde, Oxford: Oxford University Press, 2005, ss. 347-371.
- Stiglitz, Joseph H., **Kamu Kesimi Ekonomisi**, Ömer Faruk Batırel (çev.), 2. Baskı, İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayını No: 549, 1994.
- Sumila Gulyani, “The Demand-Side Approach to Planning Water Supply”, Mila Freire ve Richard Stren (Ed.), **The Challenge of Urban Government: Policies and Practices** içinde, Washington: The World Bank Institute, 2001, ss. 183-192.
- Süreyya Sakıncı, **Yerel Yönetimler Maliyesi: Teori, Politika, Uygulama**, 3. Baskı, Ankara: Orion Kitabevi, 2012.

- Swianiewicz, Pawet, “The Theory of Local Borrowing and the West-European Experience”, Pawet Swianiewicz (Ed.), **Local Government Borrowing Risk and Rewards** içinde, Budapest: Open Society Institute, 2004, ss 1-25
- Swyngedouw, Erik, “Neither Global nor Local ‘Glocalization’ and the Politics of Scale”, Kevin R. Cox (Ed.), **Spaces of Globalization**, içinde, New York: The Guilford Press, 1997, ss. 137-166.
- Şahin, Mehmet ve Özge Uysal, **Kamu Ekonomisi Perspektifinden Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları**, Bursa: Ekin, 2008.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, **2001 Yılı Yerel Yönetimler Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, D.P.T Yayınları, No: DPT: 2538-ÖİK: 554, Ankara, 2001.
- Ter-Minassian, Teresa, “Intergovernmental Fiscal Relations in a Macroeconomic Perspective: An Overview”, Teresa Ter-Minassian (Ed.), **Fiscal Federalism in Theory and Practice** içinde, Washington: International Monetary Fund, 1997, ss. 3-24.
- The Construction, Forestry, Mining and Energy Union, **Reform of Public Private Partnerships: How to Harness Private Capital to Genuinely Work in Partnership with the Public Sector**, Australia, June 2006.
- Thorns, David T., **Kentlerin Dönüşümü**, Esra Nal ve Hasan Nal (çev.), İstanbul: Soyak Yayınları, 2004.
- Toksöz, Fikret, Ali Ercan Özgür ve Levent Koç, “Küreselleşme Ve Yerelleşme Bağlamı’nda Yerel Yönetimler: Türkiye Örneği” Nihat Falay ve Diğerleri (Ed.), **Türkiye’de Yerel Yönetimlerin Sorunları Ve Geleceği** içinde, 2. Baskı, Ankara: Seçkin, 2010, ss. 63-92.
- Topal, A. Kadir, “Optimal Yerel Yönetim Büyüklüğüne Kuramsal Yaklaşım”, Hüseyin Özgür ve Muhammet Kösecik (Ed.), **Yerel Yönetimler Üzerine Güncel Yazılar I** içinde, Ankara: Nobel, 2005, ss. 449-470.
- Tortop, Nuri, **Mahalli İdareler**, 3. Baskı, Ankara: İlk-San Matbaası, 1988.
- Ulusoy, Ahmet ve Tekin Akdemir, “Yönetimlerarası Transferler: Teori ve Türkiye Uygulaması”, Nihat Falay ve Diğerleri (Ed.), **Türkiye’de Yerel Yönetimlerin Sorunları Ve Geleceği** içinde, 2. Baskı, Ankara: Seçkin, 2010, ss. 113-142.
- Ulusoy, Ahmet ve Tekin Akdemir, **Mahalli İdareler: Teori, Uygulama**, Maliye, 7. Baskı, Ankara: Seçkin, 2012.
- Van Der Tak, Herman G. ve Anandarup Ray, “The Economic Benefits of Road Transport Projects”, **World Bank Staff Occasional Paper Number Thirteen**, Baltimore: International Bank For Reconstruction And Development, 1971, s. 29-30.

- Weinberger, Rachel, John Kaehny ve Matthew Rufo, “U.S. Parking Policies: An Overview of Management Strategies”, **Institute for Transportation and Development Policy**, New York, 2010.
- Wettenhall, Roger, “The Public-Private Interface: Surveying The History”, Graeme Hodge ve Carsten Greve (Ed.), **The Challenge of Public-Private Partnerships: Learning From International Experience** içinde, Cheltenham: Edward Elgar, 2005, ss. 22-43.
- Yelken, Ramazan, “Kamusal Alan Kim(ler)in Alanı”, Lütü Sunar-EDAM (Ed.), **Sivil Bir Kamusal Alan** içinde, İstanbul: Kaknüs Yayınları, 2005, ss. 85-96.
- Yescombe, Edward R., **Public-Private Partnerships Principles of Policy and Finance**, Oxford: Elsevier, 2007.
- Yıldırım, Zuhal, “Belediye Hizmetlerinin Finansmanında Borçlanma”, Figen Altuğ, Özhan Çetinkaya ve Selçuk İpek (Ed.), **Mahalli İdareler Maliyesi Üzerine Yazılar** içinde, Bursa: Ekin, 2010, ss. 97-116.
- Yılmaz, Serdar ve Yakup Beriş, “Yönetimler Arası Mali Transferler: Teorik Çerçeve ve Türkiye Uygulaması”, Ayşe Güner ve Serdar Yılmaz (Ed.), **Mali Yerelleşme: Teori ve Uygulama Üzerine Yazılar** içinde, İstanbul: Güncel Yayıncılık, 2006, ss. 95-119.

Sürekli Yayınlar

- Akalın, Güneri, “Yerel Yönetimlerin İktisadi Teşebbüslerinin Özelleştirilmesi”, **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, Cilt. 3, Sayı. 6, Kasım 1994, ss. 15-27.
- Akalın, Güneri, “Yerel Yönetimlerin İktisadi Teşebbüslerinin Özelleştirilmesi”, **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, Cilt. 3, Sayı. 6, Kasım 1994, ss. 15-27.
- Akbari, Hashem, L. Shea Rose ve Haider Taha, “Analyzing The Land Cover of an Urban Environment Using High-Resolution Orthophotos”, **Landscape and Urban Planning**, Vol. 63, 2003, ss. 1-14.
- Alchian, Armen A. ve Harold Demsetz, “The Property Right Paradigm”, **The Journal of Economic History**, Vol. 33, No. 1 March 1973, ss. 16-27.
- Anderson, Simon P. ve Andre de Palma, “The Economics of Pricing Parking”, **Journal of Urban Economics**, Vol. 55, 2004, ss. 1-20.
- Boyne, George A., “Competition and Local Government: A Public Choice Perspective”, **Urban Studies**, Vol. 33, No. 4-5, 1996, ss. 703-721.
- Buchanan, James M. ve Wm. Craig Stubblebine, “Externality”, **Economica**, New Series, Vol. 29, No. 116, November 1962, ss. 371-384.
- Bulut, Nihat, “Mülkiyet Konusundaki Temel Yaklaşımlar Ve Türk Anayasasında Mülkiyet Hakkı”, **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt. X, Sayı. 3-4, 2006, ss. 15-26.
- Byrnes, Joel ve Brain Dollery, “Local Government Failure in Australia? An Empirical Analysis of New South Wales”, **Australian Journal of Public Administration**, Vol. 61, No. 3, September 2002, ss. 54-64.
- Carlierand, G. ve F. Santambrogio, “A Continuous Theory of Traffic Congestion and Wardrop Equilibria”, **Journal of Mathematical Sciences**, Vol. 181. No.6, March 2012, ss. 792-804.
- Demsetz, Harold, “Toward a Theory of Property Rights”, **The American Economic Review**, Vol. 57, No. 2, May 1967, ss. 347-359.
- Dollery, Brain, Lin Crase ve Joel Byrnes, “Local Government Failure: Why Does Australian Local Government Experience Permanent Financial Austerity?”, **Australian Journal of Political Science**, Vol. 41, No. 3, September 2006, ss. 339-353.
- Dollery, Brian E. ve Andrew C. Worthington, “The Empirical Analysis of Fiscal Illusion”, **Journal of Economic Surveys**, Vol. 10, No. 3, 1996, ss. 261-297.

- Dönmez, M. Ebru ve Altan Akı, “Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri”, *Megaron* (Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi E-Dergi), 2005, Cilt. 1, Sayı. 1, ss. 67-87, http://www.megaron.yildiz.edu.tr/yonetim/dosyalar/01_09_ERDONMEZ_E.pdf, (1 Ocak 2013).
- Durmuş, Mustafa, “Sosyal (Kamusal) Malların Yeniden Tanımlanması Gereği”, **Ekonomik Yaklaşım**, Cilt. 17, Sayı. 59, ss. 65-97.
- Feitelson, Eran ve Orit Rotem, “The Case For Taxing Surface Parking”, **Transportation Research**, Part D 9, 2004, ss. 319-333.
- Gruening, Gernod, “Origin and Theoretical Basis of New Public Management”, **International Public Management Journal**, Vol. 4, No. 1, Spring 2001, ss. 1-25.
- Habermas, Jürgen, “The Public Sphere: An Encyclopedia Article (1964)”, Sara Lennox ve Frank Lennox (çev.), **New German Critique**, No. 3, Autumn 1974, ss. 49-55.
- Hardin, Garrett, “The Tragedy of the Commons”, **Science, New Series**, Vol. 162, No. 3859, Dec. 13, 1968, ss. 1243-1248.
- Henderson, J. V., “Optimum City Size: The External Diseconomy Question”, **Journal of Political Economy, University of Chicago**, Vol. 82, No. 2, 1974, ss. 373-388.
- Henderson, J. V., “The Sizes and Types of Cities”, **The American Economic Review**, Vol. 64, No. 4, September 1974, ss. 640-656.
- Henderson, Vernon, “Urbanization in Developing Countries”, **The World Bank Research Observer**, Vol. 17, No. 1, Spring 2002, ss. 89-112.
- Kenyon, Daphne A., “Theories of Interjurisdictional Competition”, **New England Economic Review**, March/April 1997, ss. 13-35.
- Khanom, Nilufa Akhter, “Conceptual Issues in Defining Public Private Partnerships (PPPs)”, **International Review of Business Research Papers**, Vol. 6, No. 2, July 2010, ss. 150-163.
- Linder, Stephen H., “Coming to Terms With the Public-Private Partnership: A Grammar of Multiple Meanings”, **American Behavioral Scientist**, Vol. 43, No. 1, September 1999, ss. 35-51.
- Lorrain, Dominique, “Urban Capitalism: European Models in Competition”, **International Journal of Urban and Regional Research**, Vol. 92, No. 2, June 2005, ss. 231-267.

- Meşe, Mustafa, “Belediye Şirketleri Üzerine Bir Değerlendirme”, *Dış Denetim*, Nisan-Haziran 2011, Sayı. 4, ss. 203-215, <http://www.sayder.org.tr/e-dergi-belediye-sirketleri-uzerine-bir-degerlendirme-12-23.pdf>, (10 Mayıs 2014).
- Neufville, Judith I. De ve Stephen E. Barton, “Myths and The Defination of Policy Problems: An Exploration of Home Ownership and Public-Private Partnerships”, **Policy Sciences**, Vol. 20, 1987, ss. 181-206.
- Oates, Wallace E. ve Robert M. Schwab, “Economic Competition Among Jurisdictions: Efficiency Enhancing Or Distortion Inducing?”, **Journal of Public Economics**, Vol. 35, February 1998, ss. 333-354.
- Oates, Wallace E., “The Theory of Public Finance in A Fedaral System”, **The Canadian Journal of Economics**, Vol. 1, No. 1, February 1968, ss. 37-54.
- Olgun, Hürriyet, “Türkiye’de Büyükşehir Belediyelerine Küre-Yerelleşme (Glocalization) ve Yerellik (Subsidiarity) Kavramları Çerçevesinde Bir Bakış”, **Sosyo Ekonomi**, Yıl. 3, Sayı. 5, Ocak-Haziran 2007, ss. 109-118.
- Özdemir, Gürbüz, “Belediye İktisadi Teşebbüslerinin Özelleştirilmesi”, **Sayıştay Dergisi**, Sayı.71, Ekim-Aralık 2008, ss. 41-74
- Özdenkoş, Demet, “Merkezi Yönetim İle Yerel Yönetimler Arasında Görev Bölüşümü”, **Gazi Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, Cilt. 1, Sayı. 2, 1999, ss. 77-95.
- Rossi, Matteo ve Renato Civitillo, “Public Private Partnerships: A General Overview in Italy”, **Precedia, Social and Behavioral Sciences**, Vol. 109, 2014, ss. 140-149.
- Sakıncı, Süreyya, “Yerel Kamusal Malların Fiyatlandırılması ve Etkinlik”, **M.Ü. İ.İ.B.F Dergisi Özel Sayısı, Prof. Dr. Halil Nadaroğlu’na Armağan**, Cilt. XIV, Sayı. 1, 1998, ss. 327-347.
- Samuelson, Paul A., “The Pure Theory Of Public Expenditure”, **The Review Of Economics And Statistics**, Vol. 36, No. 4, November 1954, ss. 387-389.
- Stigler, George J., “The Theory of Economic Regulation”, **The Bell Journal of Economics and Management Science**, Vol. 2, No. 1, Spring 1971, ss. 3-21.
- Tiebout, Charles M., “A Pure Theory of Local Expenditures”, **The Journal of Political Economy**, Vol. 64, No. 4, October 1956, ss. 416-424.
- Vickrey, William S., “Congestion Theory and Transport Investment”, **The American Economic Review**, Vol. 59, No. 2, May 1969, ss.251-260.
- Wagner, Richard, “Revenue Structurei Fiscal Illusion, and Budgetary Choice”, **Public Choice**, Vol. 25, No. 1, Spring 1976, ss. 45-61.

Wallis, Joe ve Brian Dollery, "Wolf's Model: Government Failure and Public Sector Reform in Advanced Industiral Democracies", **The Review of Policy Research**, Vol. 19, No. 1, Spring 2002, ss. 177-203.

Young, William, Russell G. Thompson ve Michael A. P. Taylor, "A Review of Urban Car Parking Models", **Transport Reviews**, Vol. 11, No. 1, 1991, ss. 63-84.

Diğer Yayınlar

Cumhuriyet Gazetesi, 29 Temmuz 2012, http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/diger/360314/Tekvando_hocasi_park_yeri_i_kavgasi_kurbani.html, (26 Mayıs 2014).

EGM, Sürücü Sayılarının İllere Göre Dağılımı, 2013, <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/aracSurucu1.aspx> (10 Haziran 2014).

EGM, Yıllara Göre Sürücülerin Cinsiyet Dağılımı, 2013, <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/aracsurucu2.aspx> (10 Haziran 2014).

Gazete Vatan, 11 Mayıs 2012, <http://haber.gazetevatan.com/zeytinburnuda-park-yeri-cinayeti/449609/7/yasam>, (26 Mayıs 2014).

Hall, David, “Public-Private Partnerships (PPPs) Summary Paper”, October 2008, Business School University of Greenwich, Public Services International Research Unit (PSIRU), <http://www.psiru.org/reports/2008-11-PPPs-summ.pdf> (5 Mart 2014).

İSPARK Haber Arşivi, 2013, <http://www.ispark.com.tr/Haberler/344/ISPARK-sistemi-yavru-vatan-Kibrisa-tasiniyor/130.aspx>, (1 Haziran 2014).

İSPARK Hakkımızda, (t.y.) <http://www.ispark.com.tr/Sayfalar/112/Kurumsal/Hakkimizda.aspx>, (3 Haziran 2014).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Faaliyet Raporu 2008**, İstanbul, 2009.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Faaliyet Raporu 2009**, İstanbul, 2010.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Faaliyet Raporu 2010**, İstanbul, 2011.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Faaliyet Raporu 2011**, İstanbul, 2012.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Faaliyet Raporu 2012**, İstanbul, 2013.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Faaliyet Raporu 2013**, İstanbul, 2014.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Meclis Kararı, 2005 <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/MeclisKarari.aspx?KararID=11073>, (12 Mayıs 2014).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Meclis Kararı, 2009, <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/MeclisKarari.aspx?KararID=10230>, (12 Mayıs 2014).

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Meclis Kararı, 2014, <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/MecelisKarari.aspx?KararID=28810>, (12 Mayıs 2014).
- Parking Lease University Celebrates Successes of Parking Lease, Looks to the Future*, 28 October 2013, <http://www.osu.edu/parkingproposal/>, (17 Mart 2014).
- Public Works Financing, International Major Projects data-base*, 2013, http://www.pwfinance.net/document/research_reprints/Charts%201013/Big%20chart.pdf, (10 Mart 2014).
- Reason Foundation, Annual Privatization Report, 2009, http://reason.org/files/annual_privatization_report_2009.pdf, (17 Mart 2014).
- Reason Foundation, Annual Privatization Report, 2011, http://reason.org/files/local_annual_privatization_report_2011.pdf, (16 Mart 2014).
- SERCO, Hong Kong Parking: Managing Hong Kong's Streets*, <http://www.serco-ap.com.au/our-services/our-work/hong-kong-parking/>, (18 Mart 2014).
- Taraf Gazetesi**, 20 Haziran 2013, <http://www.taraf.com.tr/haber-komsularin-park-kavgasi-kanli-bitti-126781/>, (26 Mayıs 2014).
- TÜİK, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi, 2013, http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1059 (03 Haziran 2014).
- TÜİK, Haber Bülteni 15895, 18 Mart 2014, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=15895>, (13 Mayıs 2014).
- TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, 2014 http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051, (13 Mayıs 2014)
- Türk Dil Kurumu, Büyük Türkçe Sözlük, <http://tdkterim.gov.tr/bts/> (22 Aralık 2012).
- Vural, Tarık, “Yerel Kamusal Malların Sunumunda Alternatif Yöntemler”, **Yayınlanmamış Doktora Tezi**, Dokuz Eylül Üniversitesi SBE, 2007.
- Zaman Gazetesi**, 9 Haziran 2010, http://www.zaman.com.tr/gundem_park-yeri-kavgasi-kanli-bitti-3-olu-2-yarali_993475.html, (26 Mayıs 2014).