

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

BELEDİYE ZABITASI'NIN TRAFİK DENETİMİ
KADIKÖY BELEDİYESİ ÖRNEĞİ

Yüksek Lisans Tezi

FEHİMİ YİĞİT

İSTANBUL, 2012

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

BELEDİYE ZABITASI'NIN TRAFİK DENETİMİ
KADIKÖY BELEDİYESİ ÖRNEĞİ

Yüksek Lisans Tezi

FEHMI YİĞİT

Danışman

Prof. Dr. Adem ESEN

İSTANBUL, 2012

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

Tezin Adı: Belediye Zabıtası'nın Trafik Denetim, Kadıköy Belediyesi Örneği
Öğrencinin Adı Soyadı: Fehmi YIĞIT
Tez Savunma Tarihi: 03.09.2012

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Doç. Dr. Tunç BOZBURA
Enstitü Müdürü
İmza

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Mustafa ILICALI
Program Koordinatörü
İmza

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmzalar

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Adem ESEN

Ek Danışman
Yrd. Dr. Nilgün CAMKESEN

Üye
Dr. Ramazan YÜKSEL

ÖZET

BELEDİYE ZABITASININ TRAFİK DENETİMİ KADIKÖY BELEDİYESİ ÖRNEĞİ

Fehmi Yiğit

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Prof. Dr. Adem Esen

Eylül 2012, 113 sayfa

Demokrasinin vazgeçilmez kurumlarından olan belediyeler bütün dünyada her gün biraz daha önem kazanmaktadır. Türkiye uzun yıllardır, belediyelerin kuruluşu, görevleri, mali kaynaklarının geliştirilmesi, merkezi yönetim kuruluşları ile ilişkilerinin iyileştirilmesi gibi yeniden yapılanma ve düzenleme çabaları içindedir. Son yıllarda trafik hizmetlerini mahalli idare birimleri olan belediyelere devredilmesi yeniden yapılanma çalışmaları içinde yer almaktadır. Günümüzde; özerklik ve demokratik katılım kavramlarının yanı sıra, yerel kaynakların kullanımında verimlilik, hizmet sunumunda etkinlik ilkelerinin gözetilmesi büyük önem kazanmıştır. Merkezi idarenin yerel nitelikte sayılabilecek kent içi trafik hizmetlerini merkezi idareye yerine getirmesi bürokrasiyi arttırmakta bu da hizmetlerin görülmesinde beklenen performansı azaltmaktadır.

Bu çalışmada belediye zabıtasının trafik hizmetlerini incelemek için Kadıköy İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'ne 2011 yılı içinde gelen şikâyetler ve belediye zabıtası ve halk için hazırlanmış olduğumuz anket sonuçları değerlendirilmiştir. Belediyeye gelen şikâyetlerin çoğu kaldırım işgaliyle ilgili olduğu, mevcut kent içi trafik denetimlerini eksik gören katılımcıların, belediyelerinde kent içi trafik denetimlerinde yetkilendirilmesi konusunda hemfikir oldukları görülmüştür.

Anahtar Sözcükler; Belediye Zabıtası, Trafik, Kent İçi Trafik

ABSTRACT

TRAFIC CONTROL BY MUNICIPAL POLICE EXAMPLE OF KADIKÖY MUNICIPALITY

Fehmi Yiğit

The Urban Systems And Transport Management

Prof. Dr. Adem Esen

September 2012, 113 pages

Municipalities which are essential institutions of democracy are gaining more importance all over the world every day. For many years, Turkey has tried to reconstruct and regulate municipalities and worked on their establishment, process duties, devoloment of financial resources, and betterment of their relations with central management organizations. In recent years, transferring the traffic services to the municipalities. The transfer of the traffic services to the municipalities, local government units is among the recent reconstruction effort. Nowadays, besides the concepts of autonomy and democratic participation, the focus on the efficiency in the use of local resources and effectiveness in service delivery has gained great importance. The fact town traffic services are implemented by the central administration increases the bureaucratic work and the expected performance.

In order to investigate municipal police traffic services, complaints received by the Municipal Police of Kadikoy district the in the year 2011, as well as the results of surveys that were done for the municipal police and the public were examined. The observed results were mainly that most complaints received by the municipality were related to the occupation of sidewalks and that the participants whot see the current lack of traffic controls in town agree that municipalities should be in charge of traffic regulation.

Key Words: Municipal Police, Traffic, Urban Traffic

İÇİNDEKİLER

TABLolar.....	ix
ŞEKİLLER.....	xii
KISALTMALAR.....	xiii
1. GİRİŞ	1
2. BELEDİYE ZABITASI	3
2.1 BELEDİYE ZABITASININ TARİHÇESİ	4
2.1.1 Osmanlı Döneminde Zabıta.....	4
2.1.2 Cumhuriyet Döneminde Zabıta.....	6
2.2 BELEDİYE ZABITASININ GÖREV VE HİZMETLERİ	8
2.2.1 Huzur ve sükun ile ilgili hizmetler.....	11
2.2.2 Temizlik ile ilgili hizmetler	11
2.2.3 Nizam - intizam temini ile ilgili hizmetler	12
2.2.4 Sağlık ve Emniyet ile ilgili yasakların takibi	12
2.2.5 Daimi ve geçici pazar yerleri ile ilgili hizmetler	13
2.2.6 Halkın Yiyip İçmesi, Temizlenmesi, Eğlenmesine Mahsus Yerlerin Kontrolü.....	13
2.2.7 Gecekondu Takibi	14
2.2.8 Trafik ve Ulaşım Araçları ile İlgili Hizmetler.....	14
2.3 BELEDİYE ZABITASIN'IN SORUNLARI.....	16
3. TRAFİK	20
3.1 TRAFİKLE İLGİLİ GÖREVLİ KURULLAR, KURULUŞLAR VE KOMİSYONLAR.....	22
3.1.1 Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu.....	22
3.1.2 Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu.....	23
3.1.3 Emniyet Genel Müdürlüğü'nün Trafik Kuruluşları.....	23
3.1.4 Jandarma Genel Komutanlığı.....	24
3.1.5 Karayolları Genel Müdürlüğü.....	25

3.1.6	Milli Eğitim Bakanlığı.....	26
3.1.7	Sağlık Bakanlığı.....	26
3.1.8	Ulaştırma Bakanlığı.....	27
3.1.9	Tarım, Orman ve Köy İşleri Bakanlığı.....	27
3.1.10	Belediye Trafik Birimleri.....	27
3.1.11	İl ve İlçe Trafik Komisyonları Görev ve Yetkileri.....	30
4.	KENT İÇİ TRAFİK SORUNLARI	33
4.1	KENT İÇİ TRAFİĞİ OLUMSUZ ETKİLEYEN FAKTÖRLER.....	34
4.1.1	Kentleşme.....	34
4.1.2	Otopark Eksikliği	35
4.1.3	Sinyalizasyon Eksikliği.....	37
4.1.4	Kent İçi Yol Ve Kaldırımlar.....	38
4.1.5	Toplu Taşıma Eksikliği.....	39
4.2	KENT İÇİ TRAFİK SORUNLARININ OLUMSUZ ETKİLERİ	39
4.2.1	Trafik Kazaları ve Stres.....	39
4.2.2	Hava, Ses Ve Görüntü Kirliliği.....	41
4.2.3	Zaman Kaybı ve Mali Kayıp.....	41
5.	AVRUPA BİLİĞİ ÜYESİ ÜLKELERDE TRAFİK HİZMETLERİNİN YÜRÜTÜLMESİ. .	43
5.1	İTALYA	43
5.2	İNGİLTERE	45
5.3	FRANSA	46
5.4	LÜKSEMBURG	48
5.5	İSPANYA	55
6.	KADIKÖY BELEDİYESİ	51
6.1	KADIKÖY İLÇESİ TARİHÇESİ	51
6.2	KADIKÖY BELEDİYESİ'NİN TARİHÇESİ	52
6.3	KADIKÖY'ÜN COĞRAFİK KONUMU	53
6.4	KADIKÖY NÜFUSU	55

6.5	KADIKÖY BELEDİYESİ ZABITA MÜDÜRLÜĞÜ	56
6.5.1	Kadıköy Belediyesi Trafik Zabıta Ekibi.....	58
6.5.2	Zabıta Müdürlüğü'ne Gelen Şikâyetler.....	59
6.5.3	Belediye Zabıtası'nın Araçlara Ceza Yazımı.....	64
7.	KADIKÖY BELEDİYESİ'NİN ZABITA TRAFİK HİZMETLERİNE İLİŞKİN ALAN ARAŞTIRMASI	68
7.1	ZABITA TRAFİK HİZMETLERİ VE KENT İÇİ TRAFİĞE İLİŞKİN ALAN ARAŞTIRMASI ZABITA ANKETİ.....	68
7.2	ZABITA TRAFİK HİZMETLERİ VE KENT İÇİ TRAFİĞE İLİŞKİN ALAN ARAŞTIRMASI HALK ANKETİ.....	81
8.	SONUÇ VE ÖNERİLER	94
	KAYNAKÇA	99
	EKLER:	104
	EK A.1 : Zabıta Anket Formu	105
	EK A.2 : Halk Anket Formu	109

TABLolar

Tablo 2.1:	İstanbul'da Toplu Taşıma Araçları Denetimleri.....	15
Tablo 2.2:	İstanbul Büyükşehir Ve İlçe Belediyelerinin Zabıta Sayısı.....	18
Tablo 4.1:	İspark Otopark Sayı ve Kapasitesi.....	36
Tablo 5.1:	Fransa'da Kentsel Zabıta Hizmetlerine İlişkin Görev ve Yetkilerin Yönetimler Arası Bölüşümü.....	48
Tablo 5.2:	Lüksemburg'da Kentsel Zabıta Hizmetlerine İlişkin Görev ve Yetkilerin Yönetimler Arası Bölüşümü.....	49
Tablo 6.1:	Kadıköy'ün Yıllara Göre Nüfusu	55
Tablo 6.2:	Kadıköy Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'nde zabıta, yardımcı hizmetler, bina ve araç sayısı.....	57
Tablo 6.3:	2011 Yılında Kadıköy İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'ne Gelen Şikâyetlerin Konu ve Sayısı.....	59
Tablo 6.4:	2011 Yılında Kadıköy İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'ne Gelen Şikâyet Konuların Oranları.....	60
Tablo 6.5:	2011 Yılında Kadıköy İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'ne Gelen Trafikle İlgili Şikâyet Konuları ve Sayısı.....	61
Tablo 6.6:	2011 Yılında Kadıköy İlçe Belediye Zabıtasına Gelen Trafikle İlgili Şikâyet Konuları ve Sayısının Yüzdeleri Oranları.....	62
Tablo 6.7:	Kadıköy İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'nün Araç Denetim Uygulaması.....	65
Tablo 7.1:	Cinsiyet Dağılımı	69
Tablo 7.2:	Medeni Durum Dağılımı	69
Tablo 7.3:	Eğitim Düzeyi Dağılımı	69
Tablo 7.4:	Trafik Denetleme Eğitimi Alma	70
Tablo 7.5:	Belediye Zabıta Trafik Denetiminde Yetkiler Arttırılsın mı?	70
Tablo 7.6:	Görev Yaparken Karşılaşılan Sorunlar	71
Tablo 7.7:	Kaldırım Park Eden Araca Belediye Zabıtası Ceza Yazmalı mı?.....	71
Tablo 7.8:	Şehir içinde Trafik Polisinin denetimleri Yeterli mi?	72
Tablo 7.9:	Kaldırım İşgaliyeleri Araç trafiğini Etkiliyor mu?	72

Tablo 7.10:	Belediye Zabıtası Trafik Polisine Destek Vermeli mi?	73
Tablo 7.11:	Belediye Zabıtası Şehir İçindeki Trafik Denetimlerine Katılırsa Trafik Sorunlarında Azalma olur mu?	73
Tablo 7.12:	Kent İçindeki Otoparklar Yeterli mi?	74
Tablo 7.13:	Kaldırımlar Yaya Trafiği İçin Yeterli mi?	74
Tablo 7.14:	Kaldırımlar Engelliler İçin Yeterli mi?	75
Tablo 7.15:	Belediye Zabıtası Şehir İçi Trafik Denetimini Silahsız Yapabilir mi?...75	
Tablo 7.16:	Belediye Zabıta İsmi Değiştirilsin mi?	76
Tablo 7.17:	2918 Sayılı Trafik Kanununun 16. Maddesi Denetimlerde Size Zorluk Çıkartıyor mu?	76
Tablo 7.18:	2918 Sayılı Karayolu Trafik Kanunu Şehir İçi Trafik Denetimi İçin Yeterli mi?	77
Tablo 7.19:	Belediye Zabıtasına Trafik ve Toplu Taşımayla İlgili Gelen Şikâyetler Yeterince Değerlendiriliyor mu?	77
Tablo 7.20:	Semt Pazarları Kent İçi Trafiği Olumsuz Etkiliyor mu?	78
Tablo 7.21:	Tekyön Trafik Akış Uygulaması Arttırılsa Şehir İçi trafikte Rahatlama Olur mu?	78
Tablo 7.22:	Belediye Zabıtasının Şehir İçi Trafik Denetimi Yapabilmesi İçin Kanun Hükmü Çıkarılmalı mı?	79
Tablo 7.23:	Belediye Zabıtası Teşkilatı Genel Müdürlük yada Büyükşehir Belediyelerine Bağlanması Faydalı Olur mu?	79
Tablo 7.24:	Kamera Kayıtları ile Belediye Zabıtası Tarafından Araçlara Ceza Yazma Trafik Açısından Olumlu Olur mu?	80
Tablo 7.25:	Belediye Zabıtası trafikte hangi uygulamaları yapmamalı?	80
Tablo 7.26:	Cinsiyet Dağılımı	81
Tablo 7.27:	Medeni Durum Dağılımı	81
Tablo 7.28:	Eğitim Düzeyi Dağılımı	82
Tablo 7.29:	Belediye Zabıtasının Trafik Denetim Yetkileri Arttırılsın mı?	82
Tablo 7.30:	Belediye Zabıtasının Trafikle İlgili Yetkilerini Biliyor musunuz?	83
Tablo 7.31:	Trafikle İlgili Polise İhbarda Bulduğunuzda Zamanında Hizmet Alabiliyor musunuz?	83
Tablo 7.32:	Kaldırıma Park Eden Araca Belediye Zabıtası Ceza Yazmalı mı?	84

Tablo 7.33:	Kaldırım İşgali Sizi Rahatsız Ediyor mu?	84
Tablo 7.34:	Semt Pazarlar Trafiği Olumsuz Etkiliyor mu?	85
Tablo 7.35:	Kent İçindeki Otoparklar Yeterli mi?	85
Tablo 7.36:	Kaldırımlar Yaya Trafiği İçin Yeterli mi?	86
Tablo 7.37:	Kaldırımlar Engelliler İçin Yeterli mi?	86
Tablo 7.38:	Belediyelerin Kaldırımlardaki Denetimini Yeterli Buluyor musunuz?.....	87
Tablo 7.39:	Belediye Trafik Zabıtasının Ulaşım Araçları Denetimi Yeterli mi?.....	87
Tablo 7.40:	Belediye Zabıtası Şehir İçindeki Trafik Denetimlerine Katılırsa Trafik Sorunlarında Azalma olur mu?	88
Tablo 7.41:	İspark'ın Yol Kenarı Otopark Uygulamasını Doğru Buluyor musunuz?.....	88
Tablo 7.42:	Belediye Zabıtası Trafik Polisine Destek Vermeli mi?	89
Tablo 7.43:	Trafikle İlgili Belediye Zabıtasına İhbarda Bulduğunuzda Zamanında Hizmet Alabiliyor musunuz?	89
Tablo 7.44:	Kaldırıma Park Eden Aracı Nereye İhbarda Bulunursunuz?	90
Tablo 7.45:	Tek Yön Trafik Akış Uygulaması Doğru Bir Uygulama mı?	90
Tablo 7.46:	Sinyalizasyon Uygulamaları Arttırılsın mı?	91
Tablo 7.47:	İşyerlerinin Araç Parkını Engellemesi İçin Yola Koyduğu Plastik Baba Ve Benzeri Engelleycileri Doğru Buluyor musunuz?	91
Tablo 7.48:	Belediyelere Ödenen Belirli Bir İşgaliye Harcı Karşılığında Sokak ve Kaldırımlara Esnaf Tarafından Koyulan Masa-Sandalye İşgaliyeleri Doğru Bir Uygulama mı?	92
Tablo 7.49:	Kaldırım İşgaliyeleri Araç trafiğini Etkiliyor mu?	92
Tablo 7.50:	Sizce aşağıdaki kent içi uygulamalardan hangisi/hangileri yetersizdir?.....	93

ŞEKİLLER

Şekil 2.1:	Belediye Zabıta Denetimleri.....	9
Şekil 2.2:	Belediye Zabıtası Minibüs Denetlemesi.....	14
Şekil 4.1:	Trafik Işıkları.....	37
Şekil 4.2:	Trafik Kazası Mahali.....	40
Şekil 4.3:	Kadıköy – Kartal Metrosu.....	42
Şekil 6.1:	Kadıköy Haritası	51
Şekil 6.1:	Kadıköy Belediye Başkanlığı Binası.....	53
Şekil 6.3:	Kadıköy Belediyesi Zabıta Teşkilatı.....	56
Şekil 6.4:	Trafik Zabıta Tarafından Araç Çekimi.....	58
Şekil 6.5:	Belediye Zabıtası'nın Araçlara Ceza Yazımı.....	64

KISALTMALAR

a.g.e.	:	Adı Geçen Eser.
a.g.m.	:	Adı Geçen Makale.
Çev	:	Çeviren.
DPT	:	Devlet Planlam Teşkilatı.
EGO	:	Ankara Belediyesi'nin Elektrik, Gaz, Otobüs işletmesi.
Emn	:	Emniyet.
Gn	:	Genel.
İSPARK	:	İstanbul Otopark İşletmeleri Ticaret A.Ş.
İst.	:	İstanbul.
m	:	Metre.
Md	:	Müdürlüğü.
MEB	:	Milli Eğitim Bakanlığı.
NO	:	Numara.
ÖİK	:	Özel İhtisas Komisyonu.
S	:	Sayfa.
SBE	:	Sosyal Bilimler Enstitüsü.
SPSS	:	Statistical Package for the Social Sciences (İstatistik programı).
T.B.M.M	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi.
TODAİE	:	Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü.
TRODSA	:	Trafik ve Yol Güvenliği Ulusal Kongresi.
TUİK	:	Türkiye İstatistik Kurumu.
UKOME	:	Ulaşım Koordinasyon Merkezi.
vb.	:	Ve benzeri.
vs.	:	Vesaire.
Yay	:	Yayın.

1.GİRİŞ

Belediye yasalarında ki en son değişikler olan 5393 sayılı belediye ve 5216 sayılı büyükşehir belediye yasaları, yeniden yapılanmanın ve demokratikleşme sürecinin birer parçasını teşkil etmektedir. Türkiye’de Trafik hizmetlerinin bir yerel yönetim birimi olan belediyelere devredilmesi konusu, bahsi geçen son belediye yasalarında yer almamıştır. Ancak belediyelerde yeniden yapılanma ve kent içi trafik hizmetlerinin belediyelere geçmesi gerektiği konusu gündemden hiç düşmemiştir.

Trafik denetiminde görevli olan polislerin iç güvenliği ilgilendiren hizmetlere kaydırılması, belediyelere kent içi trafikle ilgili hizmetlerin yapılmasında yeni mali kaynak sağlanması, bu nedenle belediye sınırları içindeki karayollarında trafik hizmetlerinin denetim, gözetim ve yönetiminin belediyelere devredilmesi ile belediye zabıtası tarafından denetimlerin uygulanabilirliği tartışılmalıdır.

Ülkemizde son on yılda hızlı bir toplumsal, ekonomik, siyasal ve kültürel değişim yaşanmaktadır. Kamu kurumlarının da bu değişime ayak uydurması gerekir. Türkiye’de idare merkezden yönetim ve yerinden yönetim esaslarına göre faaliyette bulunmaktadır. Bir beldede yaşayan halkın ortak nitelikteki yerel kamu hizmetlerini yerine getiren belediyeler; halka en yakın yönetim birimleridir.

Bu çalışma yedi bölümden oluşmaktadır. Birinci Bölümde; giriş, ikinci bölümde; belediye zabıtası, belediye zabıtasının tarihçesi ve belediye zabıta hizmetleri konusunda genel bir bilgi verilmeye çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde; Trafiğin tanımı, Türkiye'deki Trafik mevzuatının tarihsel gelişimi, trafik yönetiminden sorumlu kurumlar, kuruluşlar gibi, Türkiye'deki trafik yönetiminin genel işleyişi konusunda bilgi verilmiştir.

Dördüncü bölümde; Türkiye’de kent içi trafik sorunlarına etki eden faktörler, bu sorunların olumsuz etkileri bulunmaktadır.

Beşinci bölümde; çalışmanın diğer bölümlerinde anlatılmış olan, Türkiye'deki kent içi trafik olgusunun daha iyi anlaşılabilmesi amacıyla, özellikle gelişmiş Avrupa ülkelerinden İngiltere, Lüksemburg, İspanya, İtalya, Fransa’daki belediyelerin kent içi trafikle ilgili çalışmaları verilmiştir.

Altıncı bölümde; Kadıköy ilçe Belediyesi Zabıtası'nın trafikle ilgili 2011 yılı çalışmaları ve karşılaştıkları sorunlar tespit edilmiştir.

Yedinci bölümde; Kadıköy İlçe Belediye zabıtası ve halk üzerinde trafik hizmetlerine ilişkin yapılan anket alan araştırması anlatılmıştır.

Son kısımda ise; araştırmaların sonuçları üzerinde bir sentez yapılarak belediye zabıtasının kent içi trafik denetimiyle ilgili önerilerde bulunulmuştur.

2. BELEDİYE ZABITASI

“Zabıta” sözcüğü, Arapça kökenli olup, “zapt” sözcüğünden türemiştir. “Zapt”ın sözcük anlamı, tutanak, sıkıca tutma, zorla ele geçirme gibi çeşitli anlamlara geliyor. (Dönmez 2011, s.1).

“Kolluk” (zabıta) kavramı, insanların toplu ve yerleşik yaşamlarının ilerleyip gelişmesiyle beraber ortaya çıkan bir olgudur. Artan toplumsal ilişkiler, bilgi ve tecrübe alışverişi, karşılıklı iletişim ve etkileşim toplum içinde bir takım ortak değer ve yargılar meydana getirmişlerdir. Toplumun yaşaması ve istikrarı için uyulması zorunlu bazı davranış kuralları da söz konusu değer ve yargıların birer ürünüdürler.¹

Belediyelerde, beldenin ve belde halkının sağlık, esenlik ve huzurunu sağlamak ve korumakla görevli belediye zabıtası bulunur. Yapısal yönden emniyet teşkilatına benzeyen bu kuruluş belediye yönetmeliklerini, belediye yasaklarını ve kendilerine verilen emirleri uygulamakla görevlidir.²

Ülkemizde genel güvenlik ve asayişin, kamu düzeninin sağlanması; halkın can, mal ve namusunun huzur içinde devam ettirilmesi ve suçluların yakalanıp yargı mercilerinin önüne çıkarılması görev ve sorumluluğu, yasalarımıza göre devletin kolluk güçlerine aittir.

Meskûn alanlarda emniyet, kırsal alanlarda ise jandarma kuruluşlarından oluşan bu güce “genel kolluk” (genel zabıta) denir. (Dönmez, a.g.e., s.1)

Genel kolluktan(polis, jandarma) farklı olmak üzere, yasalarla kurulmuş ve daha sınırlı yetkilerle donatılmış bazı kolluk kuruluşları da vardır ki; bunlara da özel kolluk (özel zabıta) kuruluşları denir. Belediye Zabıtası “esenlik” hizmeti veren bu özel kolluk türlerindedir (Keleş 2008, s.122).

Belediyelerin yasalar ve tüzüklerle belirlenmiş, beldenin düzenini koruyup devam ettirmeye ve belde halkının sağlık, huzur ve esenliğini sağlamaya yönelik birçok görevleri vardır. Bu görevleri yerine getirmek için emirler vermek, yasaklar koymak ve uygulamak, bunlara aykırı hareket edenleri cezalandırmak hak ve yetkisine sahiptirler.

¹ Bahadır, G., 1985. Büyük Şehir Düzeyinde Kolluk Hizmetlerinin Örgütlenme ve Yürütülmesi, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Ankara: Gazi Üniversitesi SBE, s.4.

² Belediye kanunu 5393/51 resmi gazete. 25874: 13 temmuz 2005.

Beledi emir ve yasaklarına uymayanları, başka bir deyişle belediye suçlarını işleyenleri araştırmak, men etmek ve gerektiğinde cezai işlem uygulamak veya uygulamak belediye zabıtası'nın asli görevlerindedir.

Bu sebeple, belediye zabıtası ister küçük ilçelerde (Van/Başkale İlçesi, norm kadro: 15, mevcut çalışan: 7) olduğu gibi sadece birkaç elemandan, isterse büyük şehirlerde (İstanbul norm kadro: 8165, mevcut çalışan: 3679)³ olduğu gibi sayıları binleri bulan memur-amir topluluğundan oluşsun, belediyelerde “icrai vazifeler”i üstlenmiş olan belediye personel kadrosu içinde önemli bir yere sahiptir.

2.1 BELEDİYE ZABITASININ TARİHÇESİ

Çok eski dönemlerden beri Türklerde “başbuğ”, daha sonra “subaşı”, Büyük Selçuklularda “muhtesip”, denen komutanlar veya yetkililer Osmanlı Dönemine kadar yönetim işlerine bakmalarının yanında zabıtası görevlerine yakın görevler yaptıkları anlaşılmıştır (Alyot 1947, ss. 9-14. Kazıcı 1987, s. 31).

2.1.1 Osmanlı Döneminde Zabıta

Osmanlı klasik döneminde beledi hizmetlerin bir kısmı devlet teşkilatı, bir kısmı da vakıflar, loncalar ve mahalilerce yerine getiriliyordu. Kentlerin güvenlik hizmetleri ise İstanbul'da Yeniçeri Ocağına mensup Yeniçeri Ağaları, Kaptan paşalar ve Bostancıbaşılar tarafından sağlanırdı. İstanbul dışında bu görevler Mütessesimler, Sancakbeyleri ve Beylerbeyleri tarafından yerine getirilirdi.

Osmanlı'nın İmparatorluk döneminde ise, merkezi yönetimin temsilcisi olan ve aynı zamanda adalet işleri ile görevli olan kadılar günümüzde belediye tembih ve yasaklarının uygulanması ve narh (fiyat) işleri ile de görevlendirilmişlerdi. Kadıların görevlendirildiği yere bir de ihtisap ağası tayin edilirdi. İhtisap ağaları, kadı'nın belediye zabıta işlerinde icra ve infaz memuru idi. Kadılar, çarşı ve Pazar denetimlerini kendilerine bağlı muhtesip veya ihtisap ağası denilen bu icra ve infaz memuru ile birlikte yaparlardı. İhtisap sistemi denilen bu sistem, esasen Arap şehir yönetiminden esinlenerek kurulmuştu.

³ İstanbul büyükşehir ve ilçelerin toplam zabıta sayısından oluşur.

İhtisap ağalarının İmparatorluk içerisindeki kentlerde çok çeşitli görevleri vardı. Bunlardan bir bölümü, günümüzdeki belediye zabıtalının görevlerine benzerdi. Bunlar çarşı ve pazarlarda satılan malların fiyatını, tartısını, kalitesini denetler, narh koyulmasını, dükkanlar'ın temiz tutulmasını, kamuya açık yerlerde geleneklere ve ahlak kurallarına uyulmasını sağlar, yasalar ve gelenek, göreneklere aykırı davranışları cezalandırırdı. Ağır suç işleyenleri kadı karşısına çıkartır. Kadı'nın verdiği cezaları infaz eder veya ettirirdi. Ayrıca, özellikle İstanbul'da malların toptancılara ya da esnafa dağıtılması, bunların gözetiminde yapılırdı.

İhtisap ağalarının bir görevi de, ticaret yapanlardan alınacak her türlü, vergi, resim ve harcı takdiri, miktarı ve toplanmaydı. Bu görevlerini iltizam usulüyle "bedeli mukataa" denilen bir para ödeyerek alırlar, buna karşılık "kul oğlanları" denilen yardımcılarını aracılığıyla dükkânlardan "ihtisap resmi" toplarlardı. Bir çeşit damga vergisi olarak da, Osmanlı sınırları içinde imal edilen yerli mallar ve mensucat malları ile at nallarına, terazi, kantar, okka ve ölçeklere vurulan damga karşılığı, bir bedel tahsil ederlerdi.

İhtisap ağalarının görev ve sorumlulukları kanunnamelerle düzenlenmekteydi. Ancak, bu kanunnamelere karşın zamanla ihtisap ağaları ve kul oğlanlarının vergi toplarken, yetkilerini kötüye kullanmaları yakınmalara neden olmaktadır. 1826 yılında Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasıyla ihtisap ağalığı da kaldırılarak, yerine "ihtisap Nezareti" kuruldu. Kul oğlanlarının görevlerine son verilerek, onların yaptıkları işler "ihtisap neferleri" denilen görevlilere devredildi.

1826 yılında Zaptiye Nezareti zaptiyelerinden bir kısmı ihtisap nezareti emrine verildi. Bu zaptiye memurları da, 1855 yılına kadar belediye memurluğu görevini yaptılar.

Tanzimat döneminde, devlet yönetimini yeniden düzenleme çalışmaları ile, bir yandan bozulan kuruluşların yerine Batı örneğine göre yenileri kurulmaya, diğer yandan da devlet yönetimine işlerlik kazandırılmaya çalışıldı.

Bu konudaki gayretlerden biri de belediye teşkilatı kurulmasına ilişkin çalışmalardır. Ülkemizde bugünkü anlamda ilk belediye örgütlenmesi Tanzimat'ı izleyen yıllarda olmuştur. 1854- 1856 Kırım Savaşı sırasında İstanbul'da yaşanan büyük hareketlilik ve bunun sonucu olarak ortaya çıkan sorunların çözümü amacıyla Fransız komün idarelerinden örnek alınarak İstanbul'da ilk belediye teşkilatı kurulmuştur.

Bu amaçla ihtisap nezareti kaldırılarak yerine ilk belediye olan İstanbul şehremaneti kurulmuştur (16 Ağustos 1855). Şehremaneti, batı ülkelerindeki komünlerin üstlendikleri benzer görevleri yapmak üzere kurulmuştu. Şehremaneti kurulmasıyla Kavaslar belediye zabıtası görevini icra etmeye başladı. Zamanla okuma ve yazması olmayan Kavaslar yerine, batılı anlamda yeni memurluklar ihdas edildi. 1857 yılında İstanbul için çıkarılan nizamname ile beledi hizmetlerin icrasını yürüten memurlara zabıta deyimini kullanılmaya başlandı ve denetleme yetkisi verilenlere de müfettiş – çavuş gibi isimler verildi. Kavas ismi, Komisyon Çavuşu olarak değiştirildi. Belediye zabıta müfettişlerine tebdil, eski ve kıdemli olanlara tebdil eskisi ve daha sonraları da Komiser denildi.

1869 yılında Devlet Şurası'nca (Danıştay) hazırlanan “Dersaadet İddarei Belediye Nizamnamesi” ile belediye teşkilatı tüm İstanbul'a yaygınlaştırıldı(Dönmez 2011, s.21).

Tanzimatla birlikte kurulan Zaptiye Nezareti bütün yurttan güvenlikten sorumlu idi. 1869 yılında çıkarılan bir nizamname ile zaptiye teşkilatının yerini polis teşkilatı aldı ve zabıta işlerini birlikte yürüttü. 1869 yılında yapılan reorganizasyonda Komiser unvanı Başçavuşa, komisyon unvanı da belediye çavuşuna çevrildi. Bu unvanlar, 1877 Belediye Kanunu ile de hükme bağlandı.(Öneş 1987, s.56)

Belediye çavuşları ve başçavuşları nizamnameler, talimatnameler ve emirler gereğince görev yaparlardı. Devamlı devriye gezerek, gördükleri ufak suç ve kusurları düzeltir; büyük suçları ise Şehremanetine cezalandırmak için bildirirlerdi. Bu durum, Cumhuriyet dönemine kadar devam etmiştir.

2.1.2 Cumhuriyet Döneminde Zabıta

Cumhuriyetin kurulmasından sonra belediye yönetimleriyle ilgili çalışmalar hızlandı. Önce 1924 yılında 417 sayılı Ankara Şehremaneti Kanunu ile Ankara'ya özel bir yönetim biçimi getirildi(Toprak 2000, s.9).

Bu Kanun'a göre, Ankara Şehremaneti'nin İçişleri Bakanlığı'nca atanan bir Şehremini'nin yönetiminde Encümeni Emanet ile 24 üyeli bir Cemiyeti Umumiyei Belediye'den oluşması, belediye zabıta hizmetlerinin de, polis teşkilatınca yürütülmesi kabul edilmişti.

Belediye Kanunu'nun hazırlanmasında, kent ve kentteki toplumsal yaşamı düzenlemek bakımından Batılı kent ve kentli modelinden hareket edilmiştir. Bu modeli yaşama geçirecek yasal düzenlemenin kaynağı olarak da "Fransız Belediye Kanunu" seçilmiştir.⁴

1930 yılında yürürlüğe girmiş 1580 sayılı kanun'un 104- 109. Maddeleri zabıta ile ilgili olup, 104. Madde zabitanın görevlerini; 105. Madde kadrosunu; 106. Madde Zabıta Yönetmeliğini; 107. Madde bağlı olduğu merciini; 108. Madde devlet zabıtası gibi olduğunu; 109. Madde zabıta görevlerinin devlet zabıtasına (polise) verilebileceğini öngörmüştü. 1580 sayılı Yasa'nın 105. Maddesinde belirtilen kadro çerçevesinde İstanbul ve Ankara dışında zabıta teşkilatları kurulmuştur. 104. Madde uyarınca ise tüzük ve yönetmeliklerle ve özel kanunlarla tevdi edilen görevler belirlenmiştir.

1580 sayılı Yasa'nın 109. Maddesinde ve 1934 yılında kabul edilmiş Polis Vazife ve Selahiyet Kanunu'nun 3. Maddesinde, Hükümetçe gerekli görülecek yerlerde belediye zabıtası işlerinin Devlet zabıtasına, yani polise gördürülebileceği ve bu takdirde belediye idaresinin genel zabıta giderlerine her 1500 nüfusa bir zabıta memuru isabet edecek surette katılması gerekeceği öngörülmüştü. Bu nedenle, uygulamada belediyeler zabıta memur kadrosu ihdas ederken bu nüfusu esas almışlardır.

Ankara'da 1580 sayılı Kanun'un 109. Maddesi gereğince belediye zabıta hizmetleri, 17.11.1930 tarih ve 10241 sayılı Kararname ile polis teşkilatı tarafından 4. şube müdürlüğü olarak yürütülmüş, 15.7.1949 tarih ve 9642 sayılı Kararname ile polis teşkilatına devir Kararnamesi kaldırılmış ve 11.01.1949 tarihinde fiilen zabıta teşkilatı kurulmuştur.

İstanbul'da ise 1580 sayılı Kanun'un 149 – 153. maddesi ve 10.08.1930 tarih ve 9813 sayılı Kararname gereğince zabıta görevlilerinin polis teşkilatınca yürütülmesine devam edilmiştir. İstanbul birleşik idaresinin ayrılması hakkında 10.03.1954 tarih ve 6349 sayılı Kanun, daha sonra 27.02.1955 tarih ve 6499 sayılı Kanun'la değiştirilerek ayrılma işi 1.3.1956 tarihinde gerçekleşince, burada da zabıta teşkilatı kurulmuş ve göreve başlamıştır.

1984 yılında önce 195 sayılı KHK, sonra 3030 sayılı Kanunun çıkarılması ile büyükşehir ve ilçe belediye zabıta teşkilatları kurulmuştur.

⁴ Bayramoğlu Alada; a. g. m., s.16.

2004 yılında 3030 sayılı kanunun yerini, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu; 2005 yılında 1580 sayılı Kanunun yerini de 5393 sayılı Belediye Kanunu almıştır. Belediyeler için temel yasa durumundaki 5393 sayılı Kanunun 48. Maddesi; belediye teşkilatının, norm kadroya uygun olarak yazı işleri, mali hizmetler, fen işleri ve zabıta birimlerinden oluşacağı, 49 Maddesi; norm kadro ilke ve standartlarının, İçişleri Bakanlığı ve Devlet Personel Başkanlığı tarafından müştereken belirleneceği hükmünü getirmiştir.

Anılan hükme dayanılarak, belediyenin diğer memurları yanında, zabıta memur ve amirlerinin kadroları da önce 2005/ 9809 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulmuş esaslar ile, daha sonra bunun Danıştay'ca yürütmeyi durdurulması üzerine, onun yerini alan 22 Şubat 2007 tarihli “Belediye ve Bağlı Kuruluşları ile Mahalli İdare Birlikleri Norm Kadro İlke ve Standartlarına Dair Yönetmelik” le sayı ve unvan itibarıyla belirlenmiştir.

11.4.2007 tarih ve 26490 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak, yürürlüğe konulan Belediye Zabıtası Yönetmeliği’nde; belediye zabıta teşkilatının kuruluş, görev, yetki ve sorumlulukları, zabıta memurlarının nitelikleri, görevde yükselme ve mesleki eğitimleri, kıyafetleri ile çalışma usul ve esaslarına ilişkin hususlar ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

2.2 BELEDİYE ZABITASININ GÖREV VE HİZMETLERİ

Belediye sınırları içerisinde beldenin düzenini belde halkının sağlık ve huzurunu korumak, Belediye yetkili organlarının bu amaçla alacakları kararların emir ve yasakların uygulanmasını sağlamak belediye suçlarının işlenmesini önleyici tedbirler almak ve işlenen Belediye suçlarını takip etmekle görevli ve yetkili özel bir kolluk kuvvetidir. Belediye Zabıtası, Belediyenin gerçek yönünü oluşturur. Bu bakımdan Belediyenin hemen hemen tüm görevlerinin yerine getirilmesinin önemli bir işlevi vardır. Belediye Yasasının 15. maddesinde sayılan Belediye görevlerinin yerine getirilmesinde Belediye Zabıtasının görevlerini oluşturur.

Şekil 2.1: Belediye Zabıta Denetimleri



Kaynak: Kadıköy Belediyesi Faaliyet Raporu

Belediye zabıtasının görev ve hizmetlerinde yasal dayanaklar şunlardır;

Emir ve Yasakları Yönetmeliği

5393 sayılı Belediye Kanunu

5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu

5326 sayılı Kabahatler Kanunu

3194 sayılı İmar Kanunu

4077 sayılı Tüketiciyi Koruma Kanunu

2872 sayılı Çevre Kanunu

3285 sayılı Hayvan Sağlığı Zabıtası Kanunu

2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu

2918 sayılı Kanunun

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu

5237 sayılı Türk Ceza Kanunu

1608 sayılı Belediye Ceza Kanunu

775 sayılı Gecekondu Kanunu

394 sayılı Hafta Tatili Kanunu

1593 sayılı Genel Sağlığı Koruma Kanunu

5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu

80 Sayılı Hal Kanunu

4207 sayılı Tütün ve Tütün Mamüllerinin Zararının Önlenmesi Hak. Kanun

634 Sayılı Kat Mülkiyet Kanunu

4982 Sayılı Bilgi Edinme Kanunu

4734 Sayılı Kamu İhale Kanunu

Belediye Zabıta Yönetmeliği

9207 Sayılı İşyeri Açma ve Çalışma Yönetmeliği

Taşınır Mal Yönetmeliği

Yukardaki listeye daha birçok kanun ve yönetmelik ekleyebiliriz. Bu kanunlar içinde zabitanın çok yoğun olarak kullandığı kanunlar; kabahatler kanunu, 1608 sayılı kanun ve emir ve yasaklar yönetmeliğidir.

Zabıta Hizmetleri şunlardır;

- a) Huzur ve sükûn ile ilgili hizmetler
- b) Temizlik ile ilgili hizmetler
- c) Nizam - intizam temini ile ilgili hizmetler
- d) Sağlık ve Emniyet ile ilgili yasakların takibi
- e) Daimi ve geçici pazar yerleri ile ilgili hizmetler
- f) Halkın yiyip içmesi, taranıp temizlenmesi, eğlenmesine mahsus yerlerin kontrolü
- g) Gecekondu takibi
- h) Trafik ve Ulaşım Araçları ile İlgili Hizmetler

2.2.1 Huzur Ve Sükun İle İlgili Hizmetler

- a) Ana arter ve meydanlarda gezici satıcı faaliyetine engel olmak
- b) Yüksek sesle bağıarak, ses yükseltici ve hoparlörlü araçlarla satış, reklam, ilan yapan ve müşteri celbi maksadıyla bağııp çağırnlara engel olmak,
- c) Yapılışları, görünüşleri ve kokuları ile gelip geçenleri rahatsız edecek çöp, sakatat, yaş deri vs. leri taşıyanlara engel olmak
- d) Etrafi rahatsız edecek şekilde hayvan bulunduranları engellemek.

2.2.2 Temizlik İle İlgili Hizmetler

- a) Çöp, süprüntü, kağıt, meyve artıkları, yemiş kabukları, inşaat artıkları ile tükürerek yerleri kirletenlere engel olmak,
- b) Halka açık tüm yerlerin temizlik ve düzenini denetlemek,
- c) Her türlü yıkım ve tamiratlarda etrafi rahatsız edici toz ve molozların etrafa yayılmasını önlemeyenlere engel olmak,
- d) Kanalizasyon ve kanal temizliği için ruhsatsız baca açan ve kanal bağlantısı yapanlara engel olmak,
- e) Yollara paspas atanlara engel olmak, budanan, kesilen ve kırılan ağaçları, ağaç dallarını, park ve bahçe artıklarını yollara ve trotuara bırakanlara engel olmak,
- f) Kapı, pencere, balkon, teras ve apartman aydınlıklarından sokağa, caddeye, arsaya, bahçeye ve bitişik evlerin teras ve damlarına çöp, kağıt, bulaşık suyu vs. atanlara engel olmak,
- g) Belediye Zabıta Yönetmeliği'nin ilgili maddesi ile apartmanların Yönetim Kurullarının aldığı kararlar dışında her türlü binaların balkon, teras ve pencerelerinden halı, kilim vs. silkeleyenlere engel olmak,
- h) Binalardan dışarıya soba borusu, baca, kanalizasyon fosseptik ve her türlü çirkef suların akıntı ve sızıntısına mani olmayanlar ile yağmur suyu borularını tabana kadar indirmeyenlere engel olmak,
- i) Dükkanları temizlerken kirli, çamurlu ve çirkef suları kanal ızgaralarına bağlamayanlara engel olmak,
- j) Her türlü bina ve inşaat dâhilinde çıkan suları kanal ızgaralarına bağlamayanlara engel olmak,
- k) Bina önlerinde ve yollarda araç yıkayarak çevreyi kirletenlere engel olmaktır.

2.2.3 Nizam - İntizam Temini İle İlgili Hizmetler

- a) Belediyece konulmuş her nevi sokak levhaları ile kapı numaraları, çöp kutularının yerlerini değiştirenlere engel olmak,
- b) Umumi yerlerde çimenlere, çiçeklere basanlar ve bu alanlarda top oynayanlara engel olmak,
- c) Ağaçlara çivi çakanlara, ilan yapıştırıran ve asanlara engel olmak,
- d) Dükkân ve binaların sokak cephelerine dikey olarak ilan-reklam asanlara, 3 m. yükseklikten aşağıya perde, saçak ve siper yapanlar ile tretuvar üzerine seyyar veya sabit işaret levhası, reklam panosu koyanlara engel olmak,
- e) İnşaatlarda işgaliye ödenen tahta perde ile çevrili alan dışına inşaat malzemesi koyanlar ile yol ve trotuar vasfını bozanlara engel olmak,
- f) Her türlü inşaat tamirat artık ve molozlarını yollara, tretuvarlara, arsalara dökenlere engel olmak,
- g) Toprak, kum, mıcır, kömür ve kömür tozu vs. maddeleri branda örtmeden taşıyan araçlara engel olmak,
- h) Yol, meydan, pazar, iskele ve köprü gibi umuma mahsus yerler ile han, pasaj gibi umumi binaların girişlerini izin almadan işgal edenlere engel olmak,
- i) Dükkânların önlerine masa, sandalye, tezgâh ile teşhir amaçlı emtia çıkarıp işgal edenlere engel olmak.

2.2.4 Sağlık Ve Emniyet İle İlgili Yasakların Takibi

- a) Belediyeye kayıt edilmemiş, numara almamış, aşılama işlemini süresi içerisinde yaptırmamış, tasmaşız ve yularsız hayvan bulundurup, dolaştıranlara engel olmak,
- b) Meydan, yol ve tretuvarlarda her türlü hafriyatta emniyet tedbiri almayanlara engel olmak,
- c) Binaların yol cephelerindeki pencere, balkon, teras vs. yerlere gerekli tedbirleri almadan çiçek saksısı ve her türlü eşyayı koyanlara engel olmak,
- d) Meskûn mahalde ahır bulunduranlara engel olmak,

- e) Şehrin içindeki arsalarda bulunan sarnıç ve kuyu gibi çukurları açık bulunduranlara ve kuyuların etrafını çevirmeden gerekli önlem almayanlara engel olmak,
- f) Merkezi sistemle ısıtılan binalarda dış hava sıcaklığı 13 derecenin altına düştüğü zamanlarda yakıtı olmasına rağmen, kaloriferleri yakmayan bina yöneticileri hakkında gerekli işlem yapmak
- g) Her türlü bina ve dairelerde üst kat banyo ve wc'sinden akan su sızıntılarına meydan verenlere engel olmak.
- h) Yenilecek içilecek ve halkın sıhhati ile ilgili her şeyi ve bunların imal edildikleri yerleri, ilgili yasa, tüzük ve yönetmeliklerine uygunluk bakımından sürekli denetlemek

2.2.5 Daimi ve geçici pazar yerleri ile ilgili hizmetler

- a) Tescil edilmiş semt pazarlarında faaliyet gösteren esnaflara, Müdürlük Esnaf Sicil Bürosunca her yıl düzenlenerek pazarcı esnafına verilmiş olan Esnaf Sicil Belgelerini denetlemek,
- b) İlçe dâhilinde kurulan daimi ve geçici pazar yerlerinde nizam intizam temin etmek,
- c) Pazarcı esnafının satışa arz ettiği emtia üzerine fiyat etiketi konulup, konulmadığını kontrol etmek, etiket koymayanlar hakkında işlem yapmak,
- d) Pazarcı esnafının kullandığı terazileri Ölçü Ayar Memurları ile müştereken kontrol etmek,
- e) Pazarcı esnafının pazar yerlerini kirletmelerine engel olmaktır.

2.2.6 Halkın Yiyip İçmesi, Taranıp Temizlenmesi, Eğlenmesine Mahsus Yerlerin Kontrolü

- a) Bu tür yerlerin ruhsatsız faaliyet göstermelerine engel olmak,
- b) Bu tür işyerleri işleten ve çalışanların yeterlilik belgelerini kontrol etmek,
- c) Bu tür işyerindeki umumi temizliği kontrol etmek,
- d) Bu tür işyerlerinde çalışanların sağlık muayene cüzdanlarını kontrol etmek,
- e) Bahsi geçen işyerlerinde yapılan denetimlerin izlendiği Belediye Teftiş Defterlerinin bulundurulmasını sağlamak.

2.2.7 Gecekondu Takibi

775 Sayılı Gecekondu Kanunu gereğince Belediye Vakıf hazine arazileri üzerine yapılmakta olan gecekondu (inşai) faaliyetlerine engel olmak, yapılmış olan gecekonduları yıkmak, ilgilileri hakkında yasal işlem yapılmak üzere Cumhuriyet Savcılığına sevk etmek. Kaçak inşaat yapımının engellenmesini sağlamaktır.

2.2.8 Trafik ve Ulaşım Araçları ile İlgili Hizmetler

Belediye sınırları ve mücavir alanlar içinde, özellikle toplu taşıma, trafik ve ulaşım ile ilgili görevlerin yasalara uygun, zamanında, verimli ve eksiksiz yapılmasını sağlamak, Belediye Zabıtasının önemli görevlerinden biridir. Bu görevler 03.07.2005 tarihli ve 5393 sayılı Belediye Kanunu, 10.07.2004 tarihli ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunlarına dayanılarak yapılır. Cezai işlemlerde 1608, 2918 ve 4207 sayılı Kanunlar uygulanır.⁵

Şekil 2.2: Belediye Zabıtası Minibüs Denetlemesi



Kaynak: <http://tekirdag.bel.tr/resimler/haber/haberresim/trafik>.

⁵ İstanbul Büyükşehir Belediyesi (M) Ve (Tm) Seri Plakalı Ve Hatlı Ticari Minibüs Ve Ticari Taksi Ve Taksi Dolmuş Yönergeleri

Bu görevler şunlardır;

Minibüs ve Özel Halk Otobüslerinin,

- i. Ruhsatlarını,
- ii. Güzergâhlarını,
- iii. Sürücülerin kılık kıyafetlerini,
- iv. Sürücülerin müşteri ile ilişkilerini,
- v. Araçların aksesuarlarını,
- vi. Araç içi döşemeyi denetlemektir.

Ayrıca;

- i. Duraklarda fazla bekleme yapanlara,
- ii. Fazla yolcu alanlara (minibüsler için),
- iii. Son durağa kadar gitmeyerek, kısa devre yapanlara,
- iv. Hatlarını belirten levhaları olmayanlara,
- v. Cadde, meydan ve bulvarlarda araçlarını yıkayanlara,
- vi. Bağırarak yolcu çağıranlara,
- vii. Kaldırıma park eden araçlara;
- viii. Korsan olarak çalışan araçlara cezai işlem uygulamaktır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Zabıta Daire Başkanlığı trafik zabıta ekipleri tarafından 2007 – 2011 yılları arasında yapılan çalışmaları örnek olarak aşağıdaki tabloda gösterebiliriz.

Tablo 2.1: İstanbul'da Toplu Taşıma Araçları Denetimleri

	Ölçü	2007	2008	2009	2010	2011
Denetlenen araç	Adet	7.057	21.921	21.376	20.695	24.839
İdari yaptırım tutanağı	Adet	488	1904	2.242	2.701	4.942
İdari para cezası	Lira	39.110	111.623	154.698	165.390	372.802
Trafikten men	Adet	484	165	-	67	33

Kaynak: İBB 2011 yılı faaliyet raporu, s,186

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Zabıta Daire Başkanlığı Trafik zabıta ekipleri tarafından, servis araçları, minibüs, ticari taksi, taksi dolmuş ve özel halk otobüslerine yönelik denetimler yapmaktadır. UKOME kararları, servis araçları, ticari taksi ve minibüs yönergeleri ile belirlenen kuralları ihlal eden toplu taşıma araç ilgililerine, 1608 ve 5326 sayılı kanunlar doğrultusunda idari yaptırımlar uygulanmaktadır. 2011 yılında 24.839 araç denetlenmiş, denetlenmiş araçların yüzde 20'si olan 4.942 araca idari yaptırım tutanağı tanzim edilmiş ve toplam 372.802 TL idari para cezası kesilmiştir. Ayrıca 33 araç trafikten men cezası almıştır.

2.3 BELEDİYE ZABITASININ SORUNLARI

Belediye zabıtasının personel sorunlarından önemli bir kısmı şunlardır;

- a. Yetişmiş ve nitelikli eleman eksikliği,
- b. Hizmet alanlarının çeşitliliği,
- c. Belli konumlardaki personelin kendilerinin karar alamaması ve siyasi olarak gelen yöneticilerin isteklerine uymak zorunda kalmaları,
- d. Hizmet içi eğitim uygulamalarının ihmal edilmesi ve bunun bir sonucu olarak, personelin görevin yerine getirilmesi için gerekli bilgi, beceri, tavır ve davranışları öğrenmelerinin güçleşmesi,
- e. Hizmette etkinsizlik ve verimsizlik,
- f. Fiilen çalışanlarla emekliler arasındaki gelir farkı yüksekliğinin bir sonucu olarak emekliliğin güvence olmaktan çıkması,

Günümüzde Türkiye'de kimi belediyelerde birkaç elemandan, kimilerinde ise yüzlerce elemandan oluşan belediye zabıta örgütleri faaliyetlerini sürdürmektedir. Belediye Zabıta Personeli yaklaşık olarak 1.500 nüfusa bir zabıta personeli isabet etmesi gerekirken. Ancak genel olarak ortalama 5.000 kişiye bir zabıta memuru düşmektedir. Bazı belediyelerde zabıta elemanı yetersizliği sorunu, taşeron veya geçici işçi statüsünde çalışan personele zabıta memuru üniformasına benzer üniforma giydirilmek suretiyle çözülmeye çalışılmaktadır. Ancak olası herhangi bir olay karşısında bu tip uygulamalar savunulamayacağından ve herhangi bir zabıtta imzalarının geçersiz olması, duyulan gerçek ihtiyaç oranında zabıta personeli kadrosu tahsis edilmesi ve istihdamlarının sağlanması çok daha uygun görünmektedir.

Belediye Zabıtası onlarca kanun, yönetmelik ve talimatnamelerle iç içe çalışmaktadır. Böyle bir durumda eğitimi ve bilgi donanımı büyük önem kazanmaktadır. Şimdilik bu kurum içi mesleki temel eğitimle zabıta memurlarına kazandırılmaya çalışılmaktadır. Bu eğitimin yeterli olduğunu söylemek mümkün değildir. Zabıta eğer belediyelerin vitrini olacaksa telsiz kullanılmasından tutun, halkla ilişkilere kadar, çok geniş tabanlı bir eğitim programına tabi tutulmalıdır. Bu da ancak bir üniversite çatısında olmalıdır.

Belediye Zabıtası günün 24 saatinde hizmet veren özel bir kolluk kuvvetidir. Hizmet alanları gün geçtikçe çeşitlenmektedir. İmar, Ruhsat, Yapı Kontrol, Seyyar, Trafik, Çevre Kontrol, Tüketici, Turizm, Temizlik, Sağlık vb. gibi sayabiliriz. Çalışma koşulları da oldukça stresli ve maşekkatlıdır. Zabıta hizmetleri hafta tatili ve bayram tatili gibi günlerde bile aksatılamaz. Bu nedenle diğer kolluk görevlerine verilen yıpranma hakkının belediye zabıtalara da verilmelidir.

Yerel yönetimlerin güçlendirilmesi, daha etkin ve daha verimli çalıştırılması, hizmet götüren, çözümler sunan bir konuma getirilmesi isteniyorsa burada Zabıta ihmal edilmemelidir. Çünkü belediye zabıtasını ihmal edilmesi kenti, kent insanını ve kent sağlığını ihmal etmek anlamına gelmektedir. Zabıtayı ihmal etmek, merdiven altı üretime, gecekondulaşmaya, kaçak yapılaşmaya, çevre kirliliğine, vergi kaçakçılığına, trafiğin aksamasına vb. olumsuzluklara davetiye çıkartmaktır.

Zabıta il bazında Müdürlük olarak teşkilatlanmalıdır. Zabıta, beledi görevlerini ifa ederken karşılaştıkları siyasi baskılardan kurtarılmalıdır. Fiilen çalışanlarla emekliler arasındaki gelir farkı yüksekliğinin bir sonucu olarak emekliliğin güvence olmaktan çıkmaktadır.

Tablo 2.2: İstanbul Büyükşehir Ve İlçe Belediyelerinin Zabıta Sayısı

	Belediyeler	Nüfus	Norm Kadro Kodu	Norm Kadro Sayısı	Mevcut Çalışan Kadro Sayısı
1	Adalar	13883	C5	30	21
2	Arnavut köy	198230	C12	106	31
3	Ataşehir	387502	C15	151	83
4	Avcılar	383736	C15	151	78
5	Bağcılar	746650	C19	256	74
6	Bahçelievler	600900	C17	196	87
7	Bakırköy	220663	C13	121	81
8	Başak şehir	284488	C13	121	52
9	Bayrampaşa	269709	C14	136	63
10	Beşiktaş	187053	C12	106	83
11	Beykoz	247284	C13	121	38
12	Beylik düzü	218120	C13	121	35
13	Beyoğlu	248206	C13	121	152
14	Büyükçekmece	192843	C12	106	69
15	Çatalca	63379	C8	59	19
16	Çekmeköy	183013	C12	106	39
17	Esenyurt	500027	C16	166	93
18	Esenler	461382	C16	166	41
19	Eyüp	345790	C15	151	67
20	Fatih	429351	C16	166	165
21	Gaziosmanpaşa	482553	C16	166	71
22	Güngören	309135	C15	151	50
23	Kadıköy	531997	C17	196	114
24	Kâğıthane	419865	C16	166	87
25	Kartal	440887	C16	166	53
26	Küçükçekmece	711112	C18	226	132
27	Maltepe	452099	C16	166	70
28	Pendik	609535	C17	196	85
29	Sancaktepe	267537	C14	136	45
30	Sarıyer	287309	C14	136	82
31	Silivri	144781	C11	93	8
32	Sultan gazi	483225	C16	166	58
33	Sultanbeyli	298143	C14	136	63
34	Şile	28847	C5	30	11
35	Şişli	320763	C15	151	96
36	Tuzla	197230	C12	106	70
37	Ümraniye	631603	C18	226	55
38	Üsküdar	532182	C17	196	92
39	Zeytinburnu	293228	C14	136	72
40	İst. Büyükşehir	13624240	A5	2563	997
	Toplam			8165	3679

Kaynak: 1)TUIK 2011, 2)Norm Kadro Yönetmeliği, 3)Adı Geçen Beldiyelerin 2011 Yılı Faaliyet Raporları ve Zabıta Müdürlükleri.

İstanbul ilinde toplam belediye zabıtasının (müdür, amir, komser ve memur) norm kadro sayısı 8165'dir. Mevcut çalışanların sayısı 3679 dur. İstanbul'da belediye zabıta memuru açığı yüzde 65'dir. 1500 kişiye 1 belediye zabıta memuru düşmesi gerekirken, 2012 yılı itibariyle 3700 kişiye 1 belediye zabıta memuru düşmektedir. Kadıköy ilçesinde ise 4666 kişiye 1 belediye zabıta memuru düşmektedir. İstanbul'da toplam trafik polisi sayısı ise 3.200 – 3.300 civarındadır.⁶ İstanbul'da norm kadro dolduğunda kent içi trafik denetlemesi hizmetlerinde personel sıkıntısı yaşamadan üstesinden gelebilir.

Belediyelerin zabıta almamasının sebebi 11/04/2007 tarihli ve 26490 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Belediye Zabıta Yönetmeliğinin “Zabıta memurluğuna atanma şartları” başlıklı 13. Maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde yer alan; “Tartılma ve ölçülme aç karnına, soyunuk ve çıplak ayakla olmak kaydıyla erkeklerde en az 1.67 m, kadınlarda en az 1.60 m boyunda olmak ve boyun 1 metre den fazla olan kısmı ile kilosu arasında (+,-) 10 kg. dan fazla fark olmamak,,” hükmü ile “Yazılı ve sözlü sınav” başlıklı 14. Maddesinin yürütülmesi Danıştay 12. Dairesinin 20/01/2009 tarihli ve E: 2008/5911 sayılı kararı ile durdurulduğundan Belediyeler zabıta alımı yapamamakta ve zabıtta kadrosunda da büyük bir kadro açığı doğmaktadır.

⁶ İstanbul İl Trafik Müdürlüğü

3. TRAFİK

Trafik sözcüğü, İtalyanca “traffico”, Fransızca “trafic”, İngilizce “traffic”, Osmanlıcada ise “seyrüsefer” yani geliş-gidiş sözcükleri ile ifade edilen, “yayaların, hayvanların ve araçları yol üzerindeki hal ve hareketleri” anlamında kullanılan bir kelimedir.⁷

Cumhuriyet ilanından sonraki yıllarda ülkemizde çok az sayıda motorlu araç bulunmakta ve bu nedenle trafik ciddi bir sorun olarak kabul edilmemektedir.

14 Nisan 1930 gün ve 1471 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 1580 sayılı belediye kanununun “Belediyelerin Görevleri” başlığını taşıyan 15. maddesinin 9. fıkrası ile belediyeler veya beldelerde köyler arasında seyrüsefer eden yük ve binek araba ve hayvanları ile otomobil, otobüs ve kamyonların azami istiap hallerini tespit, sınıflarını ve numaralarını tayin ile işletenlerin ehliyet ve sıhhatlerini kontrol etmek görevi, bu vesait sahiplerinin daimi ikametgâhlarının bağlı olduğu kaza belediye idaresine verilmiştir.

Aynı maddenin 10. Fıkrası, nakliye vasıtalarının nevi ve cinsine göre belde dahilinde azami ve asgari süratini belirlemek, seyrüsefer tarifelerini tanzim ve ilan ile trafik düzenini temin etmek görevini belediyelere vermiştir.

Bu maddenin 74. Fıkrası ile belediyenin görevleri içinde yer alan seyrüseferleri tanzim için talimatlar yapmak görevinin yerine getirilebilmesi için, öncelikle büyük illerde olmak üzere, taşıtların kayıt tescil işlemlerinin yapılması, şoför adaylarına sınavla ehliyetname verilmesi, trafik düzenin sağlanması ve araçların fiyat tarifelerinin belirlenmesi amacıyla seyrüsefer talimatnameleri hazırlanmış ve uygulamaya başlamıştır.

Ancak trafik hizmetlerinin belediyelerce yapılması, her belediyenin diğerlerine uymayan kurallar uygulanmasına, araçların teknik muayenelerinin gereği gibi yapılamamasına, ehliyet sınavlarında müsamaha edilmesine, şehirlerarası yollar ile kırsal kesimlerde trafik denetimlerinin yapılamamasına neden olduğu görülmüş ve yeni tedbirler alınması zorunluluğu meydana gelmiştir.

⁷ TBMM Türkiye Trafik Güvenliği Araştırma Komisyonu Raporu, 2002. Ankara: TBMM Basımevi,

11 Mayıs 1953 tarihinde Türkiye büyük millet Meclisi'nde kabul edilmiş ve 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu olarak 18 Mayıs 1953 gün ve 8411 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

6085 sayılı Karayolları Trafik kanununun 3. maddesinde; “trafiğin tanzim ve murakabesinin Emniyet Genel Müdürlüğünce teşkil edilecek bölge ve il trafik zabıtasınca yapılacağı, ayrıca merkezde ve teşkilatında şube Müdürlüğü bulunan il Emniyet müdürlüklerinde de trafik büroları kurulacağı” hükmüne bağlanmıştır.

Böylece, özel bir trafik zabıtasının kuruluşu, ancak Cumhuriyet ilanından 30 sene sonra mümkün olabilmıştır.

Bu kanunla, Emniyet ve Karayolları Genel Müdürlüklerinin mevcut görevlerine ilave olarak yeni görevler verilmiş, şehirlerde trafik düzenine ait kararları almak üzere İl Trafik Komisyonları kurulmuştur.

Ayrıca, belediyeler şehir içinde trafiğin düzenlemesine ve alt yapısının yapılmasına ilişkin yükümlülük getirilmiştir.

6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 76. maddesiyle 1580 sayılı Belediye Kanunu'nun karayolu trafiğine ilişkin hükümleri kaldırılmıştır.

6085 sayılı kanunu uygulamasında meydana gelen aksaklıklar ve noksanlıklar tamamen giderilmediğinden, 1981 yılında İç İşleri Bakanlığınca karayolu trafiği yönünden günün ihtiyaçlarına, ülke şartlarına ve uluslararası antlaşmalara uygun olarak bütün konuları kapsayacak şekilde yeni bir Karayolları Trafik Kanunu Tasarısı hazırlanmış ve bu tasarının hazırlanmasında teknik konu ve ortak hükümler için yabancı ülke mevzuatlarından yararlanılmıştır.

Bu tasarı, Danışma Meclisi ve Milli Güvenlik Konseyi ihtisas komisyonlarında daha da olgunlaştırılarak 13.10.1983 tarihinde Milli Güvenlik Konseyi tarafından kabul edilmiş, 18 Ekim 1983 gün ve 18195 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 137. Maddesi, kanunun bazı maddelerinin yayımı tarihinde diğer maddelerinin ise yirmi ay sonra yürürlüğe gireceğini hükme bağladığından, kanunun tümü 18 Haziran 1985 tarihinde 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu olarak yürürlüğe girmiştir.

2918 sayılı Trafik Kanununun getirdiği bir takım yeniliklerin yanında, trafik polisine, sürücüsü tespit edilemeyen araçların kural ihlali yapması halinde, aracın tescil plakasına göre tutanak düzenleme yetkisi verilmiştir.

Trafik zabıtasının bulunmadığı veya yetersiz olduğu tespit edilen yerlerde(il yolu-köy, orman yolu) Jandarma trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman jandarmalar eliyle trafiği denetlemeye, düzenlemeye ve trafik suçlarına el koymaya görevli ve yetkili kılınmıştır.

Karayolu güvenliği; karayollarının yapımı, bakımı ve işaretlenmesi açısından Karayolları Genel Müdürlüğü'nü, duran ve akan trafiğin yönetimi ve denetimi açısından Emniyet Genel Müdürlüğünü ilgilendirmektedir. Kazalarda ilk yardım ve acil yardım sağlık Bakanlığının, genel trafik eğitimi ile sürücülerin eğitimi ise Milli Eğitim Bakanlığının görevleri açısından bulunmaktadır.

3.1 TRAFİKLE İLGİLİ GÖREVLİ KURULLAR, KURULUŞLAR VE KOMİSYONLAR⁸

- a) Karayolları Güvenliği Yüksek Kurulu
- b) Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu
- c) Emniyet Genel Müdürlüğü'nün Trafik Kuruluşları
- d) Jandarma Genel Komutanlığı
- e) Karayolları Genel Müdürlüğü
- f) Milli Eğitim Bakanlığı
- g) Sağlık Bakanlığı
- h) Ulaştırma Bakanlığı
- i) Tarım, Orman ve Köy İşleri Bakanlığı
- j) Belediye Trafik Birimleri
- k) İl ve İlçe Trafik Komisyonları

3.1.1 Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu

Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu, Başbakanın başkanlığında ve kanunda yazılı bakanların katılımıyla toplanır. Trafik Hizmetleri Başkanlığı'nca hazırlanarak, Karay

⁸ Karayolları Trafik Kanunu. **Resmi Gazete**, 2918; 18 Ekim 1983.

yolu Trafik Güvenliği Kurulu'nce uygun görülen önerileri değerlendirerek karara bağlar ve kararların yaşama geçirilmesi için gerekli koordinasyon önlemlerini belirler. Kurul yılda iki defa olağan, Başbakan'ın gerek görmesi halinde de olağanüstü olarak, gündemle toplanır.

3.1.2 Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu

Karayolları Trafik Güvenliği Kurulu, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanı'nın başkanlığında, Kanunda belirtilen bakanlık temsilcileri ve kamu kurum ve kuruluşlarının temsilcileri ile ayda bir kez toplanır. Zorunlu hallerde başkan tarafından istenildiği zaman toplantıya çağrılabilir. Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu, Trafik Hizmetleri Başkanlığınca trafik hizmetlerinin çağdaş ve güvenli bir şekilde yürütülmesi amacıyla önerilen veya katılacak temsilcilerce önerilecek önlemlerin uygulanabilirliğini tartışarak, karara bağlar.

Kurulun Görev ve Yetkileri şunlardır;

- i. Trafikle ilgili kuruluşlar arasında koordinasyon sağlanmasına ilişkin önerilerde bulunmak,
- ii. Trafik kazaların azaltılmasına ilişkin önerilerde bulunmak,
- iii. Uygulamalarda görülen aksaklıkları tespit etmek,
- iv. Kendi görev alanına giren konularla ilgili yasal düzenlemeden kaynaklanan eksiklikleri belirlemektir.

3.1.3 Emniyet Genel Müdürlüğü'nün Trafik Kuruluşları

Emniyet Genel Müdürlüğü'nce bağlı olarak kurulan Trafik Hizmetleri Başkanlığı'nce yürütülür. Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Emniyet Genel Müdür Yardımcısı tarafından yerine getirilir. Emniyet Genel Müdürlüğü'nün merkez, bölge, il ve ilçe trafik zabıtası kuruluşları Trafik Hizmetleri Başkanlığı'na bağlı olarak çalışır.

Kuruluşların Görev ve Yetkileri:

- i. Araçları, Kanununa göre araçlarda bulundurulması gerekli gereçleri, sürücülerini ve bunlara ait belgeleri, sürücülerinin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kurallara uyup uymadığını, trafik düzenlemelerinin ve çeşitli tesislerin kanun hükümlerine uygun olup olmadığını denetlemek,
- ii. Duran ve akan trafiği düzenlemek ve yönetmek,

- iii. El koyduğu trafik kazalarında trafik kaza tespit tutanağı düzenlemek,
- iv. Trafik suçu işleyenler hakkında tutanak düzenlemek, gerekli işlemleri yapmak ve takip etmek,
- v. Trafik kazası neticesinde hastalanan veya yaralananların bakımlarını sağlayacak tedbirlerin süratle alınmasına yardımcı olmak ve yakınlarına haber vermek,
- vi. Araçların tescil işlemlerini yaparak belge ve plakalarını vermek,
- vii. Sürücülerin belgelerini vermek,
- viii. Ülke çapında taşıtların ve sürücülerin sicillerini tutmak, teknik ve hukuki değişiklerini işlemek, istatistiki bilgileri toplamak ve değerlendirmek,
- ix. Trafik kazalarının oluş nedenleri ile ilgili tüm unsurları kapsayan istatistik verileri ve bilgilerini toplamak, değerlendirmek, sonuçlarına göre önlemlerin alınmasını sağlamak ve ilgili kuruluşlara teklifte bulunmak,
- x. Hasar tazminatı ödemelerini hızlandırmak amacıyla, sigorta şirketlerince istenecek gerekli bilgi ve belgeleri vermek,
- xi. Ayrıca Kanunla ve Kanuna göre çıkarılmış olan yönetmeliklerle verilen diğer görevleri yapmaktır.

3.1.4 Jandarma Genel Komutanlığı

Trafik zabitasının bulunmadığı ve yeterli olmadığı yerlerde, polis; polisin ve trafik teşkilatının görev alanı dışında kalan yerlerde de jandarma, trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman jandarmalar trafiği düzenlemeye ve trafik suçlarına el koymaya görevli ve yetkilidir. Jandarma Genel Komutanlığına verilen görevler, Jandarma Genel Komutanlığına bağlı olarak kurulan, merkezde Asayiş Daire Trafik Şube Müdürlüğü ilde trafik kısmı ve ilçe jandarma komutanlıklarına bağlı olarak teşkil eden trafik timi vasıtasıyla yürütülür.

Görev ve Yetkileri;

- i. Kontrolünden sorumlu olduğu karayolları üzerinde araçları ve bu araçlarda bulundurulması gereken belge ve gereçleri, sürücülerini ve bunlara ait belgeleri, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kural dışı hareketlerini denetlemek, duran veya akan trafiğin düzenlemesini ve yönetilmesini sağlamak,
- ii. Meydana gelen kazalara el koymak, kazanın oluş nedenlerini tüm kusurlu unsurlara göre inceleyerek, iz ve delililerini tespit etmek, adli işlemlere ve

- istatistikî bilgilere esas olmak üzere kaza tespit tutanağı tanzim etmek, ettirilmesini sağlamak,
- iii. Trafik kazaları sonucu yolun trafiğe kapanmış olması halinde, kazaya ait iz ve delilleri kaybolmayacak şekilde işaretlemek, trafik güvenliği yönünden gerekli tedbirleri almak ve yolun trafiğe açılmasını sağlamak,
 - iv. Ölüm ve yaralanma ile sonuçlanan trafik kazalarında, kazazedelere ilk ve acil yardımın yapılmasını, en yakın sağlık kuruluşuna götürülmesini, götürülmesi sağlık yönünden sakıncası bulunan yaralılar içinde, sağlık personelinin olay mahalline getirilmesini sağlamak,
 - v. Meydana gelen trafik kazalarını oluş nedenlerine göre incelemek, tüm kusurlu unsurlara göre değerlendirmek ve sonuçlarına göre gereken tedbirleri almak ve gerektiğinde ilgili kuruluşlara bilgi vermek,
 - vi. Karayolları Trafik Kanununun suç saydığı bir fiilden dolayı sürücüler hakkında suç veya ceza tutanağı düzenlemek,
 - vii. Ayrıca, Karayolları Trafik Kanunu ve Kanununa göre çıkarılmış olan yönetmeliklerle jandarmaya verilen diğer görevleri yapmaktır.

3.1.5 Karayolları Genel Müdürlüğü

Görev ve Yetkileri;

- i. Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında can ve mal güvenliği yönünden gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak önlemleri almak, aldırarak,
- ii. Tüm karayollarındaki işaretleme standartlarını tespit etmek, yayınlamak ve kontrol etmek,
- iii. Trafik ve araç trafiğine ait görüş bildirmek, karayolu güvenliğini ilgilendiren konulardaki projeleri incelemek ve onaylamak,
- iv. Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında, İçişleri Bakanlığı'nın uygun görüşü alınmak suretiyle, yönetmelikle belirlenen hız sınırlarının üstünde veya altında hız sınırları belirlemek ve işaretlemek,
- v. Trafik kazalarının oluş nedenlerine göre verileri hazırlamak ve karayollarında gerekli önleyici teknik tedbirleri almak,

- vi. Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında trafik güvenliğini ilgilendiren kavşak, durak yeri, aydınlatma, yol dışı park yerleri ve benzeri tesisleri yapmak, yaptırmak veya diğer kuruluşlarca hazırlanan projeleri tetkik ve uygun olanları tasdik etmek,
- vii. Yetkili birimlerce veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik kaza analizi sonucu, altyapı ve yolun fiziki yapısı ile işaretlenmeye dayalı kaza sebepleri göz önünde bulundurularak önerilen gerekli önlemleri almak,
- viii. Araçların sağlık kontrollerini yapmak ve yaptırmak, aykırı görülen hususlar hakkında suç veya ceza tutanağı düzenlemek,
- ix. Tescile bağlı araçların muayenelerini yapmak ve yaptırmak ve kanununun 13, 14, 16, 17, 18, 35, 47/a ve 65 inci maddeleri hükümlerine aykırı hareket edenler hakkında suç veya ceza tutanağı düzenlemek; 47 inci maddesinin (b), (c) ve (d) bentlerinde belirtilen kural ihlallerinin tespiti halinde, durumu bir tutanakla belirlemek ve gerekli işlemin yapılması için en yakın trafik kuruluşuna teslim etmektir.
- x. Kanunla ve bu kanuna göre çıkarılmış olan yönetmeliklerle verilen diğer görevleri yapmaktır.

3.1.6 Milli Eğitim Bakanlığı

Görev ve Yetkileri;

- i. Motorlu araç sürücülerinin yetiştirilmesi için 123 üncü madde gereğince sürücü kursları açmak, özel sürücü kursu açılmasına izin vermek, bunları her safhada denetlemek,
- ii. Resmi ve özel kurslarda eğitilenlerin sınavlarını yapmak, başarılı olanlara sertifika verilmesini sağlamak,
- iii. Okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planı hazırlamak ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulamaktır.

3.1.7 Sağlık Bakanlığı

Görev ve Yetkileri;

- i. Karayollarında meydana gelen trafik kazaları ile ilgili ilk ve acil yardım hizmetlerini planlamak ve uygulamak,

- ii. Trafik kazalarında yaralananların en kısa zamanda sağlık hizmetlerinden istifadelerini temin etmek üzere, İçişleri Bakanlığı'nın uygun görüşü de alınarak karayolları üzerinde ilk yardım istasyonları kurmak, bu istasyonlara gerekli personeli, araç ve gereci sağlamak,
- iii. Her ilde trafik kazaları için eğitilmiş sağlık personeli ile birlikte yeteri kadar ilk ve acil yardım ambulansı bulundurmak,
- iv. Kanunla ve diğer mevzuatla verilen trafikle ilgili diğer görevlerini yapmaktır.

3.1.8 Ulaştırma Bakanlığı

Görev ve Yetkileri;

- i. Karayolları Trafik Kanunu ve diğer mevzuatla verilen hizmetleri yapmak, bu kanun açısından karayolu taşımasına ilişkin koordinasyonu sağlamaktır.

3.1.9 Tarım, Orman ve Köy İşleri Bakanlığı

Görev ve Yetkileri;

- i. Trafik düzeni ve güvenliği açısından ana orman yolları ile gerekli görülen diğer orman yollarında işaretlemeler yaparak tedbir almak ve aldırmak,
- ii. Köy yollarında; trafik düzeni ve güvenliği açısından gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak tedbir almak ve aldırmak,

3.1.10 Belediye Trafik Birimleri

13.10.1983 tarih ve 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu belediyelere şehir içi trafik düzeni ile ilgili görevler verilmiştir. 2918 Sayılı Yasa ile her belediye bünyesinde, hizmet kapasitesi göz önünde tutularak İç İşleri Bakanlığı'nca belirlenecek ölçülere ve genel hükümlere göre belediye trafik şube müdürlüğü, belediye trafik şefliği veya belediye trafik memurluğu kurulması öngörülmüştür.

Görev Ve Yetkiler;

- i. Yapım ve bakımından sorumlu olduğu yolları trafik düzeni ve güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmak,
- ii. Gerekli görülen kavşaklara ve yerlere trafik ışıklı işaretleri, işaret levhaları koymak ve yer işaretlemeleri yapmak,

- iii. Karayolu yapısında ve üzerinde yapılacak çalışmalarda gerekli tedbirleri almak, aldırarak ve denetlemek,
- iv. Karayolunda trafik için tehlike teşkil eden engelleri gece veya gündüze göre kolayca görülebilecek şekilde işaretlemek veya ortadan kaldırmak,
- v. Yol yapısı veya işaretleme yetersizliği yüzünden trafik kazalarının vuku bulunduğu yerlerde, yetkililerce teklif edilen tedbirleri almak,
- vi. Trafiğin akışını kolaylaştırma, gereksiz durma ve duraklamaları önleme bakımından, trafik akımı programları ile toplu taşıma araçlarının kalkış, varış ve ara durakları için zaman tarifeli programlar yapmak ve uygulamaya koymak,
- vii. Açık ve kapalı park yerleri(otopark), alt ve üst geçitler yapmak, yaptırmak, işletmek ve işletilmesine izin vermek,
- viii. Belediye sınırları içerisindeki karayolları kenarında yapılacak veya açılacak olan tesisler için yönetmeliğinde belirlenen şartlara göre izin vermek,
- ix. Yaya ve taşıt yollarında yayaların ve araçların hareketlerini zorlaştıran ve trafiği tehlikeye düşüren, motorlu araçlar dışında ki her türlü engeli ortadan kaldırmak,
- x. Tarım kesiminde kullanılanlar hariç İl Trafik Komisyonlarında karar almak şartıyla motorsuz taşıtlardan gerekli görülenlerin tescilini yapmak,
- xi. Halkın trafik eğitimine katkıda bulunmak üzere; Çocuklar için trafik eğitim tesisleri yapmak veya yapılmasını sağlamak,
- xii. Kanun ve kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle verilen diğer görevleri yapmaktır.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin yönetimi hakkındaki kanunun 7. Maddesine göre büyükşehirlerde Ulaşım Koordinasyon Merkezleri(UKOME) kurulmuştur. Bu merkezlerin görevleri, şehrin ulaşım planına göre toplu taşıma araçlarının güzergah, zaman ve bilet tarifelerini yapmak ve uygulamaktır. Kanun, bu işlemler yapılırken il trafik komisyonları ile gerekli koordinasyonun sağlanmasını da öngörülmüştür.

Ayrıca 2918 Sayılı Karayolları Trafik kanununda geçen diğer hususlar şunlardır;

Belediyeler bu hizmetlerini; il ve ilçe trafik komisyonlarınca alınan kararlara da uyulmak suretiyle mahalli trafik zabıtası ile işbirliği ve koordinasyon halinde yürütürler. Bu birimlerde hizmet gören personelden resmi kıyafetli olanlar özel işaret taşırlar.

Trafik zabıtası (trafik polisi) ile belediye trafik birimleri arasındaki işbirliği ve koordinasyon esaslarına ilişkin diğer hükümler beldenin özelliğine göre bir protokolle belirlenir.

Belediyeler bu madde ile görev verilen hizmetlerin denetimi dışında, trafiği denetleyemez ve hiçbir halde trafik suç ve ceza tutanağı düzenleyemez.

2918 sayılı karayolları trafik kanununun 16 ncı maddesinde geçen “Belediyeler bu madde ile görev verilen hizmetlerin denetimi dışında, trafiği denetleyemez ve hiçbir halde trafik suç ve ceza tutanağı düzenleyemez” hükmü belediyelerin elini kolunu bağlamaktadır. Kaldırımlara, yaya yollarına, Pazar kurma yerlerine ve benzeri yerlere park yapan araçlara belediye zabıtaları ceza yazmak istediğinde bu madde ceza yazmaya engel olmaktadır.

13.10.1983 tarih ve 2918 sayılı Yasa'nın 17 nci maddesine göre, karayollarında her iki taraftan sınır çizgisine elli metre mesafe içinde bağlantıyı sağlayacak geçiş yolları yönünden; akaryakıt, servis, dolun ve muayene istasyonları, umama açık park yeri ve garaj, terminal, fabrika, iş hanı, çarşı, Pazar yeri, eğlence yerleri, turistik yapı ve tesisler, inşaat malzemesi ocak ve harmanları, maden ve petrol tesisleri, araç bakım, onarım ve satım işyerleri ve benzeri trafik güvenliğini etkileyecek yapı ve tesisler için, o karayolunun yapım ve bakımı ile sorumlu kuruluştan izin alınması zorunludur.

Bu tesislere belediye sınırları içindeki karayolları kenarında belediyelerce izin verilecektir.

İzinsiz yapılan bu gibi tesislerin yapımı ve işletilmesi yetkililerce durdurulacağı gibi, yönetmelikteki şartlar yerine getirilmeden işletme izni verilmez ve bağlantı yolu, her türlü gider sorumlulara ait olmak üzere yolun yapım ve bakımı ile ilgili kuruluşlarca ortadan kaldırılır.

Belediyelerin görevleriyle ilgili bu hususların denetimi ve cezalar için tutanak düzenlenmesi de belediye zabıta memurlarınca yerine getirilecektir.

Yine, 2918 sayılı kanuna göre belediye sınırları ve mücavir alanlar içerisindeki karayolları kenarlarında yapılan yapı ve tesisler için belge aramak, olmayanlar hakkında

fen elemanları ile birlikte tutanak düzenlemek belediye zabıtasının görevleri arasındadır.⁹

3.1.11 İl Ve İlçe Trafik Komisyonları

Görev ve Yetkileri

İl ve İlçe Trafik Komisyonları; İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliği bakımından yönetmelikte gösterilen konular ve esaslar çerçevesinde illerde Vali veya Vali Yardımcısı başkanlığında, belediye, emniyet, jandarma, milli eğitim, karayolları ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonuna bağlı ilgili odanın temsilcileri, valilikçe uygun görülen trafikle ilgili üniversite, oda, vakıf ve kamuya yararlı dernek veya kuruluşlarının birer temsilcilerinden oluşan il trafik komisyonu, ilçelerden kaymakamın başkanlığında, aynı kuruluşların yöneticileri veya görevlendirecekleri temsilcilerinin katıldığı ilçe trafik komisyonu kurulur. Bu komisyonun trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak, yolcu ve yük taşıtları ile ilgili çalışacağı güzergâhı tespit etmek, otopark yerleri tespit etmek, yolların kapatılması, konulacak trafik işaretlerinin belirlenmesi gibi konularda görev ve yetkiye sahiptir. Bu kurulda da uzmandan fazla, konunun tarafları, kararlardan çıkar ya da zarar görecekt unsurlar bulunmaktadır.¹⁰

2918 sayılı Yasa'nın 12 ve Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 17 inci maddesinde, yönetmelikte gösterilen konular ve esaslar çerçevesinde, il ve ilçe sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak için illerde vali veya yardımcısının ilçelerde kaymakamın başkanlığında il ve ilçe trafik komisyonlarının kurulacağı hükme bağlanmıştır.

İl ve İlçe Trafik Komisyonları, trafik düzeni ile ilgili kararlar alınır. Bu komisyonların görevleri, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 12 ve Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 18 inci maddesinde;

- i. İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak,

⁹ Belediye Zabıta Yönetmeliği. **Resmi Gazete**, 26490; 11 Nisan 2007. 10/ç

¹⁰ İnternet: Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma ÖİK Raporu Trafik Düzeni, Karayollarında Can Güvenliği Alt Komisyonu Raporu, <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik591.pdf> 7 (2002).

- ii. Trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafikle ilgili sorunları çözümlenmek, bütün ülkeyi ilgilendiren trafik güvenliği yüksek kurulunun müdahalesini gerektiren hususları İç İşleri Bakanlığına iletmek,
- iii. Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergahları tespit etmek ve sayılarını belirlemek,
- iv. Gerçek ve tüzel işler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü kişilere işletilmesi için izin vermek,
- v. Bu kanunla ve diğer mevzuatla verilen görevleri yapmak, görevleri verilmiştir.

Belediyelerin 2918 sayılı Yasa ile verilen görevleri il ve ilçe trafik komisyonları ve mahalli trafik birimleri ile işbirliği yaparak yürütmeleri hükme bağlanmıştır.¹¹

Ancak, gerek 2918 sayılı yasa, gerekse bu yasaya dayanılarak çıkarılan Karayolları Trafik Yönetmeliğiyle il ve ilçe trafik komisyonlarına verilen görevlerden 5393 sayılı Belediye Yasası'na aykırı olanlar uygulanmayacaktır.

Bu çerçevede, il ve ilçe trafik komisyonlarının görevlerinden olan, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek 5393 sayılı yasa ile belediyelere verildiğinden, belediye sınırları içinde bu görevler trafik komisyonlarınca değil, belediyelerce yerine getirilecektir. Keza, belediye meclisince mücavir alanlara belediye hizmeti götürülmesine karar verilmesi halinde, belirtilen hizmetler belediyelerce yürütülecektir.¹²

Toplu taşıma araçları ile taksi sayılarının belirlenmesinde uygulanması gereken 86/10553 sayılı bakanlar kurulu kararının "Ticari Plaka Sayısının Tespiti" başlıklı 4

¹¹ Karayolları Trafik Kanunu. **Resmi Gazete**, 2918; 18 Ekim 1983.

¹² Zülüflü, H., 2006. Yeni Mevzuat Işığında Belediyelerin Trafikle İlgili Görev ve Yetkileri, *Yerel Yönetim Ve Denetim Dergisi*, cilt: 11, sayı: 2, ss. 17-22.

üncü maddesinde yer alan “nüfus artışı ve şehrin ulaşım planı dikkate alınmak suretiyle o il ve ilçenin toplu taşıma ihtiyacı, trafik komisyonu tarafından düzenlenecek bir raporla iç işleri Bakanlığma bildirilir. Halen plaka tahdidi uygulanan illerde, taksi, dolmuş minibüs ve umum servis araçları için tespit edilen ticari plaka sayısının arttırılması, iade edilenler ile henüz tahsis edilmemiş olanlar dâhil, bunların trafik komisyonlarınca dağıtılması, İç İşleri Bakanlığının onayına tabidir” Hükmü, 5393 sayılı Yasa’ya aykırı olduğundan uygulanmayacaktır.¹³

Nitekim belediyelerin trafik görevleri hakkında içişleri bakanlığınca yayınlanan 28.10.2005 tarih ve 82839(2005/110) sayılı genelgede, 2918 sayılı yasa ve 5393 sayılı Yasa hükümleri birlikte değerlendirilerek; “bu hükümler çerçevesinde, belediyelerce verilecek olan tahdidi ticari plakalarla ilgili olarak bu konudaki usul ve esasları belirleyen 86/10553 sayılı “ticari plakaların verilmesinde uyulacak usul ve esaslar hakkında kararların 5393 sayılı kanununa aykırı hükümlerin uygulanmasına da imkân kalmamıştır.” denilerek 86/10553 sayılı bakanlar kurulu kararının 5393 sayılı yasaya aykırı hükümlerin uygulanmayacağı teyit edilmiştir.

¹³ Zülflü, H., 2006. Yeni Mevzuat Işığında Belediyelerin Trafikle İlgili Görev ve Yetkileri, *Yerel Yönetim Ve Denetim Dergisi*, cilt: 11, sayı: 2, 17-22.

4. KENT İÇİ TRAFİK SORUNLARI

Sosyo-ekonomik durumu iyi olmayan ve otomobil sahipliği düşük olan ülkelerde de trafik tıkanıklığı yaşanmakta olup, burada taşıt sayısındaki artışın dışında başka nedenler bulunmaktadır. Ülkemiz gibi gelişmekte olan ülkelerde hatalı ulaşım politikaları, hızlı nüfus artışı, kırsal kesimden kente olan göçler, yolların planlananın üzerinde trafik yüküne maruz kalmasına neden olmaktadır. Ulaşım yükünün neredeyse tamamına yakınının karayoluna yüklendiği ülkelerde pik saatlerde trafik tıkanıklığı kaçınılmazdır. Ayrıca yetersiz yol standartları, büyük eğimler, yetersiz yol kesitleri, bozuk kaplamalar, çabuk silinen yol çizgileri, yağmurlu havalarda yetersiz ve iyi çalışmayan drenaj gibi fiziksel aksaklıklar ile hatalı noktalarda yapılan polis kontrolleri, hatalı sinyalizasyon uygulamaları, trafiği aksatacak yol boyu otoparklar, yollarda ve yaya kaldırımlarında sık sık yapılan bakım onarım çalışmaları, dikkatsiz araba kullanımı da trafik tıkanıklığına neden olabilmektedir.¹⁴

Mesken – işyeri yakınlığının olmadığı İstanbul gibi büyük şehirlerde işe gitmek için kat edilen yol ve geçen süreler büyük boyutlardadır. Toplu taşıma sistemlerinin çok yetersiz kaldığı böyle şehirlerde kişiler özel araçları ile trafiğe çıkmak zorunda kalmaktadırlar ve doluluk oranı çok az olan otomobiller ise taşıdıkları yolcu sayısı ile ters orantılı bir trafik yoğunluğu oluşturmaktadırlar.

Kent içi trafik tıkanıklığı önemli çevresel etkilerden olup, tıkanıklık pek çok etkene bağlıdır. Ayrıca ülkelerin gelişmişlik durumları ve farklı sosyal yapıları nedeni ile de birçok farklı parametre dahil olabilmektedir. İyi bir ulaşım planlaması ve toplu taşıma sistemlerinin yeterli hale getirilmesi, atılması gereken ilk adımlardır.

Türkiye’de imar kanunu ve yönetmeliğinde bina otoparkları yapmak zorunlu olmasına rağmen daha fazla kazanç elde etmek isteyen inşaat sahipleri otopark yapmak yerine belediyelere otopark bedeli ödeyerek otopark alanlarını daire ve işyeri yapmaktadırlar. Bu durum otoparka olan talebi artmakta ve bunun sonucu olarak daire ve işyeri sahipleri araçlarını sokaklara ve caddelere hatta kaldırımlara park etmek zorunda kalmaktadırlar. Sokak ve caddelerin plansız bir şekilde park alanı olarak kullanılması kent içi trafik yoğunluğu olarak karşımıza çıkmaktadır.

¹⁴ Türkan, R., 1978., Kentsel Ulaşım Sorunlarının Nedenleri Ve Çözüm Önerileri Öncelikle Kentsel Ölçeğin Üstünde Aranmalıdır, 1. Toplu Taşıma Kongresi, Ankara: EGO Genel Müdürlüğü Yayını, s.45.

4.1 KENT İÇİ TRAFİĞİ OLUMSUZ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Kent içi trafiği olumsuz etkileyen faktörlerin başında kontrolsüz ve yanlış kentleşmenin yanı sıra otopark, sinyalizasyon, yol – kaldırım ve toplu taşıma yetersizliği gelmektedir.

4.1.1 Kentleşme

Son yılları saymazsak şehirlerimizde önce yerleşim meydana gelmiş, alt yapı sonradan devreye girmiştir. Başta büyük kentlerimiz olmak üzere, yerleşim yerlerinde nazım planlarla uyumlu ve yeterli bir ulaşım planını yoktur. Dolayısıyla, hiçbir ulaşım etüdüne dayandırılmadan kurulan yerleşim alanları ve iş merkezleri, trafiği içinden çıkılmaz bir hale getirmiştir. Bu durum, toplam kazaların büyük çoğunluğu şehir içinde meydana gelmesi sonucunu doğurmuştur.

Büyük kentlerin yönetsel, ekonomik ve ticaret merkezi niteliği taşımaları hızla artan nüfusları ve her bakımdan büyük öneme sahip kent içi ve çevre yolları trafik sorununa neden olan başlıca bölgesel faktörlerdir. Bunun yanında, bu kentler sahip oldukları tarihi eserler, doğal güzellikler, sağlık tesisleri, üniversiteler, spor kompleksleri ve sanayi tesisleri bakımından da birer cazibe merkezi halini almışlardır.

Bu nedenlerden dolayı yol - yerleşme ilişkisine bakıldığında, yolların yerleşmeleri olumsuz yönde etkilediği görülmektedir. Yolun, sosyal ve ekonomik hayata bağlama gücü üzerinde yerleşmeyi arttırmaktadır. Bu yol-yerleşme ilişkisinde, yol başlangıçta yerleşmeye olumlu etki yapmakla beraber yolda trafik hacminin giderek artmasıyla bu etkinin olumsuz önde geliştiği görülmektedir.

Sanayileşme ve ekonomik kalkınma hızı kentleşme hızının oldukça gerisinde kaldığında artan nüfus istihdam edilememiştir. Bu yüzden kentlerin büyük bölümlerinde bu nüfus, yaşadığı çevreyi kendisi planlar hale gelmiştir. Sonuçta, kendiliğinden bir düzensiz yerleşme ile niteliksiz bir ulaşım alt yapısı ortaya çıkmıştır. Tüm bu sağlıksız gelişmeler karşısında yöneticiler, onları yasallaştırmaktan başka bir işlem yapmamışlar ve sorunlara çözüm getirememişlerdir. Kent arazisinin sınırsız özel mülkiyete konu olması, plansızlıktan yararlanan çıkarıcı grupların faaliyetleri ve buna karşı belediyelerin seyirci kalmaları ile imar yasasının uygulanması kentlerin plansız bir şekilde büyümelerine neden olmuştur.

Hızlı kentleşme, nüfus artışı, uzun ve uygun banka kredileri, otomotiv sanayindeki hızlı gelişme ve ekonomik şartların iyileşmesiyle beraber, kent içi ilişkileri hızlandırarak yollar üzerinde yoğun bir trafik doğmasına neden olmuştur.

Kentleşme, ulaşımı sağlayan yol olgusu ile ayrılmaz bir bütündür. Bu nedenle, kent alanları yapılırken en düşük maliyete en fazla yarar sağlayabilmek için trafik planlaması, başka bir deyişle arazi kullanımı ile ulaşım planlamasının birlikte ele alınması gerekmektedir. Çünkü kent insan için oluşturulur. İnsan da kentte değişik işlevleri olan varlık olarak, bölgeler arasında ve içinde hareket halindedir. Bu hareketlilik, insan ve insanın kullandığı eşyanın yer değiştirmesi yani kısaca ulaşım olduğuna göre, bütün bu aktiviteler belirli bir arazi kullanımı ile gerçekleştiğinden, ulaşımı arazi kullanımının bir fonksiyonu olarak kabul etmek gerekir.

4.1.2 Otopark Eksikliği

3194 sayılı imar kanununun 37. ve 44. maddelerine dayanılarak çıkarılan otopark yönetmeliğinin 7. maddesi, “yapılacak yapılara bu yönetmelikle 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 verilmez” hükmünü getirmesine rağmen, belediyelerin buna uymadıkları bir gerçektir. Aynı yönetmeliğin 4/f maddesinde ise, “meskûn alanlar, kentsel sit alanları, üzerinde korunacak yapı bulunan parseller, arazinin parselinde karşılanması mümkün olmayan durumlara ilişkin ilkeler belediye meclisi kararıyla belirlenir. Münferit talepler bu ilkelere göre değerlendirilir. Parselin otopark ihtiyacı karşılanmayan durumlarda, belediyesince yönetmelik hükümlerine göre belirlenecek otopark bedeli alınır” hükmü yer almaktadır. Ancak uygulamada belediyelerin bu hükümlere uymadıkları ve hem de yönetmeliğin 4/f maddesi gereğince aldıkları bedelleri otopark yapımında kullanmadıkları bilinen bir gerçektir.

Ülkemizde, nüfus ve araç sayısı hızla artmaktadır. Diğer yandan kentlere göç olgusu, alt yapısız yeni yerleşim yerlerinin açılmasına yol açmaktadır. Buna paralel olarak ihtiyacı karşılayacak düzeyde otopark yapılmaması, kent içi yollarımızın araba park yeri haline dönüşmesine neden olmaktadır. Yaya yoluna park eden araçlar yüzünden yayalarımız, araç yolu üzerinde yürümek zorunda bırakılmaktadır. Zaten yetersiz olan yollarımızın

birer şeridinin park haline getirilmesi sonucunda, trafik sıkışmakta ve park eden araçlardan dolayı şerit değiştirmeler trafik kazalarına neden olmaktadır.

3194 Sayılı İmar Kanununa dayanılarak çıkarılan otopark yönetmeliği hükümlerine uyulmadığı için “Otopark Kanunu” çıkarılmalıdır. Bu kanunda her türlü binada ve özellikle insanların topluca gittikleri, hipermarketler, spor salonları, pazar yerleri gibi yerlerin yeterli park yeri bulundurması mecburiyeti getirilmeli, park yeri bulunmayan inşaatlara, inşaat ruhsatı ve yapı kullanma izni kesinlikle verilmemelidir. Belediyelerin denetiminde bu konuya özel önem verilerek aksi uygulamalar cezalandırılmalıdır. Buna ek olarak, özellikle büyük şehirlerde park yeri göstermeyen araçların tescili yapılmamalı, daha sonraki aşamada ise park yeri olmayan alıcılara araç satılmamalı ve bu yönde yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

Tablo 4.1: İspark Otopark Sayı ve Kapasitesi

Türü	Lokasyon	Kapasitesi
Açık oto park	86	27.238
Katlı otopark	25	5.842
Yol üstü	235	14.331
Ecrimisil	142	5.842
Minibüs Durağı	8	531
Taksi Durağı	25	238
Taksi Durağı (Ecrimisil)	9	38
Minibüs Durağı (Ecrimisil)	1	460
Toplam	531	54.520

Kaynak: İspark 2012. İ.Kaya

İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştiraki olan ve 2005 yılında kurulan İSPARK'ın kuruluş amacı İstanbul Büyükşehir Belediyesine ait açık, katlı ve yol üstü otoparkları devralıp, tek elden ve sistemli bir şekilde yönetip işletmektir. İstanbul'un çeşitli ilçelerinde yaklaşık 2.000 personeliyle toplam 531 noktada 54.520 araç kapasiteyle hizmet vermektedir¹⁵.

İstanbul'un ortalama otopark kapasitesi ispark, alışveriş merkezleri, özel parklar ve kamu kurumları otoparkları dahil olmak üzere yaklaşık 400.000 seviyesindedir. İstanbul'un otopark ihtiyacı ise 600.000 araçlıktır. İstanbul'un 200.000 araç kapasiteli otopark açığı bulunmaktadır.¹⁶

¹⁵ <http://www.ispark.com.tr/Sayfalar/112/Kurumsal/Hakkimizda.aspx>

¹⁶ <http://www.ispark.com.tr/Haberler/65/Baskan-Topbas-Otopark-konusunda-da-Istambula-cag-atlantik/130.aspx>

4.1.3 Sinyalizasyon Yetersizliği

Karayolu üzerindeki trafik akımının sağlanması, trafik düzenlemesinin yapılması trafik polisinin görev ve yetkisinde olmasına rağmen, sinyalizasyon sisteminin çalıştırılması belediyenin kontrolünde bulunmaktadır. Kavşakta görev yapan trafik polisi, kavşak sıkıştığı anda, kırmızı ışık yansa dahi trafik akımını elle yönetmek zorunda kaldığından, kırmızı ışıkta trafik akımını sağlamak gibi çelişkili ve ilginç bir durum ortaya çıkmaktadır. Bu durum sürücüler arasında olumsuz tesir bırakmakta, ışık ihlali nedenlerine sebep olmaktadır. Bir an önce günün şartlarına uygun kavşak düzenlemesine ve sinyalizasyon sistemlerinin yenilenmesi yönüne gidilmelidir.

Şekil 4.1: Trafik Işıkları.



Kaynak: http://www.elektrikelektronik.net/trafik_sinyalizasyon-sistemleri.htm

Sinyalizasyon sisteminin, trafik sıkışıklığının azaltılmasında ve kavşaklarda meydana gelen kazaların en aza indirildiği bir gerçektir. Şu bir kuraldır; kavşaklarda en iyi memur idaresi, en kötü sinyal programından daha iyi değildir. Bu nedenle kent içinde gerekli araştırmalar yapılarak, sinyalizasyon sistemi ihtiyacı olan her yere eksiksiz olarak kurulmalıdır.

4.1.4 Kent İçi Yol ve Kaldırımlar

Ülkemizde şehir içi yollarda trafik güvenliği açısından istenen düzeyde değildir. Yüzey bozuklukları, aydınlatma zayıflığı, yaya alt geçit ve üst geçitlerinin azlığı, yaya kaldırımların fiziki yetersizliği, yüzeysel drenaj kötülüğü, özellikle kavşaklarda olmak üzere yatay ve düşey işaretleme eksikliği, park yeri azlığı sebebiyle mevcut yol ve kaldırımların taşıtlarla işgal edilmiş olması ve gerekli olan kavşaklarda sinyalizasyona gidilmemiş olması gibi eksiklikler bulunmaktadır.

Şehir içinde güvenli bir trafik sisteminin kurulması, özellikle şehir içi trafik güvenliğinin geliştirilmesi, yayayı en azından taşıtlar kadar, hatta taşıtlardan daha öncelikli olarak trafik sisteminin bir unsuru olarak düşünen bir anlayış çerçevesinde yapılacak düzenleme ve uygulamalarla mümkündür.

Yerleşim yerlerindeki trafik kazaları incelendiğinde; kazalarda en fazla yayaların mağdur olduğu görülmektedir. Güvenli, sağlıklı ve rahat yaşama ortamlarının oluşturulması, yerleşim alanlarında yaşayanlar için önemlidir. Nüfusun her kesimi için özellikle çocuklar, yaşlılar ve engellilere güvenli seyahat imkânı sağlamak “trafikte insan öncelikli” anlayışla mümkündür. Seyahat etmek için harcanan sürenin belli bir oranı şehir içi alanlarda geçmektedir. Bu zaman içerisinde yaya, metal ve kendisinden kat kat güçlü bir nesnenin karşısında daha büyük tehlikelere açık bir varlık olarak yer almaktadır.

Şehir içi planlamasındaki klasik yaklaşıma göre, özellikle büyük kentlerin ulaştırma sistemi, kent organizmasının dolaşım sistemi gibidir. Bu sistemdeki rahatsızlıkların sorumlusu da kentsel yaşam pratiklerini daha rahat gerçekleştirebilmeleri, onların kentli kimliğine sahip olmalarının da ötesinde, birey odaklı bir ulaşım planlaması ile mümkündür.

Ülkemizdeki kentsel nüfusun artışı ve büyük şehirlerimizin alanca yayılmasıyla birlikte yolların genişletilmesi, yaya hareketlerinin aleyhine olmuş, yaya kaldırımları daraltılmış ve kaldırımlar adeta otopark olarak kullanılmaya başlamıştır. “yayalaştırma, kentsel mekânın organizasyonu yönünden uygun ve yararlı bir uygulama aracı olarak değerlendirilmelidir.

4.1.5 Toplu Taşıma Eksikliği

Kent içi ve kent ile banliyöleri arasında insanların zaman ve mekân içinde toplu olarak yer değiştirmelerine olanak sağlayacak unsurlar, bunların özellikleri ve aralarındaki ilişkiler kümesine toplu taşıma demektir. Bu tanımda sözü edilen öğelerden önemli olanlar alt yapı, toplu taşıma araçları, sistemi kullananlar, sistemi işletenler ve üst yöneticilerdir.¹⁷

Kent içi trafiği en olumsuz etki eden unsurlardan biri olan toplu taşıma, son yıllarda en çok üzerinde durulan olgulardan biridir. Birçok kentte geç kalmakla beraber metro ağı kurulmaktadır. Kent içi trafiği rahatlamanın olmazsa olmazlarından olan toplu taşıma, alt yapısı kurulmalı ve halkı toplu taşıma araçlarını kullanmaları hususunda teşvik edilmelidir.

4.2 KENT İÇİ TRAFİK SORUNLARININ OLUMSUZ ETKİLERİ

Kent içi trafik sorununun olumsuz sonuçlarına baktığımızda can ve mal kaybına sebebiyet veren trafik kazaları yaşanmakta, hava, ses ve görüntü kirliliği oluşmaktadır. İnsan psikolojisini bozmakla beraber zaman kaybına da neden olmaktadır.

4.2.1 Trafik Kazaları ve Stres

Trafik kazası, karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olan olaylardır.¹⁸

Türkiye’de yolcu ve yük taşımacılığın büyük bir oranı karayolu ile gerçekleşmektedir. Bu nedenle motorlu araçların ulaşım ve taşımacılıkta önemi gittikçe artmaktadır. Ancak tekniğe ve trafik kurallarına uygun kullanıldığı sürece, bu araçların toplumları bunaltan çeşitli sorunlar getirdiği görülmektedir. Bu sorunların başında da trafik kazaları gelmektedir.

¹⁷ Türkan, R., 1978., Kentsel Ulaşım Sorunlarının Nedenleri Ve Çözüm Önerileri Öncelikle Kentsel Ölçeğin Üstünde Aranmalıdır, 1. Toplu Taşıma Kongresi, Ankara: EGO Genel Müdürlüğü Yayını, s.45.

¹⁸ Karayolları Trafik Kanunu. **Resmi Gazete**, 2918; 18 Ekim 1983.

2011 yılında 1 milyon 235 bin 255 kaza meydana gelirken bu kazalarda 3 bin 821 kişi hayatını kaybetti 237 bin kişi de yaralandı. 2008 ve 2011 yılları arasında toplam 2 milyon 984 bin 554 maddi hasarlı trafik kazası meydana geldi. Sadece 2011 yılı içerisinde meydana gelen 311 bin 732 kazada ise 1 milyar 188 milyon 544 bin 396 TL maddi hasar tespit edildi.¹⁹

Şekil 4.2: Trafik Kazası Mahali



Kaynak: <http://www.yasamvesaglik.com/forum/egitim-ogretim/55013-trafik-guvenligi-ile-ilgili-resimler.html>

Yetersiz trafik ortamının oluşturduğu bir diğer sorun da özellikle büyük şehirlerde kendini hissettiren trafik tıkanıklığıdır. Nüfusu hızla artan, bir yandan yükselen bir yandan yayılan kentlerde, diğer sorunlar gibi ulaşım sorunu da kent ortamını her geçen gün daha fazla etkilemektedir. Kentte günde iki kez, sabahları çevreden merkeze, akşamları merkezden çevreye doğru yoğun bir hareketlilik görülmekte günün küçük bir diliminde yoğunlaşan bu yolculuk taleplerinin düzeyi “trafik sıkışıklığı” olarak tanımlanan darboğaz oluşturmaktadır. Bir yerden bir yere rahatça gidememek, kısa mesafe yolun uzun zamanda alınması son zamanlarda sıkça karşılaşılan bir durum olmuştur. Öyle ki büyük kentlerde yoldan yararlanlar adeta çile çekmekte, çok uzun zaman harcayarak

¹⁹ <http://www.sabah.com.tr/Yasam/2012/01/13/trafikte-aci-bilanco>

yorgun bir biçimde işlerine ya da evlerine varmaktalar bu da insanda büyük bir stres vermektedir.²⁰

4.2.2 Hava, Ses ve Görüntü Kirliliği

Motorlu araçların giderek artması ile birlikte kent içi yollarda özellikle de merkezi bölgelerde tıkanıklar meydana gelmekte bu ise motorlu araçların havayı kirletici etkisini daha da arttırmaktadır.

Büyük şehirlerde trafiğin meydana getirdiği hava kirliliği ile mücadelede, toplu taşıt sistemini geliştirici, özendirici ve özel araç kullanımından caydırıcı politikaların önemi ortaya çıkmaktadır. Ancak, bu özel oto kullanımını yasaklayıcı veya tek çift uygulamalarında olduğu gibi zorlamalarla değil, toplumu bilinçlendirerek ve ekonomik güdüleyiciler kullanarak yapılması daha uygun olacaktır.²¹

Fiziksel bir olay olarak ses; esnek bir ortam içinde periyodik titreşimler yapan bir kaynağın ortamın denge basıncında değişimler oluşturması ve bu basınç dalgalarının sabit bir hız ve belli bir faz ile ortamın uzak noktalarına kadar iletilmesi şeklinde tanımlanmaktadır fizyolojik yönden ise ses; sözü edilen basınç akımı tarafından uyarılan işitsel bir duydur. Bu bilgiler doğrultusunda da, istenmeyen ve rahatsız edici seslere “gürültü” denmektedir (Kurra 1989, s. 59).

Taşıtların motor sesi yanında sürücülerin gereksiz yere korna çalmaları, bazı araçlı seyyar satıcıların hoparlör veya korna kullanmaları, çevredeki gürültü kirliliğini arttırmaktadır.

İnsanları rahatsız eden bu gürültü sorununun azaltılması için daha sıkı denetimlerin yanında günün iletişim araçları (televizyon, internet. Gazete vb.) kullanarak sürücülerin eğitilmesi gerekir.

4.2.3 Zaman Kaybı Ve Mali Kayıp

Şehir içi trafik tıkanıklığının maliyeti yolculuk sırasında tıkanıklık nedeniyle kaybedilen zamandır. Bunun yanı sıra araç bakımı, yakıtı, lastik aşınması, yağ ve hava kirliliği

²⁰ Çelik, F., 1990. kent içi Trafik Sıkışıklığı Ve Optimum Kavşak Kapasitesi. 3. Toplu Taşıma Kongresi, EGO Genel Müdürlüğü Yay.

²¹ Özcan, Z., 1979, İstanbul’da Toplu Taşımacılık; Sorunlar ve Öneriler, *İktisat Dergisi*, XIX.

maliyetlerini sayabiliriz. Bu zaman ve mali kaybının önüne geçecek en önemli projede toplu taşımadır. Buna yeni açılan Kadıköy – Kartal metro hattını örnek gösterebilir.

Normal seyahat süresi 1 saat olan ki bu süre sabah ve akşam saatlerinde 1,5 saati de bulan Kadıköy – Kartal arası, metro ulaşımıyla 32 dakikaya indi. 17.08.2012 tarihinde Kadıköy – Kartal Metro açılış konuşmasında Sayın Başbakan Recep Tayyip ERDOĞAN'ın sözlü beyanlarından anlaşılacağı gibi hattın hayata geçmesiyle sağladığı tasarrufun, ekonomiye olan katkısı: 1 milyar 152 milyon 498 bin 064 dolardır. Metronun işletmeye alındığı ilk yılda 572 otobüs 1227 minibüsün trafikten çekilmesi planlanıyor.

Şekil 4.3: Kadıköy – Kartal Metrosu



Kaynak: <http://www.zaman.com.tr/haber.do?haberno=1334836>

Metro yapılmasaydı söz konusu hatta mevcut otobüs ve minibüs sayısına 32 otobüs ve 67 minibüs daha ilave olacaktı.

Ayrıca metronun hizmete girmesiyle bahse konu olan hattı kullanan insanların kişi başına yıllık 15 güne tekabül eden bir zaman tasarrufu sağlanmış oldu.²²

²² <http://www.zaman.com.tr/haber.do?haberno=1334836>

5. AVRUPA BİLİĞİ ÜYESİ ÜLKELERDE TRAFİK HİZMETLERİNİN

YÜRÜTÜLMESİ

Ülkelerin ekonomik, toplumsal, tarihsel ve siyasal şartlarına göre farklı yerel yönetim türlerine sahip oldukları görülmektedir. Sözelimi, Fransa'da bölge (region), il (departement), alt-il (arrondissement), ilçe (canton) ve belediye (commune) olmak üzere beş ayrı yerel yönetim bulunmaktadır. Almanya' da ise eyaletten eyalete değişmekle birlikte, genel olarak il (landkreise), ilçe (stadkreise/kreisfreie) ve belediye (gemeinde) olmak üzere üç ayrı yerel yönetim türü vardır. Türkiye'de yerel yönetim kavramının kapsamına giren kuruluşlar "il (il özel idaresi), köy ve belediyedir."²³

Trafikte denetim, her ülkenin idari ve politik yapısına göre değişim göstermektedir.,Merkezi otoritenin altında olabileceği gibi bölgesel ya da mahalli otoritelerin bünyesinde de olabilmektedir. Merkezi otoritenin altında İtalya'yı, bölgesel otoritenin altında Almanya'yı, mahalli otoritelerin altında İsviçre'yi örnek gösterebiliriz gösterebiliriz.²⁴ Ülkeler içinde aktiviteleri sınırlı yetkilerle polis tarafından desteklenebilecek, tüm yol ağıyla ilgili sorumlulukları olan, bir ya da daha fazla ulusal polis kuvveti etrafında yerleşmiş çeşitli organizasyon biçimleri bulunmaktadır.

- i. Tüm yol ağı için bir ulusal kuvvet; Hollanda,
- ii. Tüm yol ağı için birkaç ulusal kuvvet; Fransa,
- iii. Bir ya da daha fazla ulusal kuvvet ve belediyelere bağlı kuvvetler; İspanya, İtalya, Fransa, Norveç.
- iv. Bölgesel kuvvetler ve belediyelere bağlı kuvvetler; Almanya, İngiltere, İsviçre.

5.1 İTALYA

Günümüzdeki sınırları 1861 yılında belirlenen belediyelerin tümü, nüfus büyüklüklerine göre kimi farklılıklar olmakla birlikte aynı görev ve yetkilere sahiptirler²⁵

²³ Bozlağan, Recep Yerel kalkınmanın yönetimi uluslar arası konferansı, atak, İstanbul,2009

²⁴ Bulgan, E., 2008. Avrupa yerel yönetimler özerklik şartı ve 5393 sayılı belediye kanunu, *doktora tezi*, Eskişehir: Anadolu üniversitesi.

²⁵ Geray, C., 1996. İtalya'da Yerel Yönetimler, *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, C. 6, S. 1, s.55.

Belediyeler, belediye sınırları içindeki, devletin ve diğer yerel otoritelerin görev alanında bulunmayan, ekonomik kalkınma, alan kullanımı ve düzenlenmesi ve sosyal hizmetler konularındaki yönetsel görevleri yerine getirirler. Belediyeler bu görevleri yaparken yeni ademi merkeziyet birimleri kurabilecekleri gibi, diğer belediyeler ve il ile işbirliği yapabilme olanağına da sahiptirler. Belediyeler ayrıca askerlik hizmetini, istatistik, nüfus kayıtları ve seçim hizmetlerini düzenleme görevlerini de üstlenmiştir(Ünüsân 1999, s. 107).

Belediyenin siyasal sorumlusu halk tarafından seçilen belediye başkanıdır. Başkan belediyeyi temsil eder, belediye meclisini ve encümenini toplantıya çağırır ve onlara başkanlık eder. Belediye başkanının devlet temsilcisi sıfatıyla kentsel zabıta hizmetleri ile ilişkili olarak; “kamu düzeni, güvenlik, esenlik, sağlık ve kamu hijyeni” ile “adli polis” konularında görevleri bulunmaktadır. Başkan güvenlik ve kamu düzeniyle ilgili her türlü işleri gözetim ve denetimi altında tutar ve valiye etkinliklerine ilişkin bilgi sunar.²⁶

Belediye başkanı ayrıca belediye örgütünün çalışmalarını düzenler, belediye kararlarının uygulanmasını sağlar ve kendisine kanunlarla, belediye statüsü ile ve diğer yasal düzenlemelerle verilen görevleri, devlet veya bölge yönetimi tarafından belediyeye devredilen diğer görevleri yerine getirir(Ünüsân 1996, ss. 478-479).

İtalya da kara yolu polisliği alanında, kendine özgü yetkilere sahip birden fazla yapı vardır. Bunlar:

- i. Ulusal polis(polizia stradale)
- ii. The Carabinieri
- iii. C.I.D polisi
- iv. Belediye polisi

Sadece Polizia Stredale teşkilatlanması, kaynakları ve görevleri ile yol güvenliğine uygun uzman ekip oluşturmaktadır. The Carabinieri ve C.I.D polis hizmetleri idari ve adli polislik gibi diğer polislik alanlarda hizmet ederler. Kentiçi ve kasabalarda yol güvenliği polisliği öncelikle belediye polisine bırakılmıştır. Her küçük kasabanın en az bir Belediye Polisi vardır. Gerekliğinde komünler sayılarını artırmak için bir araya

²⁶ Geray C., 1998, Kentsel Yaşam Kalitesi ve Belediyeler, *Türk İdare Dergisi*, S. 421, s.57

gelirler. Belediye'ye bağı polis kuvvetlerinin hareket halindeki araçların yaptığı ihlallerin kaydedilebilmesine kadar uzanabilen çok geniş trafik ihlali kayıt yetkileri bulunmaktadır. Belediye Polisinin büyük şehirlerde çok önemli faaliyetleri vardır. Roma Belediye Polisi 1992 yılında roma'da 4 milyona yakın karayolu suçunu rapor etmişlerdir ki bu sayı ulusal polis teşkilatı olan Polizia stralale'nin aynı dönem boyunca tüm ülkede rapor ettiği sayının iki katıdır. İtalya'da 13.000 Polizia Stradale polisi, 60.000 civarında da Belediye Polis Memuru bulunmaktadır.

5.2 İNGİLTERE

Britanya'da yönetsel yapı içerisinde yerel yönetimlerin 12. yüzyıldan sonra ortaya çıkan kent yönetim geleneğinden gelen bir ağırlıkları vardır. Ancak yerel yönetimlerin mevcut yapı içerisinde herhangi egemenlik sıfatları veya iddiaları olmadığı gibi ayrı bir yasal, yönetsel veya adli üstün hakları da mevcut değildir. Yerel yönetimler tamamen merkezi parlamentonun kanunlarla oluşturduğu kurumlardır ve parlamento bunların güçlerini, sınırlarını değiştirmeye, hatta 1986 yılında büyük şehir yönetimlerine yaptığı gibi tamamen ortadan kaldırmaya yetkilidir.²⁷

İngiltere'de yerel yönetimlerde karar verme yetkisi seçilmiş üyelerden oluşan yerel meclislerdedir. Meclis üyeleri tek dereceli seçimle ve 4 yıllığına seçilmektedirler. Yerel meclislerin yürüttüğü görevleri “koruyucu hizmetler”, “çevre ve altyapı hizmetleri” ve “eğitim ve sağlık hizmetleri ve sosyal hizmetler” olmak üzere 3 ana grupta toplamak mümkündür. Bunlardan kentsel zabıta hizmetleri kapsamında değerlendirilebilecek olanlar şöylece belirlenebilir:

Polis: Britanya'da merkezi bir polis örgütü bulunmamaktadır. Ülkede iç güvenlik hizmetleri yerel hükümetin (Local Government) sunduğu bir hizmettir. Her hizmet türü için olduğu gibi güvenlik hizmeti için de, üyelerinin çoğu yerel halk tarafından seçilen bir meclis (Police Authority) bulunmaktadır. Söz konusu meclis, bulunduğu bölgenin güvenlik politikalarının belirlenmesinde ve uygulanmasında yetkilidir.²⁸

²⁷ Canpolat, H. 1999. İngiltere'de (Britanya) Mahalli İdareler, *Dünyada Mahalli İdareler*, Ankara: İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını, Yayın No: 27.

²⁸ Pektaş, E.K., 2003. Beldiye yönetiminde zabıta hizmetleri ve 21. Yüzyıl kentinde zabitanın yeri. *Doktora Tezi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi SBE.

Trafik ve Ulaştırma: İngiltere’de otobanlar, anayollar ve demiryolları merkezi yönetimin görev alanına girmektedir. Bunlar dışında kalan yollardaki trafik ve ulaştırma ile ilgili bütün görevleri yerel yönetimler merkezi yönetimin ana planları çerçevesinde yürütmektedir. Ulaşım konusunda ana yetkili yerel birim “bölge meclisi”dir. Kent meclislerinin ise ulaşım altyapısı konusundaki yetkileri sınırlı olup, kent içi trafik düzenlenmesi konusunda daha fazla yetki sahibidirler.(Canpolat 1999, s. 329).

5.3 FRANSA

Fransız Cumhuriyeti’nin yerel yönetimleri şöyle sıralanmaktadır: Belediyeler (commune), İller (department) ve Denizaşırı Bölge Yönetimleri. Bunların dışında herhangi bir yönetsel birim ancak kanunla kurulabilir. Bu yönetimler kanunla düzenlenen koşullar çerçevesinde ve seçilmiş meclisler aracılığıyla kendilerini serbest bir şekilde yönetmektedirler.²⁹

Belediye başkanı aynı zamanda bir devlet görevlisidir ve bu sebeple; nüfus işlemleri, kriminal polis memurluğu, seçim listelerinin hazırlanması ve seçimlerin organize edilmesi, kişilere devlet tarafından verilecek belgelerin (nüfus cüzdanı, pasaport vb.) hazırlanması, askerlik çağındaki gençlerin tespitinin yapılması ve zorunlu eğitim yaşındaki çocukların listelerinin yapılması gibi fonksiyonları da yürütür.

Belediye başkanı, belediye yönetiminin başı olarak, belediye meclisinin aldığı kararların yürütülmesinden sorumludur. Ayrıca başkan bütçeyi hazırlar ve sunar, harcamaları kontrol eder. Belediyenin mallarını korur ve yönetir, gelirlerini toplar. Belediyenin iştiraklerini ve hesaplarını kontrol eder. Belediye meclisi tarafından yetki verildiği zaman, mahkemelerde belediyeyi temsil eder. Belediye meclisince izin verilen yerlerde alım, satım, ihale, ortaklık, hediye ve vakfiyelerin kabulü sözleşmelerini yapar. Belediye meclisince kabul edilen sınırlar dahilinde anlaşmaları imzalar, kiralari tespit eder, belediye işleriyle ilgili ödemeleri yapar.³⁰

Fransa’da gerçek anlamda yerel yönetimlerin merkezi devletin kurulmasıyla birlikte ortaya çıkmış olduğunu görmekteyiz. Jakobenler ve I. Napolyon döneminde temel

²⁹ İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü. 1999. Fransa’da Mahalli İdareler, Ankara: Dünyada Mahalli İdareler, Yayın No: 27, 1999, s.259

³⁰ İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü; a.g.m., s.264-267

cercevesi çizilen Fransız yonetsel sisteminde yerel yonetimlerin yeri, genel olarak guclu bir merkezizyetcilik anlayısı cercevesinde belirlenmis ve bu anlayıs uzun bir sure varlığını korumustur. 1981 yılında Francois Mitterand'ın cumhurbaskanlığına secilmesinin ardından yerel yonetimlerde koklu bir reform uygulanmaya konulmustur. Bu reformların arka planındaki sebepler ise; Fransız halkının siyasi duzene hakim olan elitisit yaklasıma ve artan sosyal-ekonomik sorunlara olan tepkileri olmustur.³¹

Karayolu polisliği görevini yürüten, Ulusal Jandarma ve Ulusal olmak üzere iki temel polis kategorisi vardır. Ulusal Jandarma, Savunma Bakanlığının emrinde olan bir askeri polis gücüdür. Bu kuruluş, 10.000'in üzerinde nüfusu olan yerleşim birimleri ile çevre yolları hariç tüm karayolu şebekesini kapsamaktadır.

Ulusal Polis, İçişleri Bakanlığı'nın sorumluluğu altında bir sivil polis kuvvetidir. Trafik Polisliği görevlerini, nüfusu 10.000'in üzerindeki kasabalarda ve kentlerde onların varoluşlarında ve bazı büyük ulusal yollarda yapmaktadırlar. Polis ve Jandarmanın yanı sıra, diğer memurların da karayolu trafiğine yönelik kural ihlali yönünden kanunlar ve yönetmeliklerle belirlenmiş sınırlı yetkileri vardır. Bunlar; Belediye Polisi, Kırsal Polis ve Ülke içi Ulaşım Kontrolörleridir. Belediyeye bağlı kuvvetlerin belediyeye ait bölge içinde işlenen az sayıdaki ihlaller (park etme, sürücü güvenliğine aykırı durumlar vb.) için yetkilendirdikleri görölmektedir.

³¹ Tacettin KARAER, "Fransa'da Yerel Yonetim Reformu Uzerine", Amme İdaresi Dergisi, (Eylul-1990), s.55

Tablo 5.1: Fransa’da Kentsel Zabıta Hizmetlerine İlişkin Görev ve Yetkilerin Yönetimler Arası Bölüşümü

Görev	Yetkili Yönetim			Yetki Şekli		
	Devlet	Ara Kademe	Belediye	Tam	Ortak	Zorunlu
Güvenlik, Polis			•	•		•
İtfaiye			•	•		•
Sosyal Güvenlik	•			•		
Çevre Koruma	•		•		•	•
Konut	•			•	•	
Tüketicinin Korunması	•			•		•
Ulaşım	•		•		•	
Kent İçi Ulaşım			•			

Kaynak: Tacettin KARAER, “Fransa’da Yerel Yönetim Reformu Üzerine”, *Amme İdaresi Dergisi*.

Fransa’da güvenlik, polis, itfaiye ve kent içi ulaşım hizmetlerine belediyeler bakarmaktadır. Sosoyal Güvenlik, konut ve tüketicinin korunma hizmetleri devlete bağlıdır. Çevre koruma ve ulaşım devlet ve belediyeler müşterek yürütmektedirler.

5.4 LÜKSEMBURG

Lüksemburg Anayasası’nın 107. maddesi ile yerel yönetimlerle merkezi yönetim arasındaki yetkilerin dağılımını düzenleyen prensiplerin başlıcaları şöyle belirtilebilir.³²

- i. Belediyeler, sınırları içinde özerk birimlerdir; tüzel kişiliğe sahip olup, varlıklarını ve öz çıkarlarını organları vasıtasıyla yönetirler.
- ii. Belediye, belediye meclisinin üyeleri arasından seçtiği belediye başkanı ve encümeninden oluşan bir kurulun otoritesi altında yönetilir.
- iii. Belediye organlarının şekli, teşkilatlanması ve sorumlulukları kanunla belirlenir. Kanun belediye çalışanlarının statülerini tanımlar. Belediye, kanunla belirlendiği şekliyle, eğitim tedbirleri uygulamasına katılır.

³² İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü; “Lüksemburg’da Mahalli İdareler”, *Dünyada Mahalli İdareler*, Yayın No: 27, Ankara, 1999, s.489-490

Lüksemburg devleti küçük bir alanı kapladığı için bölgeler veya iller yoktur; tek yerel yönetim birimi belediyedir. Ülkede 118 belediye bulunmaktadır.³³

Lüksemburg'da belediyelere bırakılan zabıta hizmetlerinden başlıcaları şunlardır:³⁴

- i. Güvenlikle ilgili her şey, halka açık caddelere, meydanlara ve alt-üst geçitlere kolay ulaşım, cadde sokak temizliği ve atık toplama ile harap binaların yıkımı veya onarımı,
- ii. Vatandaşların uykusunu kesen gürültü, kavga, tartışma gibi, huzuru bozucu davranışların engellenmesi ve cezalandırılması,
- iii. Fuarlar, pazarlar, tiyatrolar ve kafeler gibi büyük kalabalıkların toplandığı yerlerde düzenin sağlanması;
- iv. Satışa sunulan mal ve yiyeceklerin ölçü ve sağlık açısından kalitesinin denetimi,
- v. Uygun tedbirler alarak, kazaların ve yangın, bulaşıcı hastalık gibi afetlerin önlenmesi ve denetimi,
- vi. Zihinsel özürlü kişilerin veya caddelerde dolaşan tehlikeli hayvanların sebep olabileceği zararlara karşı tedbirlerin alınması.

Tablo 5.2: Lüksemburg'da Kentsel Zabıta Hizmetlerine İlişkin Görev ve Yetkilerin Yönetimler Arası Bölüşümü

Görev	Yetkili Yönetim		Yetki Şekli		
	Devlet	Belediye	Tam	Ortak	Zorunlu
Güvenlik, Polis	•	•		•	•
İtfaiye		•	•		•
Sosyal Güvenlik	•			•	•
Çevre Koruma	•	•		•	•
Konut	•	•		•	•
Tüketicinin Korunması	•		•		•
Ulaşım	•		•		•
Kent İçi Ulaşım	•	•		•	•

Kaynak: İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü; “Lüksemburg'da Mahalli İdareler”, Dünyada Mahalli İdareler, Yayın No: 27

Lüksemburg'da kent içi ulaşım, konut, çevre koruma ve polis görevlerini belediye ile merkezi yönetim müşterek yürütmektedir. İtfaiye hizmetleri bizde olduğu gibi

³³ İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü; a.g.m., s.490.

³⁴ Ünüsan T., Avrupa'da Yerel Yönetimler, Ankara: Yayın No: 9, İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını.

tamamıyla belediyelere bağılıdır. Sosyal güvenlik, tüketicinin korunması ve ulaşım hizmetlerine devlet bakmaktadır.

5.5 İSPANYA

İspanya'da trafik ile ilgilenen birimler, The Guardia Civil teşkilatı, özerk ve belediyeye ait polis kuvvetleridir. Bask ülkesinde, yol güvenliğini de kapsayan tüm polis görevleri özerk bir polis olan erzaina tarafından yerine getirilir. Ana arterler hariç, kasabalarda sayıları yerleştirildikleri kasabalara göre değişen belediyeye ait kuvvetler yol güvenliği görevlerini icraya yetkilidirler. 7 bin kişilik ahalisi bulunan bir kasabada 100 ile 120 belediye polisi bulunur. The Guardia Civil bütün karayolu ve otoyollarda görevlidir. Bask bölgesi sorumluluğu altında değildir. The Guardia Civil birimleri oldukça uzmanlaşmışlardır. Belediye Polisi kasabalarda faaliyet gösterir. Kadrosu uzman değildir, ancak genel amaçlı görevleri ifa ederler. Bütün trafik polisi birimleri, branşları ne olursa olsun(The Guardia Civil, erzaina ve Belediye Polisi) önleyici faaliyet gösterirken, ana görevleri cezaları uygulamaktır. Trafik kazalarına The Guardia Civil'in uzman görevlileri ve uzman olmayan ENZAINA ve Belediye Polisleri tarafından bakılır. Çalışma metotları, trafik genel müdürlüğü tarafından belirlenir ve bu alandaki birimlere aktarılır.

6. KADIKÖY BELEDİYESİ

Şekil 6.1: Kadıköy Belediye Başkanlığı Binası.



Kaynak: Kadıköy Belediyesi 2007 Faaliyet Raporu.

6.1 KADIKÖY İLÇESİ TARİHÇESİ

Kadıköy, İstanbul'un Anadolu Yakası'nda yer alan ilçesi. Anadolu Yakası'nın güney batısında bulunan Kadıköy, batı ve güneyde Marmara Denizi, kuzeyde Üsküdar, doğuda Ataşehir ve Maltepe ilçeleriyle çevrilidir.³⁵

Kuzeybatı - Güneydoğu doğrultusunda Haydarpaşa'dan Bostancı'ya yaklaşık 21 km.lik uzun bir sahil şeridine sahiptir.

Kadıköy'deki yerleşmenin başlangıcını oluşturan tarihsel çekirdek, Haydarpaşa Koyu çevresi ile Moda Burnu'nun oluşturduğu alan içinde yer almaktadır. Günümüzde bütünüyle kentsel alan içinde kalan ve yapılaşmış bulunan Kadıköy, Bostancı'ya kadar uzanan semt ve mahalleleri ile 19. yüzyılda iskân sahası haline gelmiştir.

Osmanlı döneminde Kadıköy çevresi Roma ve Bizans döneminde olduğu gibi, üst düzey yöneticilerin rağbet ettiği gözde bir sayfiye³⁶ ve mesire yeridir. Bunun yanında önemli bir tarımsal üretim alanı olmaya devam eder. Haydarpaşa, Kuşdili Deresi (Kurbağalı dere), Çamlıca yamaçlarına doğru Acıbadem ve Koşuyolu ile Fenerbahçe, önde gelen çayır ve mesire alanlarıdır ve Bostancı'ya kadar uzanan geniş saha içinde yer yer sultan ve üst düzey yöneticilere ait köşk, sahilsaray ve bahçeler ile daha iç

³⁵ <http://tr.wikipedia.org/wiki/Kadıköy>

³⁶ <http://www.sozluk.net/osmanlica/sayfiye.htm>, Sayfiye: Yazlık. Gezinecek ve yazın yaşanacak yer.

kisimlarda köyler yer almaktadır. 19. yüzyılın özellikle ilk yarısı, Kadıköy ve çevresinde temel karakteri mevsimlik kullanımlar oluşturmaya karşın, çökmekte olan imparatorluğun durumuyla doğru orantılı olarak askeri faaliyetlerin de etkisini hissettirdiği bir dönem olur.

Kadıköy, 1869 yılında o zamanlar daha büyük ve önemli bir merkez olan Üsküdar Sancağı'na bağlanmıştır. Uzun süre Üsküdar'a bağlı olan Kadıköy, 1930'da ilçe yapılmıştır.

6.2 KADIKÖY BELEDİYESİ'NİN TARİHÇESİ

Kadıköy Belediyesi, 1855 yılında Şehremaneti olarak kurulmuştur. İlk olarak 11. Bölge ve 18. Daire adını alan Kadıköy Belediyesi'nin ilk başkanı, Osman Hamdi Bey'dir. Meşrutiyet yıllarındaki ilk belediye reisliğini Moralızade Ali Bey'in yaptığı belediye, daha sonra Operatör Dr. Cemil Topuzlu'nun şehreminliğinde ve mütareke yıllarında da Celal Esat Arseven 'in reisliğinde hizmetlerine devam etmiştir.

Belediye 1992 yılında, bugünde aynı işlevle yaşatılmakta olan bu binadan taşınarak Hasanpaşa 'da yeni yapılan merkez binaya yerleşmiştir.

23 Mart 1930'da ilçe olan Kadıköy 1984 yılında Büyükşehir'e bağlı bir ilçe Belediyesi olarak yapılandırılmıştır. 1984-1989 döneminde Osman Hızlan, 1989-1994 döneminde Cengiz Özyalçın belediye başkanlığı görevini yürütmüştür. 1984 İlçe Belediyesi'nin kuruluşundan bu yana belediyede görev alan Av. Selami Öztürk 1.Dönem'de meclis üyeliği, 2.Dönem'de Başkan Yardımcılığı yapmıştır. İlk kez 1994 yılında Belediye Başkanı seçilen Av. Selami Öztürk en son yapılan 29 Mart 2009 yerel seçimleriyle bir kez daha Kadıköy İlçesi Belediye Başkanlığı görevine seçilerek 4. Başkanlık dönemi için koltuğuna oturmuştur.³⁷

³⁷ 2010-2014 Kadıköy Belediyesi Stratejik planı, 2010, s.16

6.3 KADIKÖY'ÜN COĞRAFİK KONUMU

Şekil 6.2: Kadıköy Haritası



Kaynak: www.kadikoy.bel.tr

İlçe Koordinatları 41°07' 00" K, 29°54'00" D Rakım: 120 m'dir. Yüzölçümü, 25,20 kilometre karedir.

Kadıköy İstanbul'un Anadolu yakasındadır. İstanbul ilinin ortalarına, Boğaz'ın Marmara ağzının doğusuna düşer. Doğusunda Maltepe ilçesi, batısında İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi, kuzeyinde Üsküdar ve Ataşehir ilçeleri, güneyinde Marmara Denizi ile çevrilidir. Yüzölçümü, 25,20 kilometre karedir. Kadıköy altı tepe üstüne kurulmuştur. Bu tepeler doğudan batıya doğru Göztepe, Fikirtepe, Acıbadem, Altıyol, Cevizlik (Küçük Moda), Koşuyolu'dur.

Fenerbahçe Parkı, Göztepe Parkı, Özgürlük Parkı ile sahil boyunca devam eden yeşil alanlar en önemli aktif yeşil alanlardır.

Kuzeybatı - Güneydoğu doğrultusunda Haydarpaşa'dan Bostancı' ya yaklaşık 21 km.'lik uzun bir sahil şeridine sahiptir.

Kadıköy İlçesi, Caferağa, Osmanağa, Rasimpaşa, Koşuyolu, Acıbadem, Hasanpaşa, Bostancı, Caddebostan, Dumlupınar, Eğitim, Erenköy, Fenerbahçe, Feneryolu, Fikirtepe, Göztepe, Kozyatağı, Merdivenköy, Sahrayıcedit, Suadiye, Zühtüpaşa, Ondokuzmayıs, Yenisahra, Barbaros, İçerenköy, Küçükbakkalköy, Kayışdağı, İnönü,

Atatürk Mahallesi olmak üzere 28 mahalleden oluşmaktayken 06/03/2008 tarihinde kabul edilen 5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması Ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile Yenisahra, Barbaros, İçerenköy, Küçükbakkalköy, Kayışdağı, İnönü, Atatürk Mahalleleri Kadıköy ilçesi sınırlarından ayrılarak yeni kurulan Ataşehir Belediyesi sınırlarına dahil edilmiştir.

Kadıköy ilçesi ülke ve kent ulaşımı açısından önemli bir konuma sahiptir. Anadolu'daki çeşitli merkezleri İstanbul'a ve kent içindeki çeşitli semtleri de birbirine bağlayan bazı ana ulaşım yolları Kadıköy İlçesi'nden geçer. Bunlardan en önemlisi eskiden Ankara Asfaltı ve E-5 adlarıyla anılan D-100 karayolu'dur. Bu karayolu Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'ne giden O-2 Otoyolu'yla Kozyatağı'nda, Boğaziçi Köprüsü'ne giden O-1 Otoyolu'yla Uzunçayır'da kesişir.

Anadolu'nun çeşitli merkezlerini İstanbul'a bağlayan demiryolu hattının ilk istasyonu Haydarpaşa Garı'dır. Haydarpaşa'daki gar binası ve öteki demiryolu tesisleri Kadıköy İlçesi sınırları içindedir. Bu istasyon aynı zamanda kentin Anadolu yakasında yapılan banliyö treni ulaşımı açısından önem taşır.

Kadıköy İlçesi'nde yaşayanların önemli bir bölümü şehir hatları vapurlarını kullanırlar. İlçedeki vapur iskeleleri Haydarpaşa, Kadıköy ve Bostancı'dadır. Ayrıca Kadıköy ve Bostancı'daki deniz otobüsü iskelelerinden İstanbul'un çeşitli kıyı semtlerine düzenli seferler yapılır. Kalamış Koyu'nda da büyük bir yat limanı vardır. 1934-1966 yılları arasında, Kadıköy-Moda, Kadıköy-Fenerbahçe ve Kadıköy-Bostancı tramvay hatları hizmet vermiştir. 2003 yılında Kadıköy-Moda hattı nostaljik tramvay adıyla yeniden hizmete girdi.

6.4 KADIKÖY NÜFUSU

Tablo 6.1: Kadıköy'ün Yıllara Göre Nüfusu

Yıl	Nüfus
1940	57.901
1945	66.680
1950	77.993
1955	102.926
1960	131.928
1965	166.425
1970	241.593
1975	362.578
1980	468.217
1985	577.863
1990	648.282
1997	699.379
2000	663.299
2007	744.670
2010	532.835
2011	531.997

Kaynak: TUIK 2011

29 Mart 2009 Yerel Seçimlerinde, ilçemize ait yerleşim alanlarından, E-5 otoyolunun üst tarafındaki 7 mahalle yeni kurulan Ataşehir İlçesi sınırlarına dahil edilmiştir. Bu sebeple 744.670'den 532.835'e düşmüştür.

6.5 KADIKÖY BELEDİYESİ ZABITA MÜDÜRLÜĞÜ

Şekil 6.3: Kadıköy Belediyesi Zabıta Teşkilatı.



Kaynak: Kadıköy Belediyesi 2007 Faaliyet Raporu.

Zabıta Müdürlüğü 1 müdür muavini, 2 baş komiser, 17 komiser ve 94 zabıta memuru olmak üzere toplam 114 personelden oluşmaktadır. Norm kadrosu 196 personeldir. Toplam 72 zabıta açığı bulunmaktadır. 2011 yılı nüfusu (531.997) ve mevcut çalışanları (114 personel) temel aldığımızda 4.666,6 kişiye 1 zabıta memuru düşmektedir. Norm kadronun tam olduğunu varsaydığımızda 2.714,2 kişiye 1 zabıta memuru düşmektedir. Kadıköy ilçesinin gündüz nüfusunun yüksek olması 1 zabıtaya düşen kişi sayısı çok daha fazla olmaktadır. Zabıta Müdürlüğü'nün 2011 yılı bütçe gerçekleşmesi ise 5.291.085,79 TL'dir.

Tablo 6.2: Kadıköy Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'nde zabıta, yardımcı hizmetler, bina ve araç sayısı.

Ekib	Çalışan Zabıta S.	Yardımcı Hizmetler	Bina	Araç
Merkez	11	3	Merkez bina	2
Evrak bürosu	5	---	Merkez bina	---
Muhasebe büro	2	---	Merkez bina	---
Ceza büro	2	---	Merkez bina	---
Pazar Sicil Büro	2	---	Merkez bina	---
Çevre	2	---	Merkez bina	---
Evlendirme	1	---	Evlendirme binası	---
Depo	1	---	Merkez bina	---
İskele sokak	3	2	Gezgin	1
Trafik	6	1	Gezgin	3
Bahariye	5	---	Mobo	---
Gece	5	6	Araçla Gezgin	2
İskele	10	10	Zabıta Birimi Binası	2
Çarşı	10	8	Zabıta birimi binası	1
Pazar	9	11	Gezgin	2
Seyyar	6	11	Gezgin	3
Çilek	3	---	Mobo	----
Bostancı	9	5	Zabıta Birimi Binası	2
Göztepe	7	1	Zabıta Birimi Binası	1
Marina	5	---	Zabıta Birimi Binası	1
Fikirtepe	5	1	Zabıta Birimi Binası	1
Kozyatağı	5	1	Zabıta Birimi Binası	1
Toplam	114	60		21

Kaynak: Kadıköy Belediyesi Zabıta Müdürlüğü, O.Alagöz, 2012.

114 zabıta ve 60 yardımcı hizmetlerden oluşan, 3 mobo, 6 zabıta birimi binası, 2 yeddi-emin deposu ve 21 araca sahip Kadıköy Belediye Zabıta Müdürlüğü Teşkilatı, birimlerden oluşan sistemle çalışmaktadır. Bu sistemle; vatandaş şikayetini e-mail, ve telefonun yanı sıra merkez binaya uğramadan en yakın zabıta birimine giderek yüz yüze şikayetini verebilmektedir. Ayrıca merkeze gelen bir şikayet, çağrı merkezi tarafından şikayet mahaline en yakın zabıta ekibine telsiz komutadan bildirilerek, şikayetin değerlendirilmesi olabilecek en kısa sürede yapılır ve sonuç şikayetçiye bildirilir. Hemen hemen her mahallede oluşan zabıta birimlerin merkezi sisteme göre bir diğer avantajı ise kente oluşan trafiğe takılmadan şikayet mahaline intikal etmektir.

6.5.1 Kadıköy Belediyesi Trafik Zabıta Ekibi

Kadıköy Belediyesi Zabıta Trafik Ekibi, 1 zabıta komseri, 5 zabıta memuru ve 1 yardımcı hizmetlerden olmak üzere 7 kişilik bir ekipten oluşmaktadır. 1 binek oto ve 2 çekici araçla hizmet veren Trafik Zabıta Ekibin çalışma saatleri hafta içi ve hafta sonu her gün 08:00 – 17:00 saatleri arasındadır.

2006 yılına kadar Kadıköy İlçe Belediyesinde Trafik İşleri Müdürlüğü hizmet vermekteydi. Ancak belediyelerin trafikle ilgili çalışmaların yetki olarak kısıtlı olması ve var olan yetkilerinde daha çok alt yapıyla ilgili olması nedeniyle Trafik İşleri Müdürlüğü iptal edilerek, denetimler Zabıta Müdürlüğü, alt yapıyla ilgili çalışmalar da Fen İşleri Müdürlüğüne yürütülmektedir.

Şekil 6.4: Trafik Zabıta Tarafından Araç Çekimi.



Kaynak: Kadıköy Belediyesi 2011 Yılı Faaliyet Raporu.

Zabıta trafik ekibinin yapmış olduğu rutin çalışmalar şunlardır;

- i. Motorlu araç girişine belirli saatlerde yasak olan cadde ve sokakları(halitağa ve mühürdar caddeleri gibi.) kontrol etmek,
- ii. Taşıt yollarında yayaların ve araçların hareketlerini zorlaştıran veya tehlikeye düşüren motorlu araçlar dışındaki her türlü engelin ortadan kaldırılması.
- iii. Yaya yolları ve yaya kaldırımlarında yayaların hareketlerini zorlaştıran veya tehlikeye düşüren her türlü engelin ortadan kaldırılması
- iv. Başkanlığın verdiği diğer görevlerin yapılması
- v. Bayram, Kutlama, Özel Günler, Törenlerde ve Belediyeyi ziyaret eden konukların karşılanması anında trafik tedbirleri almak.

6.5.2 Zabıta Müdürlüğü'ne Gelen Şikâyetler

Kadıköy İlçe belediyesi Zabıta Müdürlüğü'ne gelen şikâyetler çağrı merkezi (telefonla), yazılı dilekçe, e-mail (bilgisayardan) ve şifai(yüz yüze, sözlü) olarak gelmektedir. Şifai gelen şikâyetler kayıt altına alınmamaktadır.

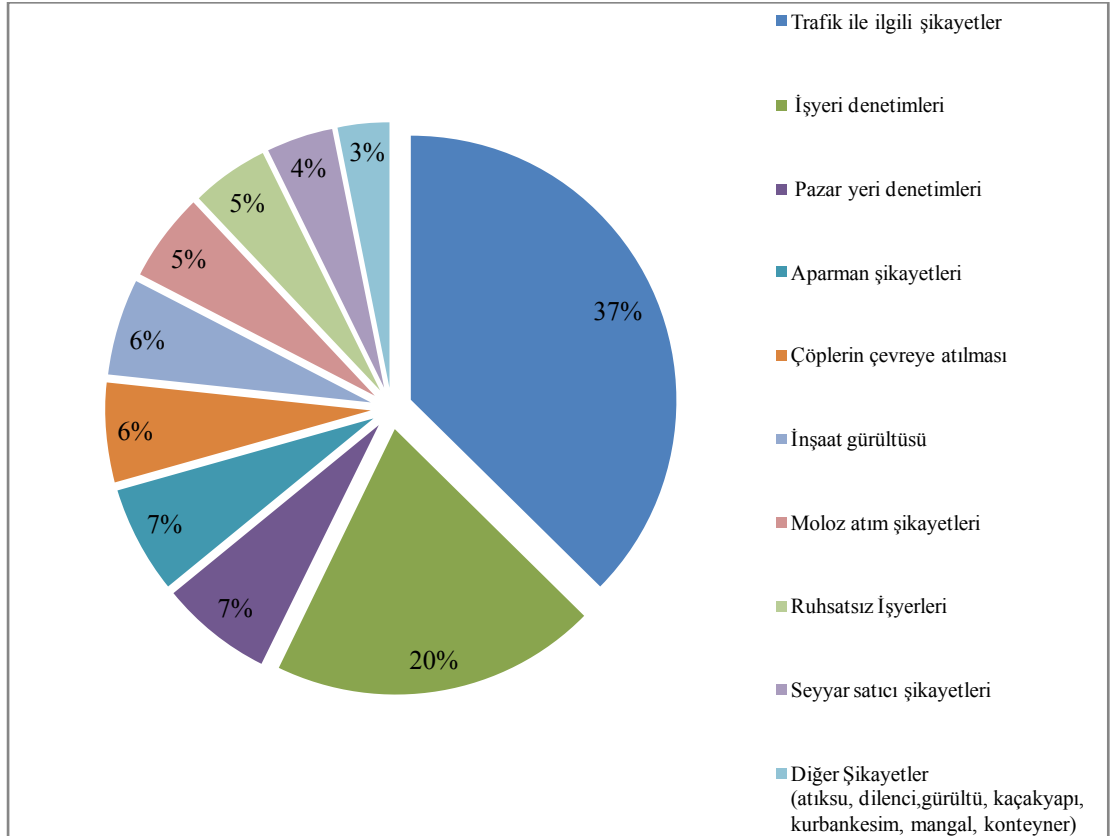
Tablo 6.3: 2011 Yılında Kadıköy İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'ne Gelen Şikâyetlerin Konu ve Sayısı

Gelen Şikâyet Konuları	Gelen Şikâyet Sayısı
Trafikle ilgili şikâyetler	1.589
İşyeri denetim talepleri	846
Semt pazarları şikâyetleri	136
Apartman şikâyetleri	202
Çöplerin çevreye atılması	290
İnşaat gürültüsü	174
Moloz atımı şikâyetleri	230
Ruhsatsız işyerleri	278
Seyyar satıcı şikâyetleri	256
Diğer şikâyetler (atık su, dilenci, gürültü, kaçak yapı, kurban kesim, mangal, konteynır)	250
Toplam	4.251

Kaynak: Bu tablo Kadıköy Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'nden alınan bilgilerle oluşturulmuştur.

2011 yılında Kadıköy İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'ne gelen şikâyet sayısı toplam 4.251'dir. bu şikâyetler dilekçe, e-mail ve müşteri hizmetleri aracılığıyla gelen şikâyetlerdir. Zabıta birimlerine vatandaşın bizzat gelerek ya da telefonla verilen şikâyetler kayıt altına alınmadığından bu tabloda gösterilmemiştir. Gelen şikâyetlerin konu ve sayısına baktığımızda ilk sırayı yaya ve araç trafiği ile ilgili olan ve daha sonra detaylarına bakacağımız trafikle ilgili şikâyetler 1.589 tane dir. İş yeri ile ilgili 846, semt pazarları ile ilgili 136, apartman şikâyetleri ile ilgili 202, çöplerin çevreye atılması ile ilgili 290, inşaat gürültüsü ile ilgili 174, moloz atımı 230, ruhsatsız işyerleri 278, seyyar satıcı 256, tabloda diğer şikâyetler başlığıyla verdiğimiz; atık su, dilenci, gürültü, kaçak yapı, kurban kesimi, mangal yakımı, çöp konteynerleri ve benzeri şikâyetler 250 tanedir.

Tablo 6.4: 2011 Yılında Kadıköy İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'ne Gelen Şikâyet Konularının Oranları



Kaynak: Bu tablo Kadıköy Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'nden alınan bilgilerle oluşturulmuştur.

Kadıköy İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'ne 2011 yılında gelen toplam şikâyetler arasındaki en büyük pay yüzde 37 ile trafikle ilgili şikâyetler gelmektedir. İş yeri denetimleri yüzde 20, semt pazarları yüzde 7, apartman şikâyetleri yüzde 7, çöplerin çevreye atılması yüzde 6, inşaat gürültüsü yüzde 6, moloz atımı yüzde 5, ruhsatsız işyerleri yüzde 5, seyyar satıcı yüzde 4, diğer şikâyetler olan atık su, dilenci, gürültü, kaçak yapı, kurban kesimi, mangal yakımı, çöp konteynerleri ve benzeri şikâyetler yüzde 3 görülmektedir.

Tablo 6.5: 2011 Yılında Kadıköy İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'ne Gelen Trafikle İlgili Şikâyet Konuları ve Sayısı

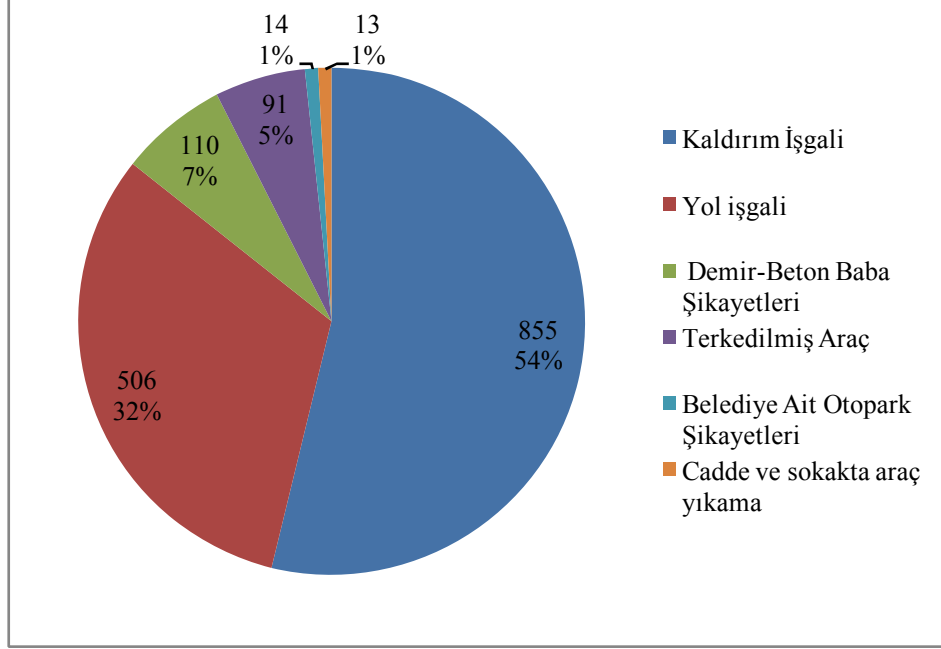
	Şikâyet Sayısı
Kaldırım İşgali	855
Yol işgali	506
Demir-Beton Baba Şikâyetleri	110
Terk edilmiş Araç	91
Belediye Ait Otopark Şikâyetleri	14
Cadde ve sokakta araç yıkama	13
Toplam Şikâyet	1589

Kaynak: Bu tablo Kadıköy Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'nden alınan bilgilerle oluşturulmuştur.

2011 yılında Kadıköy İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'ne sadece trafikle ilgili toplam 1589 adet şikâyet gelmiş, bu şikâyetlerin 855'i kaldırım işgali, 506'sı yol işgali, 110'u demir-beton baba, 91 terk edilmiş araç, 14'ü belediyeye ait otopark ve 13'ü de cadde ve sokaklarda araç yıkama ile ilgilidir.³⁸

³⁸ Kadıköy İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü

Tablo 6.6: 2011 Yılında Kadıköy İlçe Belediye Zabıtasına Gelen Trafikle İlgili Şikâyet Konuları ve Sayısının Yüzdeler Oranları



Kaynak: Bu tablo Kadıköy Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'nden alınan bilgilerle oluşturulmuştur.

2011 yılında Kadıköy İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'ne sadece trafik ile ilgili gelen şikâyetlerin yüzde 54'ü kaldırım işgali, yüzde 32'si yol işgali, yüzde 7'si demir-beton baba, yüzde 5'i terk edilmiş araç, yüzde 1'i belediyeye ait otopark ve yüzde 1'i ise de cadde ve sokaklarda araç yıkama şikâyetleriyle ilgilidir.

Belediyeye gelen şikâyetlerin büyük çoğunluğu araçlarla ilgili oluyor. Özellikle mevcut sokak, cadde ve otoparkların yetersizliği nedeniyle sürücülerin araçlarını yaya geliş geçişi olan kaldırımlara park etmesi büyük sorun teşkil etmektedir.

Çoğu kaldırımın kotası yüksek olmasına rağmen araçların park edilmesi için kaldırımlar tahrip edilmektedir. Gelişmiş ülkelerde kaldırımla yolun kotası aynı seviyede olduğu halde gelişmemiş ülkelerde kaldırım kotası yoldan yüksektir. Kaldırım kotasının yüksek olması her ne kadar bizde araçların kaldırıma park etmede engel teşkil ettiği konusunda çözüm için vazgeçilmezse de öte yandan çok daha büyük problemler yaratmaktadır. Kaldırım kotasının yüksek olması tekerlekli araçlara bağlı engellilere, görme engellilerle, hareket kabiliyeti kısıtlanmış yaşlı vatandaşlara ve çocuk arabası

kullanımında son derece tehlikelidir. Hatta gayet sağlıklı insanların zaman zaman bu kaldırımlarda sıkıntı çektikleri bir gerçektir.

Araç park sorununa çözüm bulmadan kaldırımları gelişmiş ülkelerin kaldırım standartlarına getirmek imkânsız ve adaletsizlik olur.

Kadıköy Bağdat Caddesi, minibüs yolu caddesi diye tabir edilen Fahrettin kerim Gökay caddesi ve Şemsettin Günaltay caddesinde kaldırımlara araç parkı çok yaşanmaktadır. Her ne kadar bu caddelerin sorumluluğu İstanbul büyükşehir belediyesine ait ise de Kadıköy ilçe belediyesi kaldırım parkeden araçlara kabahatler kanununun 38. Maddesine istinaden cezai işlem uygulamaktadır.

En çok şikâyet konularına baktığımızda yol işgali ve demir beton babalar gelmektedir. Türkiye’de her ne kadar az sayıda apartmana ait otopark olsa da bunlarda ayrıca sorun yaşamaktadırlar. Apartman’ın giriş çıkışına ya da apartman garajının giriş çıkışına yapılan araç parkı apartman sakinlerini çileden çıkartmaktadır. Garajından aracını çıkartmak isteyen vatandaş saatlerce garaj çıkışına park eden aracı beklemek zorunda kalabiliyor. Apartmandaki acil bir durum söz konusu olduğu zaman hasta, itfaiye, ambulans ve cenaze gibi bir durum vuku bulduğunda apartman ve apartman giriş çıkışına park eden araç vatandaşı çileden çıkartmaktadır.

Vatandaş bu gibi sorunlara mahal vermemek için apartman giriş çıkışlarına plastik taşınabilir hafif babalar bırakıyor, bu çözüm çoğu zaman işe yaratmamakta, plastik babalar ya park etmek isteyen araç sahibi tarafından kaldırılır ya da şikâyet üzerine zabıta almamak zorunda kalır. İkinci çözüm olarak; vatandaş beton demir babalar koyulur. Bu babaların ağır olması ve taşınması zor olduğundan mevcut probleme çözüm olur. Ancak bu babaların büyük olması nedeniyle yolu daraltmakta ve fosforlu olmadığından gece sürücüler için tehlike arz etmektedir. Kadıköy ilçe belediyesine gelen şikâyetlerin en önemli olanlarından biridir.

Bu sorun işyerleri içinde geçerlidir. Sokak ya da cadde üzerindeki işyerlerinin mal nakil saatlerinde giriş çıkışlarının açık olması sebebiyle kendi işyerine ait ön yola kendi aracının ya da mal getirip götürülen aracının park etmesi için yola babalar koymaktadırlar. Kamuya ait olan yolu kendi mülkiyetleriymiş gibi kullanılmasına engel olmaktadır. Bu sorununda yerel olmayıp kentlerde var olan bu problemin ancak işyerlerine ruhsat verilirken, park alanı ve mal indirme ve bindirme alanı göz önünde bulundurulmalıdır.

Müşterisine, kendi araçlarına ve işyerinin mal nakliyatı yapan araçları için park alanı olmayan market ve benzeri işyerlerine belediye tarafından ruhsat verilmemelidir.

Hurda araçlarla ilgili gelen şikâyetler değerlendirildiğinde hurda aracın plakası, bulunduğu alan göz önünde bulundurulur. Eğer araç plakalı ise gelen şikâyet ilçe trafik müdürlüğüne havale edilir. Araç kamu alanında olmayıp özel mülkiyet alanındaysa herhangi bir işlem yapılamaz. Araç kamu alanında(cadde, sokak, bulvar, meydan) belediye trafik zabıtası ekiplerince belediye ye ait yeddi emin oto parkına çekilir.

Kadıköy ilçe belediyesi zabıta müdürlüğünde bulunan bütün zabıta memurların araçlara cezai işlem yetkisi bulunmaktadır. Her ne kadar zabıta müdürlüğünün trafik zabıta ekibi olsa da trafik zabıta ekibinde bulunan memurlar gibi diğer ekiplerde(seyyar, Pazar, bölge, merkez ekipleri) trafik ile ilgili işlemleri yapabilmektedirler.

6.5.3 Belediye Zabıtası'nın Araçlara Ceza Yazımı

Şekil 6.5: Belediye Zabıtası'nın Araçlara Ceza Yazımı.



Kaynak: Kadıköy Belediyesi 2011 Yılı Faaliyet Raporu.

Yayaların en çok şikâyet ettiği konuların başında gelen kaldırımlara park edilmesiyle mücadele eden belediyeler, son zamanlarda kaldırımlara park eden araçlara kestiği cezaların uygulanmasıyla ilgili engellemeler ve sorunlar yaşıyor.

Tablo 6.7: Kadıköy İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'nün Araç Denetim Uygulaması.

Sene	Ceza yazılan araç sayısı	Çekilen araç sayısı
2001	-	192
2002	---	207
2004	800	----
2005	9.050	---
2006	11.041	-----
2008	3.750	----
2009	350	-----
2010	135	-----
2011	143	30

Kaynak: Bu Tablo Kadıköy İlçe Belediyesi 2001-2011 Yılları Arası Faaliyet Raporlarındaki Bilgilerle Hazırlanmıştır.

Kadıköy Belediye Zabıtası'nın kaldırıma park eden araçlara ceza yazması son üç yıl olan 2009-2011 yılları arası 2005-2008 yılları arasına göre büyük bir düşüş göstermektedir. Bunun sebepleri;

- i. Kadıköy belediyesinin 7 mahallesi Ataşehir'e katılması,
- ii. Sürücülerin duyarlı olup kaldırıma park etmemesi,
- iii. Trafik Tescil Büroların araç plaka bilgisi vermemeleri, en ağır basan sebep bu olacak, çünkü hala Kadıköy'de kaldırımların çoğunda araç parkı yaşanmaktadır.

Duyarsız sürücülerin kaldırımlara park ettiği araçlar nedeniyle pusetli ebeveynlerin, yaşlıların, engellilerin ve kaldırımda yürümek zorunda olan tüm yayaların haklarını korumak için ceza kesen ve cezaların işleme konulup tahsil edilmesi için Emniyet Müdürlüklerinden araç sahibi bilgileri isteyen belediyelere bilgiler verilmiyor.

Masa sandalyelerin kaldırıma çıkaran ya da mal satmak için tezgâhını kaldırıma kuran esnafa ceza kesen belediyelerin Zabıta Müdürlükleri, aynı işlemi araçlar içinde uyguluyor. Yaya kaldırımına aracını park eden sürücüler de aynı şekilde cezai işleme karşı karşıya kalıyorlar.

Zabıta, bu cezai işlemleri uygularken çoğunlukla araç sahiplerini araçları başında bulmakta zorlandığı için önce araç camlarına ihbarname bırakıyor. Bu ihbarnamede, sürücüye “yaya kaldırımını işgal ettiğinizden aracınıza 5326 sayılı Kabahatler kanununun 38 inci maddesinin 1 inci bendine istinaden 83 lira para cezası yazılacaktır” diye bir uyarı yer alıyor. Bu durumda vatandaşın kendiliğinden belediyeye ödeme yapması gerekiyor. Hatta peşin ödemelerde yüzde 25 indirim oluyor. Ve sürücü 62 lira ödüyor. Ama araç sahibi bu cezayı ödemezse, zabıta elindeki koçandan o plakalı aracın hangi İlçe Trafik Tescil Bürosuna kayıtlı olduğunu bulup, o büroya resmi bir yazı yazıyor. Bu resmi yazıda “söz konusu araç yaya kaldırımını işgal etmiştir. Hakkında cezai işlem yapılacağından araç sahibinin TC. kimlik numarası ve kimlik bilgilerini, tüzel kişi ise vergi kimlik numarası ve adres bilgilerinin kayıtlarınızdan çıkarılarak Belediye Başkanlığımıza bilgi verilmesini talep ederiz” denilmektedir. Eğer bu kimlik bilgileri belediyeye ulaşırsa, 5326 sayılı Kabahatler Kanununun 38 inci maddesi gereğince idari yaptırım kararı düzenlenerek, ilgisine tebliğ ediliyor. Kişi yine de ödemezse belediye gelirleri kanununa göre belediyeler mali hizmetler müdürlüğü devreye giriyor. Ancak trafik tescil bürolarının sürücüleri kimlik bilgilerini belediyelere göndermemesi sorun yaratıyor.

Trafik tescil bürolarından zabıta müdürlüklerine gelen gerekçe “kabahatler kanununun işgal başlıklı 38. Maddesinde “yetkili makamların açık ve yazılı izni olmaksızın meydan, cadde, sokak veya yaların gelip geçtiği kaldırımları işgal eden veya buralarda mal satışı arz eden kişiye belediye zabıta görevlileri tarafından idari para cezası verilir” şeklinde düzenleme bulunduğu, ancak bu yetkinin trafik kurallarını ilgilendirmediği, park ihlali kapsamadığı ifade edilir. Yazıda özetle şu ifadeler yer veriliyor. “2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 10. Maddesinde belediyelerin görevleri düzenlenmiş olup park etmenin yasak olduğu yerler ve hallere ilişkin olarak belediyelere herhangi bir yetki verilmediğinden, ayrıca 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 16 ncı maddesi “..... Belediyeler bu madde ile görev verilen hizmetlerin denetimi dışında trafiği denetleyemez ve hiçbir şekilde trafik suç ve ceza tutanağı düzenleyemezler” hükmünü amir bulunduğundan, yine Karayolları trafik Kanununun 16/1 bendinde belediyelere “yaya ve taşıt yollarında yayaların ve araçların hareketlerini zorlaştıran ve trafiği tehlikeye düşüren motorlu araçlar dışındaki her türlü engeli ortadan kaldırmak” görevi verilmiş olduğundan, kaldırımı işgal eden araçların belediyenin görev alanı

içinde bulunmadığından mevcut mevzuat hükümleri uyarınca bu araç sahiplerinin kimlik ve adres bilgilerinin verilmesinin hukuki dayanağı olmadığı değerlendirilmektedir.

Kimlik ve adres bilgilerinin Emniyet Müdürlüğünün Trafik Tescil Büroları tarafından verilmemesinin bir başka gerekçesi de; 4982 sayılı Bilgi Edinme Kanununun Özel Hayatın Gizliliği başlıklı 21 inci maddesi, bu madde “Kişinin izin verdiği haller saklı kalmak üzere, özel hayatın gizliliği kapsamında, açıklanması halinde kişinin sağlık bilgileri ile özel ve aile hayatına, şeref ve haysiyetine, mesleki ve ekonomik değerlerine haksız müdahale oluşturacak bilgi veya belgeler, bilgi edinme hakkı kapsamı dışındadır. Kamu yararının gerektiği hallerde, kişisel bilgi veya belgeler, kurum veya kuruluşlar tarafından, ilgili kişiye en az yedi gün önceden haber verilerek yazılı rızası alınmak koşuluyla açıklanabilir.” hükümleri uyarınca, araç sahip ve adres bilgileri kişiye özel bilgi mahiyetinde olduğundan belediyelere bilgi verilmemektedirler.

7. KADIKÖY BELEDİYESİ'NİN ZABITA TRAFİK HİZMETLERİNE İLİŞKİN ALAN ARAŞTIRMASI

Belediye Zabıtasının mevcut konumları, sorunları, beklentileri ve trafikle ilgili yetkilerinin arttırılması ile ilgili hususlar, bu çalışmanın önemli bir yönünü oluşturmaktadır. Bu noktada, Kadıköy İlçe Belediye Zabıtasının hem kendisi tarafından, hem halk tarafından nasıl algılanıp yorumlandığı saptanmaya çalışılmıştır.

Araştırmanın temel amacı; kentsel yerleşmelerdeki en temel hizmet örgütleri olan belediyeler ve bu belediyelerin kolluk görevlisi olan zabıtalara kent içi trafikle ilgili hukuki ilişkisi ve trafik hizmetleri bakımından karşı karşıya bulunduğu sorunları tespit etmektir. Belediye zabıtasının trafik polisiyle beraber ya da tek başına trafik denetimlerine katılmasının kent içi trafiği açısından olumlu olup olmayacağı belirlemektedir. Ayrıca belediye zabıtasının kent içinde sadece yaya trafiği için önem arz eden kaldırımlardan sorumlu olması sebebiyle anketimizde kaldırım ve yaya ile ilgili sorular ağırlıktadır. Bütün bunların yanında; belediye zabıtasına ve halka; semt pazarları, tek yön trafik akışı, işgaliyeler ve benzeri sorulara sorularak kent içi trafiği olumsuz etkileyen unsurlar tespit edilmeye çalışılmıştır.

Tez çalışmamda sağlıklı sonuçlara ulaşmak için Kadıköy İlçe Belediye Zabıtası için 114, halk için 200 anket formu hazırlanmış ancak zabıtaya 54, halka da 100 anket olmak üzere toplam 154 anketin uygulaması yaptırılabilmiştir.

Yukarıda sözü edilen 2 gruba (belediye zabıtası ve halk) uygulanan anket bilgileri SPSS istatistik programı aracılığı ile bilgisayar ortamına taşınmış ve çeşitli istatistiksel yöntemlerle çalışmaya ışık tutacak verilere dönüşülmüştür.

7.1. ZABITA TRAFİK HİZMETLERİ VE KENT İÇİ TRAFİĞE İLİŞKİN ALAN ARAŞTIRMASI ZABITA ANKETİ

Anket Sonuçları

Zabıta personeli anketi Kadıköy Belediyesi'nde fiilen görev yapan tüm zabıta personeline (114 personel) uygulanmak istenmiş, ancak çeşitli nedenlerle (sabit bir yerde bulunmama, izinli olma, anket için istekli olmama vb.) bunların sadece 54 personeline uygulanabilmiştir.

Söz konusu anket ile elde edilen veriler şöyle değerlendirilebilir:

Tablo 7.1: Cinsiyet Dağılımı

	Sayı	Yüzde Değer
Kadın	8	14,8
Erkek	46	85,2
Toplam	54	100,0

Ankete katılan 54 Kadıköy İlçe Belediye Zabıta personelinin yüzde 14,8'i bayan, yüzde 85,2'i ise erkek zabıta memurudur.

Tablo 7.2: Medeni Durum Dağılımı

	Sayı	Yüzde Değer
Evli	49	90,7
Bekar	5	9,3
Toplam	54	100,0

Medeni durumuna baktığımızda anketimize katılan Kadıköy İlçe Zabıta memurlarının yüzde 90,7'i evli, yüzde 9,3'ü bekar durumdadır.

Tablo 7.3: Eğitim Düzeyi Dağılımı

	Sayı	Yüzde Değer
Lise	21	38,9
Yüksekokul	14	25,9
Üniversite	19	35,2
Toplam	54	100,0

Ankete katılan zabıta memurların yüzde 38,9'ü lise, yüzde 25,9'ü yüksekokul (ön lisans) ve yüzde 35,2'si üniversite (lisans) mezunudur. Memurlar arasında ilkökul mezunu ve lisansüstü mezunlar bulunmamaktadır.

Tablo 7.4: Trafik Denetleme Eğitimi Alma

	Sayı	Yüzde Değer
Cevapsız	7	13,0
Evet	8	14,8
Hayır	39	72,2
Toplam	54	100,0

Ankette sorduğumuz, “Trafik denetimi ile ilgili herhangi bir eğitim(kurs, seminer vb.) aldınız mı?” soruna almış olduğumuz cevapların yüzde 14,8’i evet, yüzde 72,2’si hayır demiş ve yüzde 13’ü de cevap vermemiştir. Bu sonuçlara baktığımızda zabıtalardan kent içi trafik denetimi ile ilgili eğitim görmediği görülmektedir.

Tablo 7.5: Belediye Zabıta Trafik Denetiminde Yetkiler Arttırılsın mı?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	37	68,5
Hayır	15	27,8
Fikrim Yok	2	3,7
Toplam	54	100,0

Belediye zabıtalardan trafik denetiminde yetkisi kaldırılma park eden araçlara müdahale ve yolda park halinde bulunan plakasız araçlar dahil olmakla beraber yolda ki her türlü işgalıyeyi kaldırmakla sınırlıdır. Ankette sormuş olduğumuz, “Belediye Zabıtası'nın Trafik Denetiminde Yetkileri Arttırılsın mı?” sorusuna yanıt olarak belediye zabıtalardan yüzde 68,5’i evet, yüzde 27,8’i hayır ve yüzde 3,7’si de fikrim yok demektedir.

Tablo 7.6: Görev Yaparken Karşılaşılan Sorunlar

	Sayı	Yüzde Değer
Darp ve Yaralanma	27	50,0
Tehdit, küfür, hakaret	48	88,8
Hiçbiri	2	3,7
Toplam	54	100,0

Kamu görevleri içinde en zor olanlardan biri olan belediye zabıtalığı, anketimizde de zor meslek olduğunu kanıtlayan bir sonuç çıkmaktadır. Ankete katılanların yüzde 50 sinde darp ve yaralanma olmuş, yüzde 88,8 i ise görevini yerine getirirken tehdit almış, küfür yemiş ve hakarete uğramış.

Tablo 7.7: Kaldırırma Park Eden Araca Belediye Zabıtası Ceza Yazmalı mı?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	46	85,2
Hayır	7	13,0
Fikrim Yok	1	1,9
Toplam	54	100,0

Kaldırırma park eden araca belediye zabıtalrı tarafından 5326 sayılı kabahatler kanununun 38. Maddesine istinaden işgaliyeden para cezası yazılmaktadır. Ancak araç sahibi aracının başında bulunulmadığında ya da araç ilgisine ulaşılmadığında araç plaka numarasına ceza yazılmaktadır. Araç plakasına zabıta tarafından yazılan cezanın hukuki tarafı olmadığından kaldırırma park eden araçların engellenmesi mümkün olmamaktadır. Bu ankette zabıtaya sorduğumuz “Kaldırırma park eden araca belediye zabıtası ceza yazmalı mı?” sorusuna belediye zabıtalrının yüzde 85,2’si evet, yüzde 13’ü hayır ve yüzde 1,9’ü fikrim yok demiş.

Tablo 7.8: Şehir içinde Trafik Polisinin denetimleri Yeterli mi?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	3	5,6
Hayır	35	64,8
Kısmen	16	29,6
Toplam	54	100,0

Şehir içinde trafik polisi tarafından yapılan trafik denetimlerini belediye zabıtalının yüzde 5,6'sı yeterli, yüzde 29,6'sı kısmen yeterli ve büyük çoğunluk olan yüzde 64,8'i yetersiz görmektedir.

Tablo 7.9: Kaldırım İşgaliyeleri Araç trafiğini Etkiliyor mu?

	Sayı	Yüzde Değer
Fikrim yok	1	1,9
Etkiliyor	34	63,0
Etkilemiyor	4	7,4
Kısmen Etkiliyor	15	27,8
Toplam	54	100,0

Kaldırım İşgalleri (araç parkı, ürün teşhiri, seyyar satıcı vb.) yaya trafiğini, olumsuz etkilediği gibi araç trafiğini (akan trafik)'de olumsuz etkiliyor mu? Sorusuna aldığımız cevap yüzde 63 etkiliyor, yüzde 27,8'i kısmen etkiliyor, yüzde 7,4'ü etkilemiyor ve yüzde 1,9'ü fikrim yok demektir. Mevcut kaldırımların işgaliyelerle dolduğunda yayanın yola taşması kaçınılmazdır. Bu durumda anketimizde belediye zabıtasının büyük çoğunluğunun hem fikir olduğu sonuç, kaldırım işgaliyesinin akan trafiği engellemesidir.

Tablo 7.10: Belediye Zabıtası Trafik Polisine Destek Vermeli mi?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	29	53,7
Hayır	21	38,9
Fikrim Yok	4	7,4
Toplam	54	100,0

“Kent İçinde Mevcut Trafik Denetimlerinde Belediye Zabıtası Trafik Polisine Destek Vermeli mi?” sorusuna belediye zabıtalarn yüzde 53,7’si evet, yüzde 38,9’ü hayır, yüzde 7,4’ü fikrim yok demektir.

Tablo 7.11: Belediye Zabıtası Şehir İçindeki Trafik Denetimlerine Katılırsa Trafik Sorunlarında Azalma olur mu?

	Sayı	Yüzde Değer
Fikrim yok	1	1,9
Evet Kesinlikle Olur	20	37,0
Hayır Faydası Olmaz	1	1,9
Hayır Yetki Karmaşası Olur	15	27,8
Kısmen Olur	17	31,5
Toplam	54	100,0

“Belediye Zabıtası Kent İçindeki Trafik Denetimlerine Katılırsa Trafik Sorunlarında Azalma Olur mu” sorusuna belediye zabıtalarn yüzde 37’si evet kesinlikle olur, yüzde 31,5’i kısmen olur, yüzde 1,9 hayır faydası olmaz, yüzde 27,8’i hayır yetki karmaşası olur ve yüzde 1,9’ü fikrim yok demektir.

Tablo 7.12: Kent İçindeki Otoparklar Yeterli mi?

	Sayı	Yüzde Değer
Yeterli Değil	53	98,1
Kısmen Yeterli	1	1,9
Toplam	54	100,0

Ankette belediye zabıtalarnn yüzde 98,1'i araç sayısını göz önünde bulundurduğumuzda kent içindeki otoparkları yeterli bulamıyor. Belediye zabıtalarnn yüzde 1,9'ü otoparkları kısmen yeterli buluyor.

Tablo 7.13: Kaldırımlar Yaya Trafiki İçin Yeterli mi?

	Sayı	Yüzde Değer
Kaldırımlar Yeterli Ama İşgaliye Fazla	16	29,6
Yeterli Bulmuyorum	15	27,8
Kaldırımlar Yetersiz ve Modern Değil	11	20,4
Kısmen Yeterli	12	22,2
Toplam	54	100,0

Ankette belediye zabıtalarnn yüzde 29,6'sı mevcut kaldırımları yaya trafiki için yeterli buluyor ama işgaliyeler fazla diyor. Belediye zabıtalarnn yüzde 27,8'i kaldırımları yeterli bulmuyor, yüzde 20,4'ü kaldırımlar yetersiz ve modern değil, yüzde 22,2'si kaldırımları kısmen yeterli buluyor.

Tablo 7.14: Kaldırımlar Engelliler İçin Yeterli mi?

	Sayı	Yüzde Değer
Kısmen Kullanışlı	16	29,6
Kullanışlı Değil	37	68,5
Fikrim Yok	1	1,9
Toplam	54	100,0

Mevcut kaldırımları engelliler için kullanışlı değil diyen belediye zabıtalarnın oranı yüzde 68,5, kaldırımlar engelliler için kısmen kullanışlıdır diyen belediye zabıtalarnın oranı yüzde 29,6 ve zabıtalarnın yüzde 1,9'u da kaldırımlarnın engelliler için kullanışlı olup olmadığı konusunda fikirleri bulunmamaktadır.

Tablo 7.15: Belediye Zabıtası Şehir İçi Trafik Denetimini Silahsız Yapabilir mi?

	Sayı	Yüzde Değer
Yapabilir	10	18,5
Yapamaz	42	77,8
Fikrim Yok	2	3,7
Total	54	100,0

Şehir içi trafik denetiminde belediye zabıtasının yetkileri arttırılırsa, bu yetkilerini icra ederken silahsız yapabilir mi? Sorusuna ankete katılan zabıtalarnın yüzde 77,8'i yapamaz, yüzde 18,5'i yapabilir ve yüzde 3,7'si fikrim yok demektedir.

Tablo 7.16: Belediye Zabıta İsmi Değiştirilsin mi?

	Sayı	Yüzde Değer
Değiştirilsin Kent Polisi Olsun	22	40,7
Değiştirilsin Belediye Polisi Olsun	10	18,5
Değiştirilmesin	22	40,7
Toplam	54	100,0

Belediye Zabıtası ismi “Kent Polisi” ya da “Belediye Polisi” olarak değiştirilsin mi? Sorusuna zabıtalardan yüzde 40,7’si “Değiştirilsin Kent Polisi Olsun”, yüzde 18,5’i “Değiştirilsin Belediye Polisi Olsun” ve yüzde 40,7’si “Değiştirilmesin” demektedir.

Tablo 7.17: 2918 Sayılı Trafik Kanununun 16. Maddesi Denetimlerde Size Zorluk Çıkartıyor mu?

	Sayı	Yüzdellik Değer
Evet	45	83,3
Hayır	4	7,4
Fikrim Yok	5	9,3
Toplam	54	100,0

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 16'ncı maddesinde geçen "... Belediyeler bu madde ile görev verilen hizmetlerin denetimi dışında, trafiği denetleyemez ve hiçbir halde trafik suç ve ceza tutanağı düzenleyemez" hükmü denetimlerinizde size zorluk çıkartıyor mu? Sorusuna belediye zabıtalardan büyük çoğunluğu olan yüzde 83,3'ü evet, yüzde 7,4'ü hayır ve yüzde 9,3'ü de fikrim yok demiş. Belediye zabıtalardan kaldırıma park eden aracın plakasına ceza yazdıklarında söz konusu madde yasal olarak engel olmaktadır.

Tablo 7.18: 2918 Sayılı Karayolu Trafik Kanunu Şehir İçi Trafik Denetimi İçin Yeterli mi?

	Sayı	Yüzdelerik Değer
Yeterli	5	9,3
Yeterli Değil	35	64,8
Kısmen Değıştirilmeli	9	16,7
Fikrim Yok	5	9,3
Toplam	54	100,0

Günümüz koşullarında mevcut 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu etkin bir şehir içi trafik denetimi için yeterli mi? Sorusuna ankete katılan belediye zabıtalarmın yüzde 9,3'ü yeterli, yüzde 64,8'i yeterli değıl, yüzde 16,7'si kısmen değıştirilmeli ve yüzde 9,3'ü fikrim yok demiş.

Tablo 7.19: Belediye Zabıtasına Trafik ve Toplu Taşımayla İlgili Gelen Şikâyetler Yeterince Değerlendiriliyor mu?

	Sayı	Yüzdelerik Değer
Evet	3	5,6
Hayır	41	75,9
Kısmen	8	14,8
Fikrim Yok	2	3,7
Toplam	54	100,0

Belediye Zabıtası'na gelen trafik ve toplu ulaşım araçları ile ilgili şikâyetlerin yeterince değılendirildiğini düşünüyor musunuz? Sorusuna zabıtalarmın yüzde 5,6'sı evet, yüzde 75,9'ü hayır, yüzde 14,8'i kısmen değılendiriliyor, yüzde 3,7'si fikrim yok demektedir.

Tablo 7.20: Semt Pazarları Kent İçi Trafiki Olumsuz Etkiliyor mu?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	48	88,9
Hayır	1	1,9
Kısmen	5	9,3
Toplam	54	100,0

Belediye zabıtalının büyük bir çoğunluğu olan yüzde 88,9'ü semt pazarlarının kent içi trafiki olumsuz etkilediğini söylüyor. yüzde 1,9'ü pazarların trafiki etkilemediğini, yüzde 9,3'ün de semt pazarlarının kent içi trafiki kısmen olumsuz etkilediğini belirtmektedirler.

Tablo 7.21: Tek Yön Trafik Akış Uygulaması Arttırılırsa Şehir İçi trafikte Rahatlama Olur mu?

	Sayı	Yüzde Değer
Fikrim yok	1	1,9
Evet	27	50,0
Hayır	6	11,1
Kısmen	20	37,0
Toplam	54	100,0

Sokak ve Caddelerde Tek Yön Trafik Akış Uygulaması Arttırılırsa Kent İçi Trafikinde Bir Rahatlama Olur mu? Anket sorusuna belediye zabıtalının yüzde 50'si evet trafikte rahatlama olur, yüzde 37'si trafikte kısmen rahatlama olur, yüzde 11,1'i hayır trafikte rahatlama olmaz, yüzde 1,9'ü ise fikrim yok demiş.

Tablo 7.22: Belediye Zabıtasının Şehir İçi Trafik Denetimi Yapabilmesi İçin Kanun Hükümü Çıkarılmalı mı?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	44	81,5
Hayır	9	16,7
Fikrim Yok	1	1,9
Toplam	54	100,0

Size Belediye Zabıtası'nın Şehir İçi Trafik Denetimi Yapabilmesi İçin Bir Kanun Hükümü Çıkarılmalı mı? Sorusuna belediye zabıtalarnn yüzde 81,5'i evet, yüzde 16,7'si hayır ve yüzde 1,9'ü ise bir fikrim yok demektir.

Tablo 7.23: Belediye Zabıtası Teşkilatı Genel Müdürlük Yada Büyükşehir Belediyelerine Bağlanması Faydalı Olur mu?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	27	50,0
Hayır	17	31,5
Kısmen	6	11,1
Fikrim Yok	4	7,4
Toplam	54	100,0

Belediye Zabıtası Teşkilatı'nın Genel Müdürlük Ya da Büyükşehir Belediyelerine Bağlanması (itfaiye teşkilatı gibi) Faydalı Olur mu? Sorusuna ankete katılan belediye zabıtalarnn yüzde 50'si evet faydalı olur, yüzde 31,5'i hayır faydalı olmaz, yüzde 11,1'i kısmen faydalı olur ve yüzde 7,4'ü ise fikrim yok demektir.

Tablo 7.24: Kamera Kayıtları ile Belediye Zabıtası Tarafından Araçlara Ceza Yazma Trafik Açısından Olumlu Olur mu?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	41	75,9
Hayır	7	13,0
Fikrim Yok	6	11,1
Toplam	54	100,0

Şehir İçinde Bulunan Kamera Kayıtları İle Belediye Zabıtası Tarafından Araçlara Ceza Yazma Kent İçi Trafığı Açısından Olumlu Olur mu? Anket sorusuna verilen cevapların yüzde 75,9'ü evet olumlu olur, yüzde 13'ü hayır olumlu olmaz ve yüzde 11,1'i ise fikrim yok demektir.

Tablo 7.25: Belediye Zabıtası trafikte hangi uygulamaları yapmamalı?

	Sayı	Yüzde Değer
Kaldırım ve Yaya Denetimi	22	40,7
Yol Denetimi	26	48,1
Sinyalizasyon Denetimi	27	50,0
Park İhlali	22	40,7
Sürücü Hataları	32	59,2
Kazalara Müdahale	38	70,3
Toplam	54	100,0

Belediye Zabıtası trafikte hangi trafik uygulamalarını yapmamalı? sorusuna ankete katılan belediye zabıtarının yüzde 40,7 si kaldırım ve yaya denetimlerine, yüzde 48,1 i yol denetimlerine, yüzde 50 si sinyalizasyon denetimlerine, yüzde 40,7 si park

ihlallerine, yüzde 59,2 si sürücü hatalarına ve yüzde 70,3 ü kazalara müdahale etmemeli diyor.

7.2. ZABITA TRAFİK HİZMETLERİ VE KENT İÇİ TRAFİĞE İLİŞKİN ALAN ARAŞTIRMASI HALK ANKETİ

Tablo 7.26: Cinsiyet Dağılımı

	Sayı	Yüzde Değer
Kadın	28	28,0
Erkek	72	72,0
Toplam	100	100,0

Ankete katılan halktan 100 kişinin yüzde 28'i kadın, yüzde 72'si ise erkektir.

Tablo 7.27: Medeni Durum Dağılımı

	Sayı	Yüzde Değer
Evli	59	59,0
Bekar	41	41,0
Toplam	100	100,0

Ankete katılanların yüzde 59'u evli, yüzde 41'i bekadır.

Tablo 7.28: Eğitim Düzeyi Dağılımı

	Sayı	Yüzde Değer
İlköğretim	32	32,0
Lise	38	38,0
Yüksekokul	11	11,0
Üniversite	19	19,0
Toplam	100	100,0

Ankete katılanların yüzde 32'si ilköğretim, yüzde 38'i lise, yüzde 11'i yüksek okul (önlisans), yüzde 19'u ise üniversite (lisans) mezunudur.

Tablo 7.29: Belediye Zabıtasının Trafik Denetim Yetkileri Arttırılsın mı?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	55	55,0
Hayır	19	19,0
Fikrim Yok	26	26,0
Toplam	100	100,0

Halka sormuş olduğumuz “Belediye Zabıtasını'nın Trafik Denetiminde Yetkileri Arttırılsın mı?” sorusuna verdikleri cevapların yüzde 55'i evet, yüzde 19'u hayır ve yüzde 26'sı ise fikrim yok demektedir.

Tablo 7.30: Belediye Zabıtasının Trafikle İlgili Yetkilerini Biliyor musunuz?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	15	15,0
Kısmen Biliyorum	40	40,0
Hayır	45	45,0
Toplam	100	100,0

Belediye Zabıtası'nın Trafik İle İlgili Yetkilerini Biliyor musunuz? Surusuna verilen cevapların yüzde 15'i evet biliyorum, yüzde 40'i kısmen biliyorum ve yüzde 45'i ise belediye zabıtasının trafikle ilgili yetkilerini hiç bilmiyorum demektedir.

Tablo 7.31: Trafikle İlgili Polise İhbarda Bulduğunuzda Zamanında Hizmet Alabiliyor musunuz?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	21	21,0
Hayır	35	35,0
Kısmen Alıyorum	17	17,0
Hiç İhbarda Bulunmadım	27	27,0
Toplam	100	100,0

Ankete katılanları yüzde 21'i trafikle ilgili polise ihbarda bulunduğunda zamanında hizmet aldığını, yüzde 35'i zamanında hizmet alamadığını, yüzde 17'sinin kısmen hizmet aldığını ve yüzde 27'sinin ise trafikle ilgili polise hiç ihbarda bulunmadığını belirtmektedir

Tablo 7.32: Kaldırım Park Eden Araca Belediye Zabıtası Ceza Yazmalı mı?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	68	68,0
Hayır	24	24,0
Fikrim Yok	8	8,0
Toplam	100	100,0

Kaldırım park eden araca belediye zabıtası ceza yazmalı mı? sorusuna halkın büyük çoğunluğu olan yüzde 68 evet yazsın, yüzde 24 hayır yazmasın ve yüzde 8 fikrim yok demiş. Bu anket sonucuna bakarak kaldırım park eden araçların yayağı rahatsız ettiği, ve belediye zabıtasının söz konusu araçlara ceza yazmasının gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Tablo 7.33: Kaldırım İşgali Sizi Rahatsız Ediyor mu?

	Sayı	Yüzde Değer
Kısmen Rahatsız Oluyorum	37	37,0
Çok Rahatsız Oluyorum	45	45,0
Rahatsız Olmuyorum	18	18,0
Toplam	100	100,0

Ankete katılanların yüzde 45'nin kaldırım işgallerinden çok rahatsız olduğu, yüzde 37'nin kaldırım işgallerinden kısmen rahatsız olduğu ve yüzde 18'inin kaldırım işgallerinden rahatsız olmadığı görülmektedir.

Tablo 7.34: Semt Pazarlar Trafiki Olumsuz Etkiliyor mu?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	48	48,0
Hayır	34	34,0
Kısmen	18	18,0
Toplam	100	100,0

Şehir içinde bulunan semt pazarlarının trafiği olumsuz etkilediğini düşünenlerin oranı yüzde 48, kısmen olumsuz etkilediğini söyleyenlerin oranı yüzde 18 ve şehir içinde bulunan semt pazarların trafiği olumsuz etkilemediğini söyleyenlerin oranı ise yüzde 18'dir.

Tablo 7.35: Kent İçindeki Otoparklar Yeterli mi?

	Sayı	Yüzde Değer
Yeterli Değil	79	79,0
Kısmen Yeterli	11	11,0
Yeterli	6	6,0
Fikrim Yok	4	4,0
Toplam	100	100,0

Ankete katılanların yüzde 79'u kent içindeki otoparkların yeterli olmadığı, yüzde 11'in otoparkların kısmen yeterli olduğu, yüzde 6'nın otoparkların yeterli olduğu ve yüzde 4'ünün konu ile ilgili fikirlerinin olmadığını belirtmektedirler.

Tablo 7.36: Kaldırımlar Yaya Trafığı İçin Yeterli mi?

	Sayı	Yüzde Değer
Kaldırımlar Yeterli Ama İşgaliye Fazla	44	44,0
Yeterli Bulmuyorum	28	28,0
Kaldırımlar Yetersiz ve Modern Değil	17	17,0
Kısmen Yeterli	11	11,0
Toplam	100	100,0

Halkın yüzde 44'ü kaldırımların yaya trafiği için yeterli ama işgaliyelerin fazla olduğu, yüzde 28'i kaldırımları yeterli bulmadığı, yüzde 17'si kaldırımları yeterli ve modern görmüyor. Ankete katılanların yüzde 11'i ise kaldırımları yaya trafiği için kısmen yeterli buluyor.

Tablo 7.37: Kaldırımlar Engelliler İçin Yeterli mi?

	Sayı	Yüzde Değer
Kullanışlı	9	9,0
Kısmen Kullanışlı	26	26,0
Kullanışlı Değil	63	63,0
Bir Fikrim Yok	2	2,0
Toplam	100	100,0

Ankete katılanların yüzde 63'ü kaldırımları engelli vatandaşlar için kullanışlı görmediği, yüzde 26'sı kısmen kullanışlı olduğu, yüzde 9'ü kullanışlı olduğu ve 1'i ise konu ile ilgili herhangi fikrinin olmadığı anlaşılmaktadır.

Tablo 7.38: Belediyelerin Kaldırımlardaki Denetimini Yeterli Buluyor musunuz?

	Sayı	Yüzde Değer
Kısmen Yeterli Buluyorum	24	24,0
Yeterli	10	10,0
Yeterli Değil	61	61,0
Fikrim Yok	5	5,0
Toplam	100	100,0

Halkın yüzde 24'ü belediyelerin kaldırımlardaki denetimlerini kısmen yeterli bulduğu, yüzde 10'u denetimleri yeterli bulduğu, yüzde 61'i kaldırımlardaki denetimlerin yetersiz olduğu ve yüzde 5'i ise konu ile ilgili fikirlerinin olmadığı anlaşılmaktadır.

Tablo 7.39: Belediye Trafik Zabıtasının Ulaşım Araçları Denetimi Yeterli mi?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	5	5,0
Hayır	73	73,0
Kısmen	11	11,0
Bir Fikrim Yok	11	11,0
Toplam	100	100,0

Belediye trafik zabıtasının ulaşım araçları (taksi, dolmuş, minibüs, halkotobüs vb.) denetimini yeterli bulan sadece yüzde 5, kısmen yeterli bulan yüzde 11, yeterli bulmayanlar yüzde 73 ve belediye trafik zabıtasının ulaşım araçlarının denetimi ile ilgili fikri olmayanların oranı ise yüzde 11'dir. Bu sonuçlar halkın, ulaşım ile ilgili zabıtanın denetimlerini çok yetersiz göstermektedir.

Tablo 7.40: Belediye Zabıtası Şehir İçindeki Trafik Denetimlerine Katılırsa Trafik Sorunlarında Azalma olur mu?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet Kesinlikle Olur	51	51,0
Hayır Faydası Olmaz	10	10,0
Hayır Yetki Karmaşası Olur	20	20,0
Fikrim Yok	19	19,0
Toplam	100	100,0

Ankete katılanların yüzde 51'i belediye zabıtası şehir içindeki trafik denetimlerine katılırsa trafik sorunlarında azalma olur, hayır faydası olmaz diyenlerin oranı yüzde 10, trafik sorunlarında azalma olmaz ve yetki karmaşası olur diyenlerin oranı yüzde 20'dir. Konu ile ilgili herhangi bir fikrim yok diyenlerin oranı ise yüzde 19'dur.

Tablo 7.41: İspark'ın Yol Kenarı Otopark Uygulamasını Doğru Buluyor musunuz?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	27	27,0
Hayır, Trafik Engelliyor	58	58,0
Evet, Trafik Rahatlatıyor	6	6,0
Fikrim Yok	9	9,0
Toplam	100	100,0

İspark'ın yol kenarı otopark uygulamasını doğru bulanların sayısı yüzde 27, doğru bulup da trafiği rahatlıyor diyenlerin sayısı ise yüzde 6'dır. Ankete katılanların büyük çoğunluğu olan yüzde 58 oran, ispark'ın yol kenarı otopark uygulamasını doğru

bulmuyor ve trafiği engellediğini düşünüyor. Katılımcıların yüzde 9'u ise konu hakkında fikir beyan edememişler.

Tablo 7.42: Belediye Zabıtası Trafik Polisine Destek Vermeli mi?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	66	66,0
Hayır	27	27,0
Fikrim Yok	7	7,0
Toplam	100	100,0

“Kent içinde belediye zabıtası trafik polisine destek vermeil mi?” sorusuna ankete katılanların yüzde 88'i evet destek vermeil, yüzde 27'si hayır destek vermemeli diye cevaplamıştır. Katılımcıların yüzde 7'si ise fikir beyan edememiştir.

Tablo 7.43: Trafikle İlgili Belediye Zabıtasına İhbarda Bulduğunuzda Zamanında Hizmet Alabiliyor musunuz?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	18	18,0
Hayır	28	28,0
Kısmen	14	14,0
Hiç İhbarda Bulunmadım	40	40,0
Toplam	100	100,0

Ankete katılanların yüzde 18'i trafikle ilgili belediye zabıtasına ihbarda bulunduğu anda zamanında hizmet aldığı, yüzde 14'ü ise kısmen kısmen zamanında hizmet alabildiğini, yüzde 28'in ise zamanında hizmet alamadığını belirtmekte.

Katılımcıların önemli bir bölümü olan yüzde 40 oran ise bugüne kadar trafikle ilgili belediye zabıtasına hiç ihbarda bulunmadığını söylemektedir.

Tablo 7.44: Kaldırıma Park Eden Aracı Nereye İhbarda Bulunursunuz?

	Sayı	Yüzde Değer
Cevapsız	4	4,0
Belediye Zabıtası	30	30,0
Trafik Polisi	64	64,0
Valilik/Kaymakamlık	2	2,0
Toplam	100	100,0

“Kaldırıma park eden aracı nereye ihbarda bulunursunuz?” sorusuna cevap veren katılımcıların yüzde 30’u belediye zabıtasına ihbarda bulunduğu, yüzde 64’ü trafik polisine, yüzde 2’si valilik/kaymakamlığa başvurduğunu demiş. Katılımcıların yüzde 4 ise herhangi bir cevap verememiştir.

Tablo 7.45: Tek Yön Trafik Akış Uygulaması Doğru Bir Uygulama mı?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	73	73,0
Hayır	19	19,0
Fikrim Yok	8	8,0
Toplam	100	100,0

Ankete katılanların yüzde 73’ü sokak ve caddelerdeki tek yön trafik akış uygulamasının doğru bir uygulama olduğu, yüzde 19’ü söz konusu uygulamanın doğru bir uygulama olmadığını belirtmektedir. Sokak ve caddelerdeki tek yön trafik akışı uygulaması ile ilgili fikir beyan edemeyenlerin oranı ise yüzde 8’dir.

Tablo 7.46: Sinyalizasyon Uygulamaları Arttırılsın mı?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	68	68,0
Hayır	12	12,0
Fikrim Yok	20	20,0
Toplam	100	100,0

“Sinyalizasyon uygulamaları arttırılsın mı?” sorusuna cevap verenlerin yüzde 68’i evet arttırılsın, yüzde 12’si hayır arttırılmasın ve yüzde 20’si ise fikrim yok demektedir.

Tablo 7.47: İşyerlerinin Araç Parkını Engellemesi İçin Yola Koyduğu Plastik Baba Ve Benzeri Engelleyicileri Doğru Buluyor musunuz?

	Sayı	Yüzde Değer
Doğru	17	17,0
Yanlış	50	50,0
Kısmen Doğru	26	26,0
Fikrim Yok	7	7,0
Toplam	100	100,0

Aparman sakinlerinin ve işyerlerinin araç parkını engellemesi için yola koydukları plastic baba ve benzeri engelleyicileri doğru bulanların sayısı yüzde 17, yanlış bulanların sayısı yüzde 50, kısmen doğru bulanların sayısı yüzde 26 ve fikri olmayanların sayısı ise yüzde 7’dir.

Tablo 7.48: Belediyelere Ödenen Belirli Bir İşgaliye Harcı Karşılığında Sokak ve Kaldırımlara Esnaf Tarafından Koyulan Masa-Sandalye İşgaliyeleri Doğru Bir Uygulama mı?

	Sayı	Yüzde Değer
Doğru	16	16,0
Yanlış	53	53,0
Kısmen Doğru	25	25,0
Fikrim Yok	6	6,0
Toplam	100	100,0

Beldiyelere ödenen belirli bir işgaliye harcı karşılığında sokak ve kaldırımlara esnaf tarafından koyulan masa - sandalye işgaliyeleri, ankete katılanların yüzde 16'sı tarafından doğru, yüzde 25'i tarafından kısmen doğru, yüzde 53'ü tarafından yanlış görülüyor. Katılımcıların yüzde 6'sı ise konu ile ilgili fikrim yok demiş.

Tablo 7.49: Kaldırım İşgaliyeleri Araç trafiğini Etkiliyor mu?

	Sayı	Yüzde Değer
Evet	49	49,0
Hayır	13	13,0
Dolaylı Etkiliyor	23	23,0
Kısmen Etkiliyor	10	10,0
Fikrim Yok	5	5,0
Toplam	100	100,0

Kaldırım İşgalleri (araç parkı, ürün teşhiri, seyyar satıcı vb.) yaya trafiğini, olumsuz etkilediği gibi araç trafiğini (akan trafik)'de olumsuz etkiliyor mu? Sorusuna aldığımız cevap yüzde 49'evet etkiliyor, yüzde 10'u kısmen etkiliyor, yüzde 23'ü dolaylı etkiliyor, yüzde 13'ü etkilemiyor ve yüzde 5'i fikrim yok demektedir. Mevcut

kaldırımların işgaliyelerle dolduğunda yayanın yola taşması kaçınılmazdır. Araçlara ait yolun yayalar tarafından kullanılması trafiği yavaşlatır. Ankette de etkiliyor (direct, dolaylı ve kısmen) diyenlerin oranı yüzde 82’dir.

Tablo 7.50: Sizce aşağıdaki kent içi uygulamalardan hangisi/hangileri yetersizdir?

	Sayı	Yüzde Değer
Otopark yetersiz	66	66,0
Hız denetimi yetersiz	50	50,0
Sinyalizasyon yetersiz	76	76,0
Toplam	100	100

Sizce kentiçi trafik uygulamalarından hangileri yetersizdir sorusuna ankete katılanların yüzde 66 otopark yetersiz, yüzde 50 hız denetimi yetersiz ve yüzde 76 sı sinyalizasyon yetersiz demektedir.

8. SONUÇ VE ÖNERİLER

Geçmişten günümüze gelinceye kadar belediye zabıtası, gerek işlevsel yönden, gerekse de kurum ve personel yönünden önemli bir değişim süreci yaşamaktadır. 2005 tarihli 1593 sayılı Belediye kanununda olduğu gibi 1930 tarihli ve 1580 sayılı Belediye Kanunu ile belediye görevleri belirlenmiş ve belediye zabıtasının belediye hizmetlerinin yürütme ve denetiminde görevli özel bir hizmet zabıtası olması öngörülmüştür. Bugünün kentsel kolluk gücü olan zabitanın belediye örgütü bünyesinde ayrı bir hizmet birimi olarak kurulması ise 01 ağustos 1956 tarihinde aynı kanunda yapılan değişiklikle gerçekleşmiştir. İster küçük kasabalarda olduğu gibi sadece bir veya birkaç elemandan, ister büyük kentlerde olduğu gibi sayıları binleri bulan memur-amir topluluğundan oluşsun, belediyenin denetim hizmetlerini yürüten bir temel hizmet birimi olarak belediye zabıtası, belediye personel kadrosu içinde önemli yeri ve ağırlığı olan bir güç durumundadır. Demokrasinin işlemesi, insan haklarına saygının gerçekleşmesi, kentsel çevrenin daha yaşanabilir bir nitelik kazanması ve tüketicilerin korunması, kentte sağlık, düzen ve huzurun temini ve sürekliliğinin sağlanması gibi yönlerden de belediye zabıtası büyük önem arz etmektedir.

Türkiye’de kimi belediyelerde birkaç elemandan, kimilerinde ise yüzlerce elemandan oluşan belediye zabıta örgütleri faaliyetlerini sürdürmektedir. Belediye Zabıta Personeli yaklaşık olarak 1.500 nüfusa bir zabıta personeli isabet etmesi gerekirken. Ancak genel olarak ortalama 5.000 kişiye bir zabıta memuru düşmektedir. Bazı belediyelerde zabıta elemanı yetersizliği sorunu, taşeron veya geçici işçi statüsünde çalışan personele zabıta memuru üniformasına benzer üniforma giydirilmek suretiyle çözülmeye çalışılmaktadır. Ancak olası herhangi bir olay karşısında bu tip uygulamalar savunulamayacağından ve herhangi bir zabıtta imzalarının geçersiz olması, duyulan gerçek ihtiyaç oranında zabıta personeli kadrosu tahsis edilmesi ve istihdamlarının sağlanması çok daha uygun görünmektedir.

Belediye Zabıtası onlarca kanun, yönetmelik ve talimatnamelerle iç içe çalışmaktadır. Böyle bir durumda eğitimi ve bilgi donanımı büyük önem kazanmaktadır. Şimdilik bu kurum içi mesleki temel eğitimle zabıta memurlarına kazandırılmaya çalışılmaktadır. Bu eğitimin yeterli olduğunu söylemek mümkün değildir. Zabıta eğer belediyelerin

vitriini olacaksa yabancı dilinden tutun, halkla ilişkilere kadar çok geniş tabanlı bir eğitim programına tabi tutulmalıdır. Bu da ancak bir üniversite çatısında olmalıdır.

Belediye Zabıtası günün 24 saatinde hizmet veren özel bir kolluk kuvvetidir. Hizmet alanları gün geçtikçe çeşitlenmektedir. İmar, Ruhsat, Yapı Kontrol, Seyyar, Trafik, Çevre Kontrol, Tüketici, Turizm, Temizlik, Sağlık vb. gibi sayabiliriz. Çalışma koşulları da oldukça stresli ve maşekkatlıdır. Zabıta hizmetleri hafta tatili ve bayram tatili gibi günlerde bile aksatılamaz. Bu nedenle diğer kolluk görevlerine verilen yıpranma hakkının belediye zabıtalarna da verilmelidir.

Yerel yönetimlerin güçlendirilmesi, daha etkin ve daha verimli çalıştırılması, hizmet götüren, çözümler sunan bir konuma getirilmesi isteniyorsa burada Zabıta ihmal edilmemelidir. Çünkü belediye zabıtasını ihmal edilmesi kenti, kent insanını ve kent sağlığını ihmal etmek anlamına gelmektedir. Zabıtayı ihmal etmek, merdiven altı üretime, gecekondulaşmaya, kaçak yapılaşmaya, çevre kirliliğine, vergi kaçakçılığına, trafiğin aksamasına vb. olumsuzluklara davetiye çıkartmaktır.

Zabıta İl Bazında Müdürlük olarak teşkilatlanmalıdır. Zabıta, beledi görevlerini ifa ederken karşılaştıkları siyasi baskılardan kurtarılmalıdır. Fiilen çalışanlarla emekliler arasındaki gelir farkı yüksekliğinin bir sonucu olarak emeklilik güvence olmaktan çıkmaktadır. Çalışan zabıtanın, emekli olması ile beraber aldığı aylığın sadece üçte birini (1/3) alabilmekte ve ücretsiz seyahat kartı elinden alınmaktadır.

Belediye Zabıtası'nın kent içi trafik ile ilgili konumu, sorunları ve beklentileri bu tez çalışmanın temel amaçlarından biri olmuştur. Bu amaca yönelik olarak 2011 yılında Kadıköy Belediyesi Zabıta Müdürlüğü'ne gelen şikâyetler ve bu şikâyetler arasında trafikle ilgili sorunlar değerlendirilmiştir. Yine Kadıköy İlçe Belediye Zabıta personeli ve halka yönelik anket uygulaması yapılmıştır. Araştırma sonucu elde edilen verilerin de ışığında, belediye zabıtasının trafik denetimi ile ilgili çıkan sorunlar ve çözüm önerilerine ilişkin olarak başlıca şu değerlendirmeler yapılabilir.

Belediye zabıtalarnın eğitim düzeyleri çok iyi olduğu, ancak trafik denetimiyle ilgili eğitim almadıkları anlaşılmıştır. Eğitimli olmanın sebebi işe alınan zabıtalarnın en az lise mezunu olması ve günümüzde yüksek oranda lisans mezunlarının kendi branşların da iş bulmamaları ve bu sebeple zabıta, itfaiye ve benzeri alanlarda istihdam edilmeleridir.

Trafik denetimiyle ilgili eğitim almadıklarının sebebi ise trafik denetiminde belediyelerin yetki sahibi olmadıklarıdır.

Belediye zabıtası'nın kent içi trafik denetimlerinde yetkilerinin arttırılması hem zabıta hem halk tarafından uygun görülmektedir. Bunun sebebi ise trafik polisinin denetimlerini yeterli bulmayıp trafik ile ilgili bir ihbarda bulunulduğunda zamanında hizmet görmemek yatıyor.

Belediye zabıtası ve halk, kaldırım işgalleri yaya trafiğini engellediği gibi kent içi akan trafiği de engellediği konusunda hemfikirler. Mevcut sokak ve caddeleri etkin bir şekilde kullanmak için en ince ayrıntıya bile dikkat edilmeli. Kaldırımın işgaliyelerle dolması ve hatta işgaliyelerin yola taşması engellileri de yaya'yı da ve hatta akan araç trafiğini de olumsuz etkilemektedir. Yayaların çoğu zaman yolda yürümek zorunda kalmaları ölümcül kazalara da sebebiyet vermektedir.

Semt pazarların kent içi trafiği olumsuz etkilediği, özellikle büyükşehirlerin semt pazarları için hiç uygun olmadığı görüşü yüzde 100' e yakın bir görüştür.

Belediyelere ödenen belirli bir işgaliye harcı karşılığında sokak ve kaldırımlara esnaf tarafından koyulan masa - sandalye işgaliyeleri, ankete katılanların çoğunluğu tarafından yanlış görülüyor. Özellikle iş yerlerinde sigara yasağıyla beraber ağırlık kazanan bu konu belediyeleri de, halkı da ve esnafı da zor durumda bırakmıştır. Kamu'ya ait kısıtlı ve zaruri olan kaldırım ve sokakları belirli bir işgaliye harcı karşılığında kiralanması hiç de demokratik bir uygulama görülüyor.

Halkın büyük çoğunluğu, İSPARK'ın İstanbul'un 235 noktasında 14.331 araç kapasiteli yol kenarı araç parkı uygulamasını, trafiği engelliyor diye doğru bulmuyor. Ancak kent içi otoparkların yetersiz olması ve eli sopalı halk arasında "değnekçi" diye tabir edilen yasa dışı otoparkçıları engellediği bir gerçek. Kent içi toplu taşıma sistemi yeterli duruma geldiğinde kent içindeki önemli meydan, bulvar, cadde ve sokaklar araç trafiğine kapatılmalıdır. Diğer araç girişine serbest olan kent içi bölgelere yeterince otopark yapıldığı zaman ispark'ın yol kenarı araç parkı kaldırılmalıdır. Ancak istanbul'un daha 200.000 araç kapasiteli otoparklara ihtiyaç duyması sebebiyle ve bu talebin yerine gelmesi zor ve zaman alabileceği bir gerçektir. İSPARK'ın yol kenarı araç parkı uygulamalarının devam edeceği görülüyor.

Belediye zabıtası, silahsız bir kolluk gücü olarak kurumlaşmış ve görevlerini yerine getirirken herhangi bir silah kullanması, taşıması veya bulundurması kendisine yasaklanmıştır. Bu durumun bir kolluk gücü açısından bazı sakıncalar doğurduğu ve belediye zabıtasının da silahlı hale getirilmesinin gerektiği konusunda çok sayıda görüş vardır. Zabıtalara yakın bir sayı kent içi trafik denetiminde belediye zabıtası yetkilendirilirse, bu yetkiyi silahsız yapamaz demektir. Bu isteğin temel nedeni silahın “caydırıcı” özelliğinden yararlanmaktadır.

Son yıllarda kendisinden sıkça söz edilen, ancak bir türlü yasal süreci tamamlanamayan yerel yönetimler reformunun taslak ve tasarılarında yer alan ve daha çok büyük şehir yönetimleri için düşünülen “trafik hizmetlerinin denetimi, yönetimi ve düzenlemesi görevlerinin tamamının veya bir kısmının belediyelere devri” konusuna belediye zabıtası çok sıcak bakmaktadır. Belediyelerin mevcut altyapılarının söz konusu hizmetlerin yürütülmesi için yeterli bulunması bu bakışın temel gerekçesi olarak görülmektedir. Ayrıca zabıta personeli, zabıta teşkilatının genel müdürlük altında toplanması ya da itfaiye gibi tamamıyla büyük şehir belediyelerine bağlı olmayı tercih ediyorlar. Bu sonucu anlamlandırmak mümkündür. Çünkü zabıtanın teşkilatının bir çatı altında toplanması zabıtayı kentte etkin kılacaktır.

Kaldırımları, yayalar ve engelliler için yeterli bulmayan halk, işgaliyelerin fazla olduğu ve belediye zabıtası tarafından yeterince denetlenmediğini belirtmektedir. Kaldırıma park eden araca ceza yazma konusu her ne kadar belediyeler ve trafik tescil müdürlükleri arasında tartışma konusuysa da belediye zabıtası ve halk, kaldırıma park eden araca belediye zabıtası tarafından kesinlikle ceza yazmalı. Kaldırıma park eden araca zabıtanın yetkisi yoktur diye ceza yazmaması, kaldırıma park eden devasa aracın hemen yanı başında bulunan esnafın işgaliyelerini kaldırmak tezat oluşturmaktadır.

Bütün yasal ve bilimsel metinlerde ve toplumsal yaşam içinde de belediye kolluk görevini yerine getiren personele “belediye zabıtası” ve hatta bütün kolluk güçlerini tanımlayan bir terim olmasına rağmen yalnızca “zabıta” denilmektedir. Ancak özellikle “zabıta” kavramının, medyanın da kimi zamanlardaki tarafgir yaklaşımının da bir sonucu olarak, “fakir seyyarın malını alan, garibanın gecekondu evini yıkan, rüşvetçi, menfaatçi, iş bitirici” gibi sıfatlarla yan yana anılır olması nedeniyle toplumdaki algılanmış biçimi genellikle olumsuzdur. Bu nedenle “belediye zabıtası” kavramının

yerine onlara yeni, etkin ve prestijli bir imaj sağlayacak bir başka kavramın kullanılmasının, hem zabıta kurumu ve personeli açısından hem de iletişim ve etkileşim bulunduğu kesimler açısından olumlu sonuçlar doğuracağı beklenmektedir. Belediye Zabıtası'na göre "zabıta"nın yerine en uygun kavram "kent polisi" ismidir. Belediye zabıtasının kendisi için yeni bir tanımlama olarak çoğunlukla "kent polisi" kavramını tercih etmesindeki temel etken, isminde yer alacak "polis" kavramının bir kolluk gücü olarak ona yeni ve güçlü bir statü kazandıracığı beklentisidir.

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 16'ncı maddesinde geçen "...Belediyeler bu madde ile görev verilen hizmetlerin denetimi dışında, trafiği denetleyemez ve hiçbir halde trafik suç ve ceza tutanağı düzenleyemez" hükmü belediye zabıtasının kent içi trafik ya da motorlu araçlarla ilgili denetimlerde büyük bir engel çıkartmaktadır. Daha öncede bahsettiğim gibi kaldırıma park eden, inşaat atıkların ve molozların atılmaması gereken yerlere atık atan, kent içinde hoparlörle anons yapan hareket halindeki araçların sürücülerine bizzat ulaşılmadığı zaman aracın plakasından ceza yazmalı. Araç plaka bilgileri trafik tescil bürolarından sağlıklı bir şekilde gelmediğinden belediyeler görevlerini yerine getirmekten zorluk çekiyorlar. Zabıtalara çoğunluğu söz konusu trafik yasanın görevimizi yaparken bize zorluk çıkardığını ve bu yasanın etkin bir kent içi trafik denetimi için yeterli olmadığını belirtmekte.

Belediye zabıtalara kent içi trafik denetiminde polisle müştereken ya da yetki paylaşımı yaparak yetkilendirilmelidir. Kent içinde trafik ve ulaşım alt yapısında tamamıyla sorumlu olan belediyeler bu konu için büyük bütçeler sarf etmektedirler. Kentin her sokağını, her caddesini ve hatta her çıkmaz sokağını günlük rutin hizmetleriyle (fen, temizlik, zabıta) en iyi bilen ve tanıyan kurum belediyelerdir. Çoğu konuda olduğu gibi trafik olayı da yerellik gösteren bir husustur. Örnek olarak Kadıköy'de Şükrü Saraçoğlu stadında maç olduğunda ya da Salıpazarı kurulduğunda Kadıköy'e has bir trafik durumu çıkar. Hakkâri'de düğün konvoyları olduğunda ve kentin hayvancılıkla uğraşması sebebiyle yollara çıkan büyük baş hayvanlar o yöreye ait trafik sorunlarıdır. Antalya'da turizm mevsiminde trafik başka bir şekil alır. İstanbul'da pik saatlerdeki trafik ile Bayburt'ta ki trafik aynı özellik taşıyamaz. Bunun için kent içi trafik denetimi tamamen ya da kısmen belediyelere bırakılmalıdır.

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Alyot H., 1947. *Türkiye’de Zabıta (Tarihi Gelişim ve Bugünkü Durum)*, Ankara: Kanaat Basımevi.
- Bayramoğlu Alada A., 1997. *Belediye Zabıtasının Toplumsal ve Yönetimsel Statüsünün Gelişimi Üzerine Notlar, Çocuk Hakları ve Yerel Yönetim*, İstanbul: Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi (WALD) Yayını.
- Develioğlu F., 1986. *Osmanlıca-Türkçe Lügat*, Ankara: Aydın Kitabevi.
- Dönmez, M., 2011. *Belediye zabıtası rehberi*, Ankara: Ankara Yayınevi.
- Ergin, O.N., 1995. *Mecelle-i Umur-i Belediye*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür Dairesi Bsk. Yay.
- Kazıcı, Z., 1987. *Osmanlılarda İhtisap Müessesesi*, İstanbul: Zafer Matbaası.
- Keleş, R., 2008. *Yerinde Yönetim Ve Siyaset*. 6.baskı. İstanbul: Cem Yayınevi.
- Kurra, S., 1989. *Türkiye’nin Çevre Sorunları*. Ankara: Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayını.
- Öneş, E.R., 1987. *Belediye Zabıta Klavuzu*, İstanbul: Birlik Yayınları.
- Pakalın, O.Z., 1971. *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul: MEB Yayınevi.
- Tekeli, İ. ve Ortaylı, İ., 1972. *Türkiye’de Belediyeciliğin Evrimi*, edit. Ergun Türkcan, Belediyecilik Araştırma Projesi, Kitap 1, Ankara, 1978.
- Toprak, Z. Ve Diğerleri, 2002. *21. Yüzyıla Girerken Belediye Zabıtası, Yerel Yönetimler Sempozyumu Bildirileri*, Ankara: TODAİE Yerel Yönetimler Araştırma ve Eğitim Merkezi Yayını.
- Ünüsân, T., 1996. *Avrupa’da Yerel Yönetimler*, Ankara: İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını.
- Ünüsân, T., 1999. *İtalya’da Mahalli İdareler, Dünyada Mahalli İdareler*, Ankara: İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını.
- Versan, V., 1967. *Amme İdaresi*. 3. Baskı. İstanbul: Menteş Matbaası.

Sürelî Yayınlar

- Canpolat, H. 1999. İngiltere’de (Britanya) Mahalli İdareler, *Dünyada Mahalli İdareler*, Ankara: İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını, Yayın No: 27.
- Fındıklı R., 2000. ; Yerel Yönetimlerde İcra Gücü Olarak Belediye Zabıtası, Poster Bildiri, Yerel Yönetimler Sempozyumu, TODAİE, Ankara.
- Geray, C., 1996. İtalya’da Yerel Yönetimler, *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, C. 6, S. 1, s.55.
- Geray, C., 1998. Kentsel Yaşam Kalitesi ve Belediyeler, *Türk İdare Dergisi*, 1998.
- İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü. 1999. Fransa’da Mahalli İdareler, *Dünyada Mahalli İdareler*, Ankara: Yayın No: 27. İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını.
- İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü. 1999. “Lüksemburg’da Mahalli İdareler”, *Dünyada Mahalli İdareler*, Ankara: Yayın No: 27, İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını.
- Karaer, T., 1990. Fransa’da Yerel Yönetim Reformu Üzerine, *Amme İdaresi Dergisi*, **23**, (3), s. 34.
- Karakoyun, İ., 2000. Kent Zabıtası, *İdarecinin Sesi Dergisi*, **14**, (79), s.23.
- Özcan, Z., 1979. İstanbul’da Toplu Taşımacılık; Sorunlar ve Öneriler, *İktisat Dergisi*, XIX.,
- Özer, F., Ekşi, T., Topdemir, E., 2004. *Emniyet Genel Müdürlüğü Polis Dergisi*.
- Zülüflü, H. 2006. Yeni Mevzuat Işığında Belediyelerin Trafikle İlgili Görev ve Yetkileri, *Yerel Yönetim Ve Denetim Dergisi*, **c,11**,

Diğer Yayınlar

2010-2014 Kadıköy Belediyesi Stratejik planı, 2010.

Adalar Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s,25

Aldoğan, A., 1991. Trafik Kaza İstatistiklerinin Değerlendirilmesi ve Kazaların Azaltılmasında Bakanlığımızca Hazırlanan Yeni Uygulamalar ve Alınması Gerekli Kısa ve Uzun Vadeli Teklif ve Öneriler, Trafik Şurası, Ankara.

Arnavutköy Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu. s,30

Ataşehir Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s.163

Avcılar Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s,210

Aydın, A.H., 2002. Güvenlik Hizmeti ‘Yerel’ Olarak Sunulabilir mi?: ‘Yerel Hizmet Kavramı Açısından Bir Tartışma, Yerel Yönetimler Sempozyumu Bildirileri, Ankara: TODAİE Yerel Yönetimler Araştırma ve Eğitim Merkezi, **12**.

Bağcılar Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu. s, 31.

Bahadır G., 1985. Büyük Şehir Düzeyinde Kolluk Hizmetlerinin Örgütlenme ve Yürütülmesi, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Ankara: Gazi Üniversitesi SBE.

Bahçelievler Belediyesi, 2011 yılı faaliyet raporu, s,38

Bakırköy Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s,45

Başakşehir Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s. 40

Bayrampaşa Belediyesi 2010 yılı faaliyet raporu, s.38

Belediye ve Bağlı Kuruluşları ile Mahalli İdare Birlikleri Norm Kadro İlke ve Standartlarına Dair Yönetmelik. **Resmi Gazete**. 26442; 22 Şubat 2007.

Belediye Zabıta Yönetmeliği. **Resmi Gazete**, 26490; 11 Nisan 2007.

Beylikdüzü Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s,183

Beyoğlu Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s.96

Bulgan, E., 2008. Avrupa yerel yönetimler özerklik şartı ve 5393 sayılı belediye kanunu. Doktora Tezi. Eskişehir: Anadolu üniversitesi.

Büyükçekmece Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s. 138

Çatalca Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s.183

Çekmeköy Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s.25

- Çelik, F., 1990. kent içi Trafik Sıkışıklığı Ve Optimum Kavşak Kapasitesi. 3. *Toplu Taşım Kongresi*, EGO Genel Müdürlüğü Yayını.
- Ethem Kadri Pektaş, 2003. Beldiye yönetiminde zabıta hizmetleri ve 21. Yüzyıl kentinde zabitanın yeri. Dokuz Eylül Üniversitesi sosyal bilimler enstitüsü kamu yönetim anabilim dalı. Doktora tezi.
- Fatih Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s,27
- Gürbüz Bahadır; Büyük Şehir Düzeyinde Kolluk Hizmetlerinin Örgütlenme ve Yürütülmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi SBE, Ankara, 1985.
- <http://www.kagithane.bel.tr>
- <http://www.kucukcekmece.bel.tr>
- <http://www.zaman.com.tr/haber.do?haberno=1334836>
- İnternet: The Associationn of London Government , <http://www.alg.gov.uk/doc.asp?doc=15052&cat=934> (2005).
- İnternet : Hürriyet Gazetesi haber arşivi, www.hurriyetim.com.tr/arsiv.arama.aspx. (2004).
- İnternet: Emniyet Genel Müdürlüğü, www.egm.gov.tr/polisolma.polisakademisi.asp. (2005).
- İnternet: http://tr.wikipedia.org/wiki/Kadyüzde_C4yüzde_B1kyüzde_C3yüzde_B6y
- İnternet: <http://www.kadikoy.bel.tr/AltSayfa.aspx?pid=757>
- İnternet: <http://www.kadikoy.bel.tr/AltSayfa.aspx?pid=760>
- İnternet: <http://www.sozluk.net/osmanlica/sayfiye.htm>, Sayfiye: Yazlık. Gezinecek ve yazın yaşanacak yer.İnternet: İstatistik Bülteni, <http://www.egm.gov.tr/teadb/Mart05/orta.htm> (2005).
- İnternet: www.tuik.gov.tr.
- İnternet:<http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik591.pdf> 7 (2002).
- İnternet:<http://tr.wikipedia.org/wiki/Trafik>
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (M) Ve (Tm) Seri Plakalı Ve HatlıTicari Minibüs Ve Ticari Taksi Ve Taksi Dolmuş Yönergeleri
- Karan B., “Trafik Kazalarının Caydırıcılığı”, Yayınlanmamış Araştırma Ödevi, Gazi Üniversitesi, Ankara, 1995.
- Karayolları Trafik Kanunu. **Resmi Gazete**, 2918; 18 Ekim 1983.

- Kartal Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s,36
- Maltepe Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s.112
- Pektaş, E.K., 2003. Belediye yönetiminde zabıta hizmetleri ve 21. Yüzyıl kentinde zabitanın yeri. *Doktora Tezi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi SBE.
- Silivri Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s,192
- Sultangazi Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, S.251
- Şile Belediyesi 2010 yılı faaliyet raporu, s, 94
- Şişli Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu .s, 212
- TUİK 2001
- Tuzla Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s,92
- Türkan, R., 1978., Kentsel Ulaşım Sorunlarının Nedenleri Ve Çözüm Önerileri Öncelikle Kentsel Ölçeğin Üstünde Aranmalıdır, *1. Toplu Taşıım Kongresi*, Ankara: EGO Genel Müdürlüğü Yayını, s.45.
- Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, “Trafik Düzeni”, Karayollarında Can Güvenliği Alt Komisyonu Raporu, T.B.M.M., Ankara, 2001.
- Zeytinburnu Belediyesi 2011 yılı faaliyet raporu, s.108

EKLER

EK A.1: ZABITA ANKET FORMU
KENT İÇİ TRAFİK DENETİMİ İLE İLGİLİ ŞİKÂyetLERİN SAPTANMASI
VE BELEDİYE ZABITASININ STATÜSÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ
ZABITA ANKET FORMU

Değerli katılımcılar, bu anketin amacı; Belediye Zabitasının kent içi trafik denetiminin daha etkin yapılabilmesi ve kent içi trafikte karşılaşılan şikâyetlerin saptanması, ayrıca belediye zabitasının sorunları, mevcut ve gelecekteki statüsünün değerlendirilmesi için hazırlanmıştır.

Fehmi YİĞİT

1. BÖLÜM	
1. Cinsiyetiniz?	() Kadın () Erkek
2. Yaşınız?	
3. Medeni Durumunuz?	() Evli () Bekar
4. Görev Yaptığınız Belediye?	
5. Görev Süreniz (Yıl):	
6. Eğitim Düzeyiniz: ilköretim () Lise () Yüksekokul () Üniversite ()	
7. Trafikle Denetimi İle İlgili Herhangi Bir Eğitim Aldınız mı? Evet () Hayır ()	

2. BÖLÜM

1. Belediye Zabıtasının trafik denetiminde yetkileri arttırılsın mı?

Evet ()

Hayır ()

2. Belediye Zabıtası trafikte hangi uygulamaları **yapmamalıdır**? (Uygun gördüklerinizi işaretleyiniz.)

Kaldırım ve yaya denetimi()

Yol denetimi.....()

Sinyalizasyon denetimi....()

Park ihlali.....()

Sürücü hataları.....()

Kazalara müdahale.....()

3. Görevinizi icra ederken aşağıdaki **olumsuzluklardan** hangileriyle karşılaştınız?

Darp ve yaralanma..... ()

Tehdit, küfür, hakaret... ()

4. Sıze kaldırıma park eden araca Belediye Zabıtası **ceza** yazmalı mı?

Evet ()

Hayır ()

5. Şehir içinde **trafik polisinin** denetimlerini yeterli buluyor musunuz?

Evet ()

Hayır()

Kısmen()

6. Sıze kaldırım işgaliyeleri (araç parkı, ürün teşhiri,seyyar satıcı, vb.) **yaya trafiğini** olumsuz etkilediği gibi, araç trafiğini(akan trafik) de olumsuz etkiliyor mu?

Etkiliyor () Etkilemiyor () Kısmen etkiliyor ()

7. Sıze kent içinde mevcut trafik denetimlerinde **Trafik Polisine** Belediye Zabıta destek vermeli mi?

Evet ()

Hayır()

8. Sıze Belediye Zabıtası kent içindeki **trafik denetimlerine** katılırsa trafik sorunlarında **azalma** olur mu?

Evet kesinlikle olur... ()

Hayır Faydası Olmaz ()

Hayır yetki karmaşası olur ()

Kısmen olur ()

9. Araç sayısını göz önünde bulundurduğumuz da kent içindeki **otoparkları** yeterli buluyor musunuz?

Yeterli değil... ()	Kısmen Yeterli ()	Yeterli()
10. Mevcut kaldırımları yaya trafiği için yeterli buluyor musunuz? Kaldırımlar yeterli ama işgaliye fazla () Yeterli bulmuyorum () Kaldırımlar yetersiz ve modern değil () Kısmen yeterli ()		
11. Sizce mevcut kaldırımlar engelliler için kullanışlı mı? Kısmen kullanışlı..() Kullanışlı değil....() Bir fikrim yok.....()		
12. Şehir içi trafik denetimine Belediye Zabıtası da yaparsa bunu silahsız yapabilir mi? Yapabilir () Yapamaz()		
13. Belediye Zabıtası ismi Kent yada Belediye Polisi olarak değiştirilsin mi? Değiştirilsin kent polisi olsun.....() Değiştirilsin belediye polisi olsun () Değiştirilmesin.....()		
14. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun 16 ncı maddesinde geçen “ Belediyeler bu madde ile görev verilen hizmetlerin denetimi dışında, trafiği denetleyemez ve hiçbir halde trafik suç ve ceza tutanağı düzenleyemez ” hükmü denetimlerinizde size zorluk çıkarıyor mu? Evet() Hayır()		
15. Günümüz koşullarında mevcut 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu etkin bir şehir içi trafik denetimi için yeterli midir? Yeterli () Yeterli değil() Kısmen değiştirilmeli()		
16. Belediye zabıtasına trafik ve toplu ulaşım araçları ile ilgili gelen şikayetlerin yeterince değerlendirildiğini düşünüyor musunuz? Evet() Hayır()		
17. Sokak ve caddelerde tek yön trafik akış uygulaması arttırılırsa kentiçi trafiğinde bir rahatlama olur mu? Evet() Hayır()		
18. Sizce Belediye Zabıtasının şehir içi trafik denetimi yapabilmesi için bir kanun		

hükümü çıkarılmalı mı? Evet çıkarılsın() <input type="checkbox"/> Hayır çıkarılmasın() <input type="checkbox"/>
19. Belediye Zabıta Teşkilatı 'nın Genel Müdürlük ya da Büyükşehir Belediyelerine bağlanması (itfaiye teşkilatı gibi) faydalı olur mu? Evet () <input type="checkbox"/> Hayır() <input type="checkbox"/>
20. Şehir içinde bulunan kamera kayıtları ile Belediye Zabıtası tarafından araçlara ceza yazma kent içi trafiği açısından olumlu olur mu? Evet () <input type="checkbox"/> Hayır() <input type="checkbox"/>

TEŞEKKÜR EDERİZ.

EK A.2:

**KENT İÇİ TRAFİK SORUNLARI, ÇÖZÜMLERİN SAPTANMASI BELEDİYE
ZABITASININ DENETİM VE YETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ
HALK ANKET FORMU**

Değerli Katılımcılar, bu anketin amacı; Belediye Zabıtası'nın kent içi trafik denetimini daha etkin yapabilmesi, trafikte karşılaşılan şikayetlerin ve kent içi trafikle ilgili çözümlerin saptanması amacıyla hazırlanmıştır.

Fehmi YİĞİT

1. 2. BÖLÜM			
1	Cinsiyetiniz?	() Kadın	() Erkek
3.	Yaşınız?		
4.	Medeni Durumunuz?	() Evli	() Bekar
5.	Yaşadığınız Semt?.....		
6.	Mesleğiniz?:		
7.	Eğitim Düzeyiniz: ilköretim () Lise () Yüksekokul () Üniversite ()		

1. BÖLÜM	
1.	Belediye Zabıtası'nın trafik denetiminde yetkileri artırılmalı mı? Evet.....() Hayır..... ()
2.	Belediye Zabıtası'nın trafik ile ilgili yetkilerini biliyor musunuz? Evet.....() Kısmen Biliyorum.....() Hayır.....()
3.	Trafikle ilgili polise bir ihbarda bulunduğunuzda zamanında hizmeti alabiliyor

musunuz? Alabiliyorum.....() Alamıyorum.....() Kısmen alıyorum.....()
4. Belediye Zabıtası trafikte hangi uygulamaları yapmalıdır? Kaldırım ve Yaya Denetimi..... () Yol denetimi.....() Sinyalizasyon denetimi.....() Park İhlali.....() Sürücü Hataları.....() Kazalara Müdahale.....()
5. Sıze kaldırıma park eden araca Belediye Zabıtası ceza yazmalı mı? Evet () Hayır ()
6. İş yerlerinin kaldırım işgali sizi rahatsız ediyor mu? Kısmen rahatsız oluyorum.....() Çok rahatsız oluyorum.....() Rahatsız olmuyorum.....()
7. Aşağıdaki İşyerlerinin işgaliye uygulamalarında rahatsız olduklarınızı ve olmadıklarınızı belirtiniz(rahatsız olduğlarınıza E , olmadıklarınıza H yazınız) Masa sandalye..... () Ürün teşhir standları..... () Ayaklı tabela.....() Motorlu kurye araçları.....() Mal nakliyesi.....() Çöp konteynırı.....()
8. Genel olarak en çok hangi kaldırım işgalıyesi sizi rahatsız ediyor? Kaldırıma araç park edilmesi.....() İş yerlerinin kaldırımlara masa-sandalye atması... () Seyyar satıcı işgalıyeleri.....() Çöp konteynırleri.....() Ayaklı Reklam tabelaları.....()

<p>9. Araç sayısını göz önünde bulundurduğumuzda kent içindeki otoparkları yeterli buluyor musunuz?</p> <p>Yeterli değil.....()</p> <p>Kısmen Yeterli.....()</p> <p>Yeterli.....()</p>
<p>10. Mevcut kaldırımları yaya trafiği için yeterli buluyor musunuz?</p> <p>Kaldırımlar yeterli ama işgaliye fazla ()</p> <p>Yeterli bulmuyorum ()</p> <p>kaldırımlar yetersiz ve modern değil.... ()</p> <p>Kısmen yeterli ()</p>
<p>11. Sizce mevcut kaldırımlar engelliler için kullanışlı mı?</p> <p>Kısmen kullanışlı ()</p> <p>Kullanışlı değil ()</p> <p>Bir fikrim yok ()</p>
<p>12. Belediyelerin kaldırımlardaki denetimlerini yeterli buluyor musunuz?</p> <p>Kısmen yeterli buluyorum .. ()</p> <p>Yeterli ()</p> <p>Yeterli değil ()</p> <p>Fikrim yok..... ()</p>
<p>13. Sizce Belediye Trafik Zabıtaları'nın ulaşım araçlarında ki (dolmuş,minibüs,halk otobüsü ve taksi) denetimleri yeterli mi?</p> <p>Evet ()</p> <p>Hayır ()</p> <p>Bir fikrim yok ()</p>
<p>14. Sizce zabıta kent içindeki trafik denetimlerine katılırsa trafik sorunlarında azalma olur mu?</p> <p>Evet kesinlikle olur ()</p> <p>Hayır Faydası Olmaz ()</p> <p>Hayır yetki karmaşası olur. ()</p>
<p>15. İspark'ın yol kenarı otopark uygulamasını doğru buluyor musunuz?</p> <p>Doğru buluyorum ()</p> <p>Doğru bulmuyorum trafiği engelliyor. ()</p>

Doğru buluyorum trafiği rahatlıyor ? .() Fikrim yok ()
16. Sizce aşağıdaki kent içi uygulamalardan hangisi/hangileri yetersizdir? Otopark() Hız Denetimi() Sinyalizasyon()
17. Sizce kent içinde mevcut trafik denetimlerinde Trafik Polisine Belediye Zabıtası destek vermeli mi? Evet () Hayır ()
18. Trafikle ilgili belediyelere bir ihbarda bulunduğunuzda zamanında hizmet alabiliyor musunuz? Evet () Hayır () Kısmen ()
19. Kaldırımaya park eden bir aracı ihbar etmek istediğinizde nereye başvuruyorsunuz? Belediye zabıta birimi () Trafik polisi () Valilik/Kaymakamlık....()
20. Bazı cadde ve sokakların trafiğe kapatılarak yayalaştırılması doğru bir uygulama mıdır? Evet () Hayır ()
21. Belediyenin sinyalizasyon uygulamaları arttırılsın mı? Evet () Hayır ()
22. Vatandaş ya da işyerlerinin, araç parkını engellemesi için yola koyduğu plastik baba ve benzeri engelleycileri doğru buluyor musunuz? Doğru () Yanlış () Kısmen Doğru () Fikrim ()
23. Sizce belediyelerin izniyle, sokak ve kaldırımaya esnaf tarafından koyulan masa sandalye işgaliesi doğru bir uygulamamı?

Doğru ()

Yanlış ()

Kısmen Doğru ()

Fikrim yok ()

24. Sizce kaldırım işgaliyeleri (araç parkı, ürün teşhiri, seyyar satıcı, vb.) yaya trafiğini olumsuz etkilediği gibi, **araç trafiğini (akan trafik)** de olumsuz etkiliyor mu?

Etkiliyor ()

Dolaylı etkiliyor ()

Kısmen etkiliyor ()

TEŞEKKÜR EDERİZ.