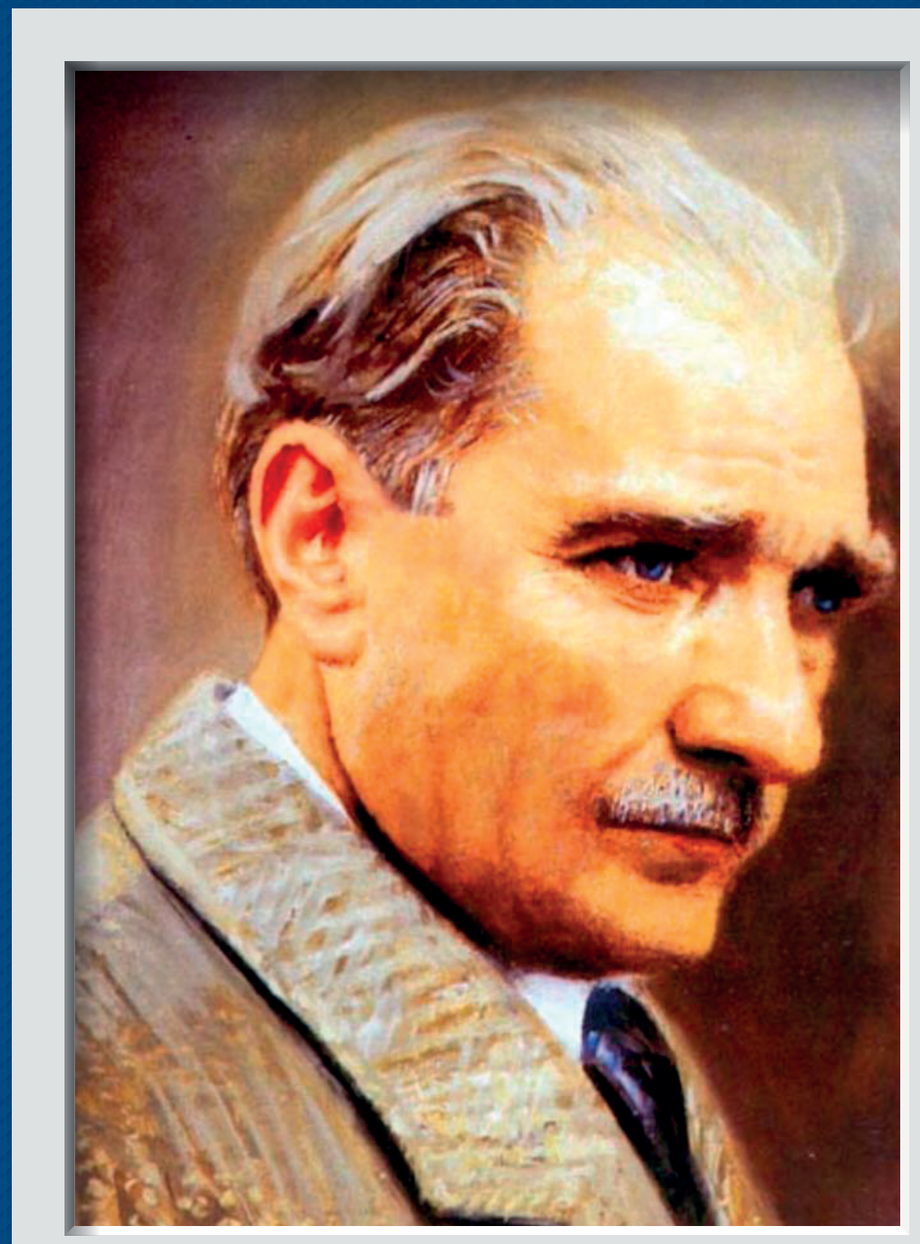
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
EGO GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

2020-2024 STRATEJİK PLAN

EGO Genel Müdürlüğü 2020-2024 Stratejik Planı
Bütçe ve Mali İşler Dairesi Başkanlığı Koordinatörlüğünde Hazırlanmıştır.



Saygıdeğer Ankaralılar,

Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti Ankara'mızın Ankaralıların yanısıra tüm Türkiye'ye karşı her şeyden önce Başkent olmasından kaynaklanan büyük bir sorumluluğu vardır. Her yıl nüfusu artan ve hızla büyüyen Ankara'da hizmette başarının yolu, planlı ve programlı çalışmaktan geçmektedir.

5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile yürürlüğe giren Stratejik Planlama çalışmaları, amaç ve hedeflerimize ulaşmada zorunlu bir yol gösterici olmaktadır. Dünün değerlendirilmesi, geleceğin planlanması, bugünün doğru ve yararlı bir biçimde yaşanmasını konu alan stratejik planlama; hizmetlerin vatandaş merkezli olarak yapılmasını, yönetimde şeffaf, katılımcı, hesap sormayı değil hesap vermeyi, kimliklerinden arınmış bir şekilde ve mali açıdan hesap verilebilirliği amaç edinmiştir. Bu yaklaşımlarla hazırlanan EGO Genel Müdürlüğü 2020- 2024 Stratejik Planı, Ankaralı hemşerilerimizin gelecekteki toplu taşıma ihtiyaçlarına bugünden çözüm üretmeye yönelik bir anlayışın ifadesidir.

İlkemiz, toplumsal anlayış ve inanışla, vatandaş memnuniyetini ön plana alarak, kamu yararını gözeterek en iyi hizmeti vermektir. Amacımız toplu taşıma hizmetlerini en hızlı, en konforlu ve en güvenli şekilde yerine getirerek, yaşanabilir kentler arasında ilk sırada yer alan Ankara'mızı dünya ölçeğinde de en üst düzeylere taşımaktır.

Büyükşehir Belediyesi olarak, Ankara'nın tüm değerlerini koruyarak, vatandaşlarımızın beklentilerine saygılı, aklı ve bilimi esas alan, demokratik ve şeffaf yönetim anlayışımızla en iyi çözümleri sunacağız.

Ankara'mızı Cumhuriyetimizin 100. yılına, "İnsanların en hayırlısı, insanlara hizmet edendir" düsturuyla hareket ederek hazırlayacağız. Arzumuz, "Haydi Bismillah!" diyerek, gelecek kuşaklara yaşanabilir, mutlu bir kent bırakmaktır.

EGO Genel Müdürlüğünün Stratejik Planının Ankara'mıza hayırlı olmasını diler, planın hazırlanma sürecine katkı sağlayan tüm mesai arkadaşlarıma teşekkür eder ve bu vesile ile saygıdeğer Ankara halkına sevgi ve saygılarımı sunarım.

Mansur YAVAŞ

Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanı

SUNUŞ

Köklü bir yapıya sahip olan EGO Genel Müdürlüğümüz, geçmişte Başkent Ankara'mıza elektrik, havagazı ve otobüs işletmeciliği bugün ise metro, hafif raylı ulaşım sistemleri, teleferik ve otobüs işletmeciliğiyle şehir içi ulaşımında öncü kimliğe sadece Ankara'da değil Türkiye'de de sahip bir kuruluştur. EGO Genel Müdürlüğü her zaman başkent Ankara'mızın değerli bir markası olmuştur.

Genel Müdürlüğümüz, 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu gereğince; kalkınma planları, programlar, ilgili mevzuat ile benimsedikleri amaçlarını, temel ilkeler çerçevesinde geleceğe ilişkin misyon ve vizyonlarını oluşturmak, stratejik amaçlar ve ölçülebilir hedefler saptamak, önceden belirlenmiş olan göstergeler doğrultusunda performanslarını ölçmek ve bu sürecin izleme ve değerlendirmesini yapmak amacıyla katılımcı yöntemlerle stratejik plan hazırlamaktadır.

EGO Genel Müdürlüğümüz, yüklendiği görevin bilinciyle kurumsallaşmış; kendini geliştirerek amaç ve hedeflerine ulaşmak için büyük gayretle çalışan bir kurum olmuştur.

Amacımız; doğaya ve insan sağlığına zarar vermeyecek yöntemler kullanarak, toplu taşımada can, yol ve araç güvenliği çerçevesinde Ankaralıları güven içinde taşımaktır. Vizyonunu " Ankaralıları huzur ve güven içinde hayata taşıyan kurum" misyonunu ise "ulaşım hizmetlerini en güvenilir, en hızlı, en ekonomik, en rahat, en çok memnuniyet verecek şekilde sunmak" olarak belirleyen Kuruluşumuz, temel değerlerine bağlı kalarak vizyonunu ve misyonunu günün koşullarına göre yenileyerek, teknolojideki son gelişmeleri hizmetlerine yansıtarak, gururlu geçmişini geleceğe taşımaktadır.

Kuruluşumuz bundan sonra da şehir içi toplu akıllı ulaşım sistemlerine uyum sağlayarak Ankaralılara çağdaş ulaşım hizmetleri sunmaya devam edecektir.

Stratejik Planın, belirlediğimiz misyon, vizyon, amaçlar ve hedefler doğrultusunda yürütülen çalışmalara rehberlik etmesi dileğiyle planın hazırlanmasında emeği geçen tüm çalışma arkadaşlarıma teşekkür ederim.

Nihat ALKAŞ
EGO Genel Müdür V.

İçindekiler

I. GİRİŞ 10
II. DURUM ANALİZİ 16
A. Tarih İçinde Ankara 17
B. EGO Genel Müdürlüğünün Tarihçesi 26
C. Kuruluşun Yasal Yükümlülükleri ve Mevzuat Analizi 34
D. Kuruluşun Faaliyet Alanları 37
a. Otobüs Hizmetleri 37
b. Raylı Sistemler Hizmetleri 46
E. Paydaş Analizi 61
F. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi 68
a. Kuruluş İçi Analiz 68
1. Kuruluşun Yapısı 68
2. Beşeri Kaynaklar 82
3. Kurum Kültürü 89
4. Bilgi ve Teknolojik Kaynaklar 90
5. Fiziksel Yapı 97
b. Çevre Analizi 100
• Dünyada Toplu Taşıma 100
• Türkiyede Toplu Taşıma 103
• Ankarada Toplu Taşıma 104
• Ulusal, Sektörel Plan ve Programlarla Kuruluşumuz Hizmetleri Arasında Uyum 107
• Güçlü ve Zayıf Yönler ile Fırsat ve Tehditler (GZFT) Analizi 111
III. GELECEĞE BAKIŞ 114
A. Vizyon, Misyon 115
B. Değerlerimiz, İlkelerimiz 117
C. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Stratejiler, Performans Göstergeleri 118
D. Stratejik Hedef Birim İlişkisi 125
E. Performans Göstergeleri ve Tahminleri 127
IV. MALİYETLENDİRME 140
V. İZLEME VE DEĞERLENDİRME 146
VI. EKLER 148
İç Paydaş Anket Formu 149
Dış Paydaş Anket Formu 155

I. GİRİŞ

Planlama, geleceği elde etmek için şimdiden yapılan teknik çalışmaya denir. Oysa yönetimde stratejik planlama bu tarifleri aşıp, çok daha değişik ve geniş kapsamlı bir yapıya ulaşmış, sevk ve idare kavramına yeni bir anlayış getirmiştir.

Stratejik planlama diğer bir deyimle uzun vadeli planlama, geleceğin şekillendirilmesi amacı ile yapılan, çevre koşullarını ve değişmelerini, kuruluşun durumunu sistematik bir şekilde inceleyerek kuruluşun amaç ve hedeflerinin tespitini, bu hedeflere uygun seçenekli stratejilerin belirlenmesini, seçilen seçeneklere göre eylem planlarının hazırlanmasını kapsayan, çözümlemeli (analitik) bir süreç ve bir yönetim tarzıdır. Stratejik planlamada en azından dört temel düşünce benimsenmelidir;

- **Şimdi alınan kararlar geleceği şekillendirecektir.**

Stratejik plan şimdi verilmiş bir kararın gelecekteki etkilerini görmeye çalışır. Eğer bu etkilerin istenmeyen sonuçlar doğuracağı sonucuna varılırsa karar değiştirilir. Plan, gelecekteki seçenekleri inceleyerek bugünkü durumda alınması gerekli kararlara ışık tutar. Gelecekteki fırsat ve tehlikeleri şimdiden saptamak, buna göre hareket tarzını belirlemek stratejik planın en önemli amaçlarından biridir.

- **Stratejik planlama devamlı bir eylemdir.**

Bu eylemler çevrenin ve kuruluşun durumunun incelenmesi ve amaçların tespiti ile başlar. Amaçlara götürecek ana politikalar ve stratejilerin tespiti ile devam eder. Bu stratejileri uygulama amacı ile sürecin bir devresi tamamlanır. Bundan sonra yeniden çevre koşulları, kuruluşun durumu ve amaçların tanımına geçilir. Böylece yeni bir planlama devresi başlamış olur.

- **Stratejik planlama bir yönetim tarzıdır.**

Bir kuruluş ya geleceği göz önünde bulundurarak şimdiki durumundan hareketle ne istediğini ve bunlara varış yollarını belirleyerek alınan sistematik kararlarla yönetilir ya da "bugünün dertleri ile uğraş" şeklinde tanımlanabilecek kısa vadeli kararlarla yönetilir.

- **Stratejik planlama, çevrenin, kuruluşun politika ve amaçların, stratejilerin eylem planlarının bütünleşmiş bir şekilde ele alındığı bir gözlem ve inceleme tarzıdır.**

Yararlı bir stratejik planlama çalışması için bu dört temel düşüncenin planlama sürecinin her adımında kendisini kuvvetle hissettirmesi gereklidir.

Stratejik planlama, geleceğin tahmin edilmesi değildir. Geleceğin tahmini stratejik planlamanın sadece bir bölümüdür. Stratejik planlamada amaç yarını tahmin etmekten çok, bugünden alınan kararlarla yarını şekillendirebilmektir. Diğer bir söyleyişle, stratejik planlama geleceği tahmin gibi pasif bir çalışma değil, geleceği şekillendirmek için yapılan aktif bir çalışmadır.

- **Geleceği düşünmeden günlük sorunları hallederek yürütülen bir idare sistemi kuruluşların zor durumlara düşmesini hazırlayıcı bir yönetim tarzıdır**.

Stratejik planları gerekli kılan nedenler ise değişen çevre koşulları, değişen çevrenin bir parçası olmasına rağmen, çevreyi büyük ölçüde etkileyen, pek çok güncel sorunun kaynağı ve gelecekteki muhtemel çaresi olan teknolojik gelişme, başlı başına dikkate alınması gereken bir konudur. Stratejik planlamayı gerekli kılan diğer nedenler ise, kuruluşun sevk ve idaresi için son derece yararlı ve vazgeçilmez bir yönetim tarzıdır. Stratejik planlama kuruluşa sistemli düşünme ve karar alma alışkanlığını getirir. Sorunların pek çoğunun kökünde sistemsiz bir yönetim anlayışı yatmaktadır. Stratejik planlama bu sorunların ortaya çıkmasını önleyecek temel tedbirdir. Değişikliklerin kabullenilmesinde de stratejik plana ihtiyaç vardır. Değişikliklere karşı koyma insanlarda doğal bir tepkidir. Oysa değişikliklerin erken veya geç kabullenilmesi kuruluş için son derece önemli olabilir. Stratejik planlama değişikliklerinin yapılabilmesi, yeniliklerin uygulanması için güçlü bir araçtır. Zira stratejik planlama değişiklikleri önceden haber verebildiğinden, hazırlık için zaman bırakır.

Ayrıca etkili bir planlama sürecinde, her düzeyde yönetici plana katkıda bulunabilerek, hiç değilse olaylardan haberdar olacaktır. Böyle bir ortamda değişikliklere karşı koyma çok daha az olacaktır. Plansız dönemlere göre kuruluşun üretiminde veya hizmet sunumunda önemli olumlu gelişmeler getirmesi de stratejik planlamayı gerekli kılan önemli göstergelerdir.

Stratejik planın amacı organizasyonun çeşitli bölümlerinin faaliyetlerini bütünlemek ve koordine etmek bu sayede bölümlerin birbirlerine ters düşen amaçlarla çalışmalarını önlemektir.

Kuruluşlar stratejilerin geliştirilmesi sürecinde belirli bir sırayı takip etmek durumundadırlar. Kuruluş ilk evrede kendi kendine bazı sorular sorar ve bu soruları cevaplar;

- Neredeyiz ?

Kuruluş zayıf ve kuvvetli yönlerini, mevcut durumunu ortaya koyar.

Faaliyetlerini etkileyen çevresel faktörleri inceler.

- Ne yapmalıyız ?

Tespit edilen hedeflere varmak için stratejiler ve planlar hazırlanır.

- Nasıl ilerliyoruz ?

Seçilen amaçlar, hedefler, politika ve stratejilerin ne ölçüde gerçekleştiği kontrol edilir, gerekli düzeltmeler yapılır. Ancak sık sık yenilenen, düzeltilen veya diğer bir deyimle revize edilen stratejilerin de değerinden kaybedecekleri göz önünde bulundurulmalıdır.

Kamu Kurumları 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu gereğince kamu idareleri kalkınma planları, programlar ilgili mevzuat ve benimsedikleri temel ilkeler çerçevesinde geleceğe ilişkin görev (misyon) ve ülkülerini (vizyon) oluşturmak, stratejik amaçlar ve ölçülebilir hedefler saptamak, performansları önceden belirlenmiş olan göstergeler doğrultusunda ölçmek ve bu sürecin izleme ve değerlendirmesini yapmak amacıyla stratejik plan hazırlamak durumundadır.

Bu kanun kamu idarelerine planlı ve programlı çalışmayı zorunlu kılmış, plansızlıktan ve programsızlıktan kaynaklanan sorunların giderilmesini ve kamu kaynaklarının daha verimli kullanılmasını amaçlamıştır.

I. Stratejik Planlama Çalışmaları

5018 Sayılı Kamu Mali Yönetim ve Kontrol Kanunu'nun 9. Maddesinde stratejik plan

"Kamu idarelerince; kalkınma planları, programlar, ilgili mevzuat ve benimsedikleri temel ilkeler çerçevesinde geleceğe ilişkin misyon ve vizyonlarını oluşturmak, stratejik amaçlar ve ölçülebilir hedefler saptamak, performanslarını önceden belirlenmiş olan göstergeler doğrultusunda ölçmek ve bu sürecin izleme ve değerlendirmesini yapmak amacıyla katılımcı yöntemlerle hazırlanan plandır".

Yapılan analizler doğrultusunda kurum gelişmeye açık alanlarını tespit ederek ve misyon ve vizyonu ile doğru orantılı olarak orta ve uzun vadeli amaç ve hedeflerini belirlemiştir. Belirlediği stratejik amaç ve hedeflere ulaşabilmek adına stratejiler ve performans göstergeleri de atayarak kaynak dağılımına gitmiştir.

Kuruluşumuzun 2020-2024 dönemini kapsayacak olan Stratejik Planı için hazırlık çalışmaları 17.05.2019 tarihli Genel Müdürlük Genelgesi ile başlatılmış ve "Kamu İdareleri İçin Stratejik Planlama Kılavuzu" kapsamındaki süreç ve model önerileri çerçevesinde, Bütçe ve Mali İşler Dairesi Başkanlığının koordinatörlüğünde yürütülmüştür.

Bu çerçevede Stratejik Plan çalışmalarını yürütmek üzere Kuruluşumuz bünyesinde; Genel Müdür Başkanlığında, Genel Müdür Yardımcısı, Bütçe ve Mali İşler Dairesi Başkanından oluşan bir üst kurul ve Stratejik planlama Ekibi oluşturulmuştur.

Buna göre;

STRATEJİK PLANLAMA ÜST KURULU

Nihat ALKAŞ	Genel Müdür	SP Üst Kurul Başkanı
Fatih ERYILMAZ	Genel Müdür Yardımcısı	Üye
Bedrettin AYÇİÇEK	Genel Müdür Yardımcısı	Üye

STRATEJİK PLANLAMA EKİBİ

Bedrettin AYÇİÇEK	Bütçe ve Mali İşler Dai. Bşk.	Ekip Başkanı
Recep KONOKMAN	İç Denetim Birimi Bşk.	Üye
Hatice KÖSE	Hukuk Müşaviri	Üye
Bülent ALICI	Teftiş Kurulu Başkanı	Üye
Haldun AYDIN	Raylı Sistemler Dai. Bşk.	Üye
Mustafa GEYİKÇİ	Otobüs İşletme Dai. Bşk.	Üye
Serpil ARSLAN	İnsan Kaynakları ve Eğitim Dai. Bşk.	Üye
Hikmetullah EVRENSEL	Destek Hizmetleri Dai. Bşk.	Üye
İsmail KESKİN	Bilgi İşlem Dai. Bşk.	Üye
İsmail NALBANT	Araç Bakım Onarım Dai. Bşk.	Üye
Tayyar IŞIK	Ulaşım Teknolojileri Dai. Bşk.	Üye
Mustafa EKİCİ	Destek Hiz.Dai.Bşk.lığı İdari ve SoS. İşl. Şb. Md.	Üye
Ülker KARACA	İnsan Kay.Eği.Dai.Bşk.lığı İnsan Kay. Şb. Md.	Üye
Mehmet KEMER	Oto.İşl. Dai.Bşk.lığı Dest. Hiz. ve Halk. İliş. Şb.Md.	Üye
Fatih ÇİĞDEM	Raylı Sis. Dai.Bşk.lığı İdari İşler Şb.Md.	Üye
Ali Onuralp ÜNAL	Ulaşım Tek.Dai.Bşk.lığı Projeler Şb.Md.	Üye
Emin Gökhan İLHAN	Araç Bak.Ona.Dai.Bşk.lığı Merkez Atölye Şb.Md.	Üye
Yıldırım ÜNAL	Bilgi İşl.Dai.Bşk.lığı Bilgi İşlem Şb.Md.	Üye
Süleyman MAVUŞ	Büt.Mali İşl.Dai. Bşk.lığı Strateji Gel. Şb.Md.	Üye
Sevilay BOSTANCI	Büt.Mali İşl.Dai. Bşk.lığı Muhasebe Şb.Md.	Üye
Hülya AKSU	Büt.Mali İşl.Dai. Bşk.lığı Bütçe Şb.Md.	Üye
Musa KARACÜR	Büt.Mali İşl.Dai.Bşk.lığı Bilgisayar İşletmeni	Üye
Demet KONUK	Büt.Mali İşl.Dai.Bşk.lığı Ekonomist	Üye

Stratejik Plan Üst Kurulu, Stratejik Plan Hazırlığı konusunda karar makamı olarak yapılandırılmıştır.

Stratejik Plan Ekibi ise uygulama ve danışma birimlerinde görevli ve mümkün olduğunca konuya vakıf üst düzey üyelerden teşkil edilmiştir.

Stratejik plan çalışmalarının sevk ve idaresini yürütmek üzere oluşturulan Stratejik Planlama Ekibi onbeş günde bir toplanarak, yapılan çalışmalar ve gelinen aşamalarla ilgili danışma toplantıları gerçekleştirilmiştir.

Stratejik planlamanın temel unsurlarından biri olan "katılımcılık" gereği kuruluşun etkileşim içinde olduğu tarafların görüşlerinin dikkate alınması için bir paydaş analizi çalışması yapılmıştır. Bu kapsamda iç paydaş ve dış paydaş yapılmıştır. Kuruluşun çalışmaları ile yapılan iç paydaş anketi ve kuruluş faaliyetleriyle ilişkisi olan kamu ve özel sektör kuruluşlarıyla yapılan dış paydaş anketi çalışmalarında, seçilen anket sorularının cevaplandırılması istenmiştir.

Bu paydaş analizi çalışmalarıyla paydaşların görüş, öneri ve beklentileri planlama sürecine dahil edilmiş ve Stratejik Plan ekibince kuruluşumuzun GZFT analizi (SWOT analizi) çalışmaları yapılmış, kurumun güçlü ve zayıf yönleriyle fırsatlar ve tehditler belirlenmiştir.

Paydaşların görüşleri alınırken, kuruluşun faaliyetlerinin önemi, olumlu yönleri, geliştirilmesi gereken yönleri ve beklentileri gibi temel sorunlara cevap aranmıştır.

Süreç boyunca verilen tüm katkılar gözden geçirilmiş ve benimsenen stratejilere son hali verilmiştir. Çalışmalar sonucunda elde edilen taslak metin üst yönetimin onayına sunulmuştur.

Bütçe ve Mali İşler Dairesi Başkanlığı süreci dinamik bir şekilde yönlendirmiş, ihtiyaca göre yeniden yapılandırmış, planı kaleme almış ve düzenleme çalışmalarını gerçekleştirmiştir.

Hazırlanan Stratejik Plan (2020-2024) genel olarak planlama ve uygulama sürecinin etkinliğini artıracak ve kaynakların akılcı (rasyonel) kullanımına katkıda bulunacaktır.

II. DURUM ANALİZİ

A. TARİH İÇİNDE ANKARA

Tarih boyunca Ankara, diğer pek çok Anadolu kenti gibi, Anadolu'yu tanımlayan iki özelliğin etkisi altında kalmıştır. Doğu ile batı arasında köprülük fonksiyonu ve fiziki bakımdan açıkça tanımlanmış bir yarım adanın sunduğu birlik olmuştur. "Gerçekten, Anadolu farklı devrelerde çok farklı etkilere maruz kalmış, önemli güç hareketlerine sahne olmuş, bazen barbar kavimlerin, bazen de bütün bir medeniyeti beraberinde getiren toplumların istilasına tanık olmuştur. Ancak bu dış etkilerin öneminin yanı sıra, Anadolu'da tarih boyunca şaşırtıcı bir devamlılık sezinlenir." Doğal bir sentez yapma olanağı, bu devamlılığın temelinde yatar. Ankara'da diğer Anadolu şehirleri gibi, politik devrelere göre bazen barış ve birliğe kavuşmuş bir ülkenin şehri olarak gelişmiş, yol geçitliliğine bağlı fonksiyonlar önem kazanmış; karışık devrelerde ise kalesi içine çekilerek kendi kendisine yeterli, savunma fonksiyonu ön plana geçmiş bir sığınak olarak görev almıştır.

Ankara kentinin kuruluşu hakkında kesin bir bilgi yoksa da, bölgede yapılan araştırmalarda bulunan prehistorik izler, kentin paleolitik çağdan başlayarak sürekli bir yerleşme alanı olduğunu, bu yerleşmelerin birer köy niteliğinde kent çevresindeki Eti yokuşu, Ahlatlıbel, Karaoğlan ve Koçumbeli'de bulunduğunu göstermektedir. Kentin tarihi, ancak Hitit devrinden itibaren izlenebilmektedir. Bir kısım tarihçilere göre, Hitit eserlerinde sık sık rastlanan Ankuva'nın bugünkü Ankara kentinin bulunduğu yer olduğu, olasılığı üzerinde durulmaktadır.

M.Ö. 8.Yüzyılda Ankara'nın bir Frigya şehri olduğu bilinmekle beraber Galatlar tarafından kurulduğu ve gemi çapası anlamına gelen Ankyra adıyla anıldığı da ileri sürülmektedir. Kent içinde ve çevresinde yapılan arkeolojik kazılar Frigyalılar döneminde Ankara'nın önemli bir

yerleşim yeri olduğunu; kalenin dışında, tepenin yamaçlarında ve yamacı izleyen düzlüklerde de yerleşildiğini göstermiştir.

Lidyalıların ve Perslerin hakimiyetine geçen kentin, bu dönemde (M.Ö. 522-486) küçük bir ticaret merkezi olduğu, Galatlar'ın MÖ. 278-277 yıllarında Anadolu'ya geçmesiyle de M.Ö.25 yılına kadar Galatların bir kolu olan Tektosagların başkentliğini yaptığı bilinmektedir.

Galatia bölgesini bir eyalet olarak yönetimleri altına alan ve Ankara kentini de bölgenin başkenti yaparak, metropolis derecesi veren Romalılar döneminde Ankara, en parlak ve ünlü dönemlerinden birini yaşamıştır. I. ve 2. yüzyıllarda Ankara, Anadolu'da Roma yol ağının çok önemli bir kavşağı niteliğini kazanmış, bunun sonucunda yönetimsel, askeri ve ticari işlevleri gelişmiştir. Bu dönemde kent, Kalenin eteklerindeki düzlükte yerleşmiş, bir önceki yüzyıla göre bir misli büyümüştür. Nüfusunun 100.000'e ulaştığı ileri sürülen söz konusu dönemde; kentin, etrafında koruma duvarı bulunmayan, açık bir kent görünümünde olduğu belirlenmiştir. Ancak 3.yüzyıl'ın ortalarında Roma İmparatorluğu'nun zayıflaması sonucu siyasal denge yitirilmeye başlanmış, bu da kentin bir koruma duvarı ile çevrilerek açık kent niteliğini kaybetmesine neden olmuştur. Ankara kentinin önemli tarihi ve turistik değerlerinden olan August Mabedi ve Roma Hamamı da bu dönemin eserlerindendir. Daha sonra 334 yılında Bizans İmparatorluğu yönetimine geçen kent, 1075 yılına dek Bizanslılarda kalmıştır. Ortaçağda Ankara kenti, Avrupa kentlerinde olduğu gibi, surlar içine çekilmiş, tam bir sınır kenti görünümündedir. 7. Yüzyıl'ın ikinci yarısında, Roma dönemine göre, daha dar bir alanı kaplayan kent çevresi, kalın bir dış surla çevrilmiş ve İç Kale'nin duvarları yükseltilmiş, savunma; kentin yerleşim karakterini belirleyen temel etmen olmuştur.

Ankara kentinde mekansal yapı ile birlikte yol sistemi de değişmiştir. Doğu ile Bizans arasındaki ticaret ilişkilerinin ve Anadolu'daki siyasal dengenin değişmesi sonucu Bizans dönemindeki yol ağı başkent İstanbul'dan ışınsal olarak doğuya ve güneydoğuya uzanan bir nitelik taşımaktadır. Ankara da başkentten güneydoğuya uzanan bu ana bağlantılardan birinin üzerinde bulunmaktadır. Bu sebeple 7. yy.dan itibaren Ankara, askeri öneminin yanı sıra, önemli bir merkez olmuştur. Kent planının temel öğeleri ise kenti koruyan surlar, pazar yeri işlevi gören agora ve kilisedir. Bunun yanı sıra tahıl depoları, ambarlar, hamamlarda işlevlerini sürdüren diğer öğelerdir.

1071 yılında Selçuklu Sultanı Alparslan'ın Malazgirt'te Bizans ordusunu yenmesinden sonra, 1073 yılında Ankara, Türklerin eline geçmiştir. Bu tarihten başlayarak Osmanlılar tarafından Anadolu'nun siyasal birliğinin kurulmasına kadar geçen sürede kent, Türk Beylikleri, Bizans ve Moğol egemenliği artında kanşık bir dönem geçirmiştir.

1300'lü yıllardan başlayarak Ankara, Ahi merkezlerinden biri olarak ticari işlevlerine devam etmiş ve Ankara'daki Ahi örgütü, kervanların ve ordunun deri ve demirden yapılmış malzeme gereksinimini karşılamıştır. Aynı zamanda sof dokumacılığı da kent ekonomisi için önem taşımıştır. Anadolu Selçuklu Devletinin dağılmasından sonra, 1362 yılına kadar Ahilerin kentte bir yönetim kurduklan ve kenti bir "kent devleti" gibi yönettikleri bilinmektedir.

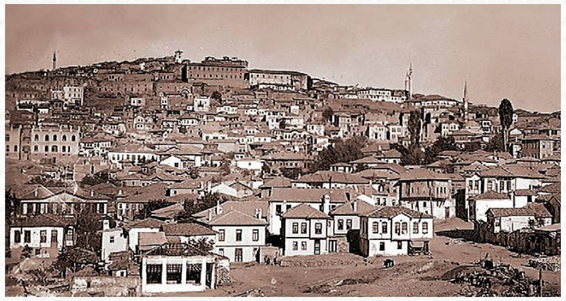
I4.yüzyıl'ın sonlarına doğru Osmanlı Beyliği'nin güçlenerek, Anadolu'da siyasal birliği sağlama çabası içine girmesiyle Ankara bir "sınır kenti" olarak önem kazanmıştır. 1354'te Orhan Gazi zamanında Süleyman Paşa tarafından Osmanlı topraklarına katılan Ankara, 1402 Ankara Savaşı sonrası birkaç kez el değiştirmiş ancak fetret devri sonunda 1413 yılında kesin olarak Osmanlı egemenliğine girmiştir.

Ankara diğer bir parlak dönemini yaşadığı Osmanlılann gelişme devrinde önemli bir ticaret merkezi olmuştur. Kentteki 30'a yakın handan çoğunun ve Bedesten'in 5., 16. ve 17. yüzyıllarda yapılmış olması da bu hareketliliğin bir göstergesidir. Osmanlı İmparatorluğunun Anadolu'daki siyasal birliği kurarak bölgelerarası ticaretin güvenliğini sağlaması ve kentlerde üretim için pazar olanaklarının buna koşut olarak gelişmesi sonucu bu dönemde Ankara kentinin nüfusu iki kattan fazla artmış ve kent kalenin çevresinde güney ve batı yönlerinde önemli bir gelişme göstermiştir.

1555 yılında Dernschvvam tarafından çizilen kent krokisi, Osmanlı İmparatorluğu'nun yükseliş döneminin sonu olan 16. yüzyılda, kentin kalenin bulunduğu tepeyi çevreleyen düzlükte yerleşmiş, büyük oranda etrafında sur bulunmayan açık bir kent olduğunu belirlemektedir. 17. yüzyıl'ın ortalannda kenti ziyaret eden Evliya Çelebi'nin seyahatnamesine göre, Ankara kentinin, 6066 evi 2000 dükkanı, süslü bir bedesteni, kalabalık pazarları (Uzun çarşı, Sipahi Pazarı, Kale artı Pazarı) olan, sağlam bir surla çevrili, herkesin sofçulukla uğraştığı nüfusu 30.000'e yaklaşan bir kent olduğu anlaşılmaktadır. 18. yüzyıldan itibaren Osmanlı İmparatorluğunu sarsan Celali İsyanları sonucu Ankara'da dış mahalleler boşalmış ve kent nüfusu azalmıştır.

"Genel krize ve transit fonksiyonlarının gerilemesine rağmen, Ankara 19. yüzyıl'a kadar önemli bir şehir olarak kaldı. Tiftik mamulleri üretimi ve ticareti, devletin gümrük himayesi altında ve tiftik ürünlerine imparatorluk ve dünyadaki talebin devamı ve önemini korudu.

Gerçekten 1812 yılına ait bilgi Ankara'lı tüccarın bölgede yetişen tiftiği topladığını ve 10.000 kişi çalıştırdığı söylenen 1000 kadar tezgahta bunun iplik ve kumaş haline sokulduğunu göstermektedir."



Osmanlı İmparatorluğu'nun bütün ekonomik hayatını sarsan 1838 ticaret anlaşması ile ülke ekonomisi dışa açılmış ve batı ekonomilerinin bir açık pazarı haline getirilmiştir. Yeni ticaret rejiminde tiftiğin hammadde olarak ihracına izin verilmesiyle sof üretimi ve dokumacılığı önemli bir darbe almış bu da Ankara kentinin ekonomik-sosyal hayatında önemli bir dalgalanma oluşturmuştur.

Osmanlı İmparatorluğunun gerileme döneminde eski önemini yitiren kent 19.yüzyıl'ın sonlarında, Vali Abidin Paşa zamanında (1886-1894) bazı imar hareketlerine sahne olmuştur. Örneğin, kargir kanallar kurularak Elmadağ'dan ve Kayaş'tan kente su getirilmiştir. 1892'de Ankara'nın demiryolu ile İstanbul'a bağlanması, kentin sosyo-ekenomik hayatı yanında fiziksel mekanında da önemli değişiklikler yaratmıştır. Ankara çevresinde tarımın kısmen ticarete açılmasının sağlanmasıyla sofçuluk yeniden eski önemini kazanmış, bunun yanında istasyon çevresinde depolar ve antrepolar yerleşmiş, istasyonu eski kente bağlayan günümüzün İstasyon ve Talatpaşa Caddesi o dönemde açılmış, Ulus çevresi daha büyük bir hızla gelişmeye başlamıştır. Ancak 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında yoğunlaşan savaşlar ve 1917 yangını nedeniyle Ankara'nın nüfusu azalarak 20-25 bine düşmüştür. I. Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında ülkenin tüm kentlerinde yaşanan duraklama ve kentsel fonksiyonların gerilemesi eğilimi, İstanbul, İzmir gibi işgal kuvvetleriyle direkt temasta bulunan kentlere şekilsel bir batılılaşma hareketini getirmiş ancak Cumhuriyet öncesi Ankara'nın sömürgeci ülkelerle daha dolaylı bir etkileşimi olması nedeniyle söz konusu hareketler daha sınırlı olmuştur.

Mustafa Kemal'in Ankara'yı Ulusal Savaş için karargah seçmesi, 27 Aralık 1919'da Heyet-i Temsiliye'nin Ankara'ya yerleşmesi 23 Nisan 1920'de TBMM'nin burada toplanması, yeni hükümetin kurulması, kentin fiziksel mekansal, demografik ve sosyo-ekonomik yapısını ileriye dönük olarak etkilemiştir. 29 Ekim 1923de Cumhuriyetin ilanı ile bir rejim değişikliği yapılırken, öte yandan da eski rejim ile özdeşleşmiş olan bir başkent bırakılmış, onun yerine Kurtuluş Savaşı'nın merkezi olmanın prestijini taşıyan Ankara 13 Ekim 1923'de alınan bir kararla başkent yapılmış ve kentin yazgısı umulmadık bir biçimde değişmiştir.

ANKARA'NIN ÖNCÜ – ÖRNEK ROLÜ BAŞKENTLİK KİMLİĞİ

Ankara'nın kentsel tarihinin bir başarı grafiği çizildiğinde; ilk doruk noktasına Roma devrinde, ikincisine ise 17. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu döneminde ulaşıldığı gözlenmektedir. Şehrin üçüncü ve gerçek yükseliş dönemi de Cumhuriyetin başkenti olarak seçilmesinden bu yana geçen dönemdir. "...grafiğin doruk noktalan arasındaki kısımda Ankara'nın nüfusunda ve kentsel öneminde küçük ilerlemeler ve büyük gerilemeler olmuşsa da, tarihsel grafik hiçbir zaman Kurtuluş Savaşı öncesi kadar sıfır noktasına yaklaşmamıştır. "Buna karşılık Bağımsızlık Savaşı'nın karargahı Ankara'ya taşınmıştır. Ankara'lıların İstanbul'a karşı takındığı ödün vermez tavır ve ulusal davayı desteklemekteki öncülük eğilimi, bu yerleşim kararını etkilemiş olmalıdır.

Osmanlı İmparatorluğumun son dönemlerinde denizlerdeki hakimiyetin kaybedilmesiyle, başkentin deniz kenarından daha korunabilir bir yere nakledilmesi yönündeki fikirler, kuvvetli olmasa da 1910'lardan itibaren seslendirilmiştir. Söz konusu teklifler Konya, Kütahya, Kayseri ve hatta Halep şehirleri için yapılmış olmasına karşın; Ankara ismi uzun süre hiç gündeme gelmemiştir. Ancak, Ankara'nın yakın tarihindeki bağımsızlık çabası ve özgürlük anlayışı, savaşın en yoğun olarak yaşandığı Batı Cephesine yakınlığı yanında dış güçlerin doğrudan müdahalesine karşı korunmuşluğu ve 19. yüzyılın ulaşım ve iletişim teknolojisinin (telgraf ve demiryolu) bir çok Anadolu kentinde olmadığı halde Ankara'ya erişmiş olması gibi etmenler, Ankara'nın savaşın yönetsel merkezi olmasına neden olmuştur.

"Direnişin başından itibaren Millet Meclisi'nin bir an önce seçilip Anadolu'da toplanmasını ve ülkenin kaderini eline almasını isteyen "Ulusal Hareket", sonunda Meclis'in İstanbul'da da olsa toplanmasını sağlamış ancak bu toplantıdan önce merkezini 27.12.1919'da Temsilciler Meclisi adıyla Ankara'ya nakletmiştir. Bu karar daha sonra başkentlik işlevlerinin Ankara'da toplanmasının ilk önemli adımını oluşturmuştur. 23 Nisan 1920'de Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Ankara'da toplanması, sonrasında da 20 Ocak 1921 tarihli ilk anayasanın kabul edilmesi sürecini başlatmıştır. **"Yeni Meclis ve İlk Anayasa ile Ankara töresel bakımdan da başkent olmuş bulunmaktadır."** Ülkenin fiziki merkezinde, İstanbul ve Ege ile kolay bağlantı kurabilen, savaş yıllan boyunca fiilen başkentlik işlevlerini yüklenmiş, bu işlev için gerekli prestiji elde etmiş Ankara; Malatya mebusu İsmet bey ve arkadaşlarınca verilen yasa teklifi sonucunda **13 Ekim 1923 'de "Türkiye Devletinin Makam İdaresi Ankara"** seçilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin getirdiği yeni politik modelin gereği, modern dünya görüşünün sahnesi olmak üzere başkent ilan edilen Ankara'nın seçimi stratejik ve siyasi nitelikler taşımaktadır, **"...yeni bir başkentin yaratılmasının ulusal bütünleşme yolunda simgesel bir anlamı vardır. Ayrıca, yeni başkent Ankara'dan çağdaş yaşam için gerekli, modern dekoru sağlaması da beklenmektedir. Ankara, doğulu bir dünyadan çıkıp akılcı bir dünyaya yöneltilmek istenen yönetim merkezidir. Bu kentten beklenen sadece bir simge olmak**

değil de yeni dünya anlayışlarının tüm işlevlerini yerine getirebilecek ve ona uygun yaşam biçimini yansıtacak bir başkent olmaktır. Bu nedenle de, mevcut tarihsel ve organik gelişmeyi bünyesinde taşıyan eski Ankara'dan bağımsız yeni Ankara'nın kurulması gereklidir." Bu doğrultuda, Yenişehir ve Bakanlıkların kurulması amacıyla 400 halik alan kamulaştınlmış Çankaya Köşkü ve Atatürk Bulvan, ilintili olarak da kamu kurumlan tarihi merkez yerine güneye yönelmiş ve Cumhuriyetin niteliğini, prestijini yansıtacak yapılaşmalar hızlanmıştır. 1924 yılından itibaren benimsenen ve uygulamaya konan söz konusu politikalar doğrultusunda yapılan uygulamalarla, Ankara kentinin bir başkent olarak tarihi kent merkezi çevresinde yağ lekesi biçiminde büyümesi uzun süre engellenmiş, kente yeni bir makroform kazandırılması yönünde vizyon oluşturulmuş, daha da önemlisi Ankara'nın ülkedeki tüm kentler için öncü-ömek bir rol üstlenerek, Türkiye Cumhuriyetini temsil eden ve simgeleyen bir nitelik kazanması sağlanmıştır.

Ankara'nın başkent seçilmesi, taşıdığı sosyal boyut yanında kentin fiziksel, ekonomik, sosyal ve kültürel görüntüleri açısından da bir çok önemli gelişmeyi beraberinde getirmiştir. Ankara'nın başkentleşmesiyle çok hızlı bir biçimde büyüyen kamu kuruluşları ve bürokrasisi beraberinde yeni bir sosyal grup, "memur kesimini" oluşturmuştur. Ayrıca, başkentin kurulması dev bir şantiye yarattığından, inşaat sektöründe de önemli bir istihdam patlaması yaşanmıştır. Bunun yanı sıra modem kent yaşamının gerektirdiği hizmetlerin ortaya çıkmasıyla kentin fiziksel yapısı yanında sosyo-kültürel yapısı da yeniden şekillenmeye başlamıştır. Bütün bu potansiyeller Ankara'yı Anadolu'nun ortasında, durağan bir bölgede çok yönlü bir çekim noktası haline getirmiş bunun sonucunda da Ankara tüm ülkeden, özellikle de İç Anadolu Bölgesinden aldığı göçlerle yılda ortalama % 5,5 oranında bir kentleşme hızı yakalamıştır.

Öte yandan söz konusu hızlı kentleşme sürecine koşut olarak, ülkenin başkentinde tümüyle arzulanan örnek, nitelikli ve kaliteli kentsel gelişim sağlanamamıştır. Buna karşın, özellikle imar konusunda atılan birçok adım, ülkenin diğer kentleri için örnek oluşturup, Ankara'yı çekici güç ve ilgi odağı haline getirdiyse de tüm gelişmeler kontrol altında tutulmadığından siyasal, ekonomik, sosyal ve fiziksel anlamda istenilen başkente ulaşılmasında sorunlar yaşanmıştır.

Ankara'nın başkent olması, bir yandan gelişen altyapı sisteminin kente üstünlükler sağlayacak biçimde gerçekleşmesine yol açarken, bir yandan da kentin ekonomik etkinliklerinin niteliğini de belirlemiştir. 2000 yılı itibariyle Ankara ilinde faal nüfusun % 70,4'ü toplum hizmetleri, mali hizmetler, ulaşım, ticaret, inşaat ve elektrik iş kollarında olmak üzere, hizmetler sektöründe istihdam edilmiştir. Bu oran Ankara Büyükşehir Belediyesi kapsamındaki ana çanağı oluşturan 8 ilçe (Altındağ, Çankaya, Etimesgut, Pursaklar, Keçiören, Mamak, Sincan, Yenimahalle) bazında ise % 93'e ulaşmaktadır. Hizmet sektörü içinde başkentlikle ilintili işlevlerin direkt olarak yer aldığı toplum hizmetlerinde çalışanların, toplam hizmet sektörü istihdamının % 63'ünü oluşturduğu göz önünde tutulursa, başkentlik işlevlerinin kentin ekonomisi açısından önemi anlaşılabilir. Ayrıca, hizmetler sektörü içindeki % 16'lık "mali kurumlar, sigorta, taşınmaz mallar" alt kolu, ülkedeki en yüksek yoğunlaşma oranını ifade etmektedir. Ankara'da istihdamın temel kaynağını oluşturan başkentlik işlevleri, devlet bürokrasisi ve kamu iktisadi kuruluşlarının, meslek kuruluşlarının, sosyal güvenlik örgütlerinin merkezlerini ve karar organlarını kapsamaktadır. Ankara'nın başkent olması, bu işlevle dolaylı ya da dolaysız biçimde ilgili olarak yüksek öğretim, sağlık, bankacılık ve kentsel hizmetler gibi pekçok hizmet alanı ve aktivitelerinin de Ankara'da toplanmasına yol açmaktadır.

Şüphesiz her kent kendine özgü nitelikleri, kişiliği ve düşlediği kimliği ile diğerlerinden farklı özellikler gösterir ancak başkent diğer tüm kentlerden daha farklı nitelikler taşımak durumundadır. "Bir ülkenin başkenti kuşkusuz herhangi bir kent değildir. O, ülkenin tüm şehirleri arasındaki lider kenttir. Bu kentte, yönetim, siyaset, ticaret, sanat ve bilimin önde gelenleri buluşacak, önemli kararlar verecek ya da bu kararları etkileyecektir. Tüm ülke burada temsil edildiği için, Başkent umutların simgesi, beklentilerin aynasıdır. Bu nedenle bir başkentin fiziksel görüntüsünün hayati bir önemi vardır. Çünkü o, ulusal canlılığın, sürekliliğin bir güvencesidir."

B. EGO GENEL MÜDÜRLÜĞÜNÜN TARİHÇESİ

Ankara 13 Ekim 1923'de Başkent olmuş, hemen sonra 1924 yılında çıkarılan Ankara Şehremaneti Kanunu ile Ankara Şehremaneti kurulmuştur. Bu tarihten itibaren Devlet kuruluşları için yeni binalar inşa edilmiş, yabancı büyükelçilikler yeni Başkent Ankara'da yerlerini almışlardır. Yeni semtler, yeni mahalleler ortaya çıkmış, şehir süratle gelişmiş, bununla birlikte ihtiyaçları da artmıştır.

a) Elektrik Hizmetleri

Cumhuriyetin ilanından sonra Ankara'nın elektrikle aydınlatılması amacıyla, ilk kez 1925 yılı başında Ankara Belediyesi tarafından Bentderesine kurulan 50 HP gücündeki bir lokomobilli santralden doğru akımlı olarak elektrik üretilmiş ve kullanılmaya başlanmıştır. Bu güçteki enerjiyle daha çok sokak aydınlatması, TBMM, Valilik ve Belediye gibi kamu binalarının aydınlatma ihtiyaçlarına cevap verilmiştir.

Elektrik ihtiyacının artması sonucu Güvercinlik'te bir elektrik santrali kurulmuş, bu santral toplam 720 HP enerji üretmiştir. Elektrik şebekesinin bu güce göre genişletilmesi işleri de Alman Siemens firmasına verilmiştir. 1925 yılında bu yeni tesislerden enerji alınmasıyla Bentderesindeki lokomobilin çalıştırılmasından vazgeçilmiştir. 1926 yılının Haziran ayında tesis tam kapasiteyle işletmeye alınmıştır.

Genç Türkiye Cumhuriyeti Başkentin artan elektrik enerjisi ve dağıtım işlerini kesin olarak çözümlemek için mevcut tesisleri 60 yıl imtiyaz vermek suretiyle Alman Didier Firmasına devretmeyi uygun bulmuştur. 24 Mart 1927 tarihinde imzalanan sözleşmeyle "sahibi imtiyaz şehir emanetinden devren alacağı tesisat dahil olduğu halde asgari 2500 KW gücünde son sistem bir müvellidi elektrik fabrikasıyla müştemilatını tesis ve inşa etmeye" mecbur tutulmuştur.

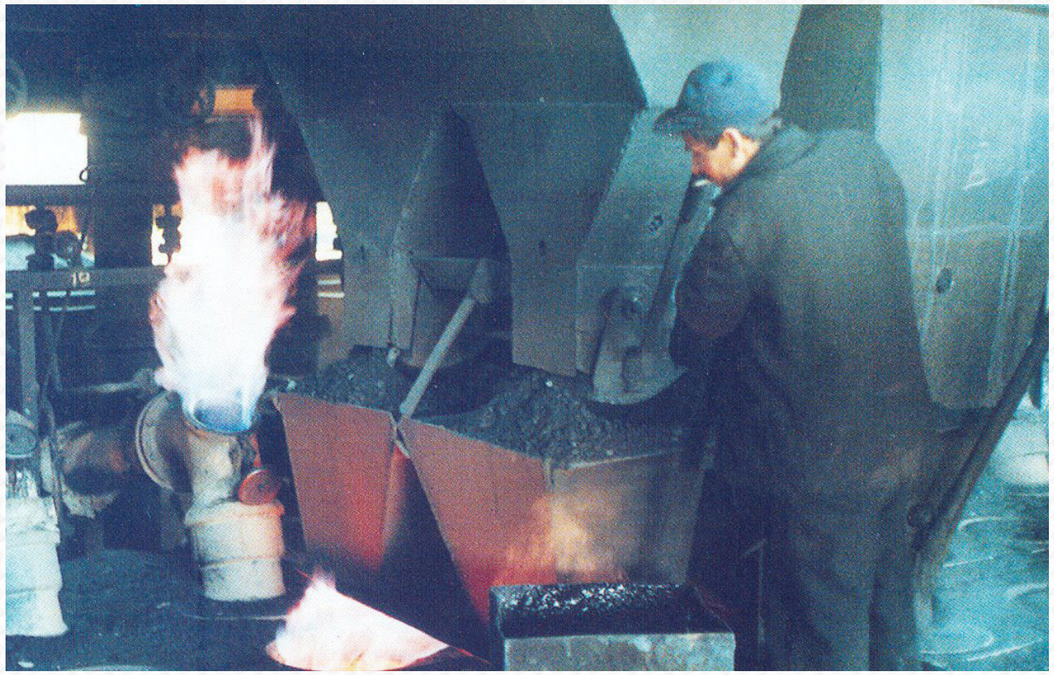
1926 yılında Belediye tarafından MAN Firmasına sipariş edilmiş olan 650 HP dizel elektrojen grubu 1927 yılında Ankara'ya gelmiş, Güvercinlik'teki santralle paralel çalışmak üzere 16 Ağustos 1927'de işletmeye konulmuştur.

Daha sonra Maltepe Elektrik Fabrikası 20 Ocak 1929'da tamamlanarak servise konulmuş bu da ihtiyaca yeterli gelmeyince 1930 yılında yine MAN Firmasına 3150 HP güçte yeni dizel gruplar sipariş edilmiş olup 1931 yılında devreye sokulmuştur. Böylece Maltepe'deki Elektrik Santralinde 5850 HP, Güvercinlik'teki Elektrik Santralinde de 740 HP gücündeki dizel elektrojen grubu ile Ankara'nın enerji ihtiyacı karşılanmıştır.

Oldukça önemli miktarda ithal malı mazot tüketerek elektrik üreten dizel santraller ile elektrik enerjisi ihtiyacının karşılanamayacağı anlaşıldığından Bayındırlık Bakanlığı 1933 yılında Maltepe Santralinin Zonguldak Maden Kömürü ile çalışan bir termik santral haline getirilmesine izin vermiştir. Yapılması kararlaştırılan 5100 kw gücündeki termik santral Alman AEG ve MAN firmalarına sipariş edilmiştir. Santral 14 Ekim 1936'da işletmeye alınmıştır.

1939 yılına kadar Alman Şirket tarafından işletilen bu tesisler 5 Temmuz 1939 tarih ve 3688 Sayılı Kanunla devir ve satın alınmıştır. 1942 yılı sonuna kadar süren tasfiye işlemlerinden sonra **16 Aralık 1942 tarihinde kabul edilen 4325 Sayılı Kanun'la Ankara Elektrik ve Havagazı İşletme Müessesesi olarak kurulmuş bulunan Müessesemize** Ankara'daki tesis ve işletmeler devredilmiştir.

Ankara'da 50 HP gücündeki doğru akım üreten bir santral ile ilk kez 1925 yılında başlanan elektrik üretimi ve kullanımı 1982 yılı sonunda 425,5 MVA'lık güce ulaşmış, abone sayısı da 460.000'i geçmiştir. **1 Kasım 1982 tarihinde çıkarılan 2705 Sayılı Devir Yasası gereğince; EGO Genel Müdürlüğü bünyesinde bulunan elektrik işlerinin tamamı TEK'na devredilmiştir.**



b) Havagazı ve Doğalgaz Hizmetleri

Aynı firmaya yukarıda anılan 24 Mart 1927 tarihinde imzalanan sözleşmeyle Ankara'da ki Havagazı Fabrikası ve Şebekesi Tesisi işi de verilmiştir. Firma günde 3000 m^3gaz üretme gücünde 2 adet havagazı fırını inşa etmiş ve 1929 yılı Ekim ayı sonunda bu fırınlar işletmeye açılmıştır. Aynı zamanda gerektiğinde üretilen günlük 6000 m^3 gazı depo edebilecek bir gazometre inşa edilmiştir.

İlk kuruluş yılında günde 3000 m^3 gazın tüketimini sağlayamayan Havagazı işletmesi kısa süre sonra mevcudu birden çalıştırdığı halde şehrin ihtiyacını karşılayamaz duruma düşmesi üzerine 1933 yılında tesisi büyütmek zorunda kalmıştır. Ocak 1935'de havagazı üretim kapasitesi 12.000 m^3'e çıkarılmıştır. Mevcut Gazometre yetersiz kaldığından Kasım 1938'de 9000 m^3'lük ilaveyle büyük bir depo haline getirilmiştir. 1939 yılında şirket satın alınmış ve müessesemize devredilmiştir. 1942'de üretim kapasitesi 20.000 m^3'e çıkarılmıştır. 1929 yılında 207 olan havagazı abone sayısı 1968 yılında 72.842'ye, gaz üretim kapasitesi 220.000 m^3'e, depolama kapasitesi de 114.000 m^3'e yükselmiştir. Havagazı abone ve satışlarının gösterdiği yükselişler sonucu mevcut havagazı üretim tesislerinin yetersiz duruma düşmesi üzerine 1969 yılında Güvercinlik'te yeni bir fabrika kurulmasına karar verilmiş, tesis 1973 yılında işletmeye açılmıştır.

Havagazı fabrikasının yan ürünü olarak elde edilen kok kömürü TKİ aracılığı ile halkımıza ve ikinci yan ürün olan katran da yakıt veya yol inşaatlarında kullanılmak üzere ihtiyaç sahiplerine satılmıştır.

1989 yılında üretim kapasitesi 4 milyar m^3, abone sayısı ise 105 iken 1989 yılında Rusya kaynaklı doğalgaz hattının Ankara'ya getirilmesi sonucunda havagazı üretimi durdurulmuştur. 15.05.1990 tarihinde Güvercinlik 17.07.1990 tarihinde ise Maltepe Havagazı Fabrikası kapatılmış, yerini doğalgaz hatları ve reglaj istasyonlarına bırakmıştır.

Doğalgaz dönüşüm çalışmaları sonucu 300.000 abonelik dönüşüm işlemleri tamamlanmış ve Ankara'da havagazı hizmeti verilen bölgelerde doğalgaz kullanımına başlanmıştır. **Doğalgaz hatlarının yaygınlaştırılması bakım, onarım ve abone işleri, doğalgaz hizmetlerinin 15.06.2007 tarihinde kurulan Başkent Doğalgaz Dağıtım A.Ş.'ye devredildiği 01.09.2007 tarihine kadar Kuruluşumuzca yürütülmüştür.** Bu tarih itibariyle genel abone sayısı 1 milyona ulaşmıştır.

c) Otobüs Hizmetleri

1930 tarih ve 1580 Sayılı Belediye Kanununun 15.02.1934 tarih ve 2571 Sayılı Kanun'la değiştirilen 19. maddesine dayanılarak 1 Ekim 1935'te kurulan "Belediye Otobüs İdaresi" aynı yıl Sovyetler Birliğinden alınan 100 adet ZİS marka otobüsle 12 hat üzerinde, yoğun saatlerde yolcu taşımaya başlamıştır.

1 Haziran 1944 tarihinde İdare "Ankara Otobüs İşletme İdaresi" adı ile katma bütçeli bir kuruluş durumuna getirilmiştir.

1947 yılına kadar sadece otobüs çalıştıran işletme, ülkemizde ilk defa troleybüs hattını tesis edip, işletmeye başlamıştır. 1947'de 10 adet Brill marka, 1948'de 10 adet FBW marka troleybüs Ulus – Bakanlıklar hattında hizmete girmiştir. 1952'de alınan 13 MAN marka

troleybüsle birlikte troleybüs adedi 33'e ulaşmıştır. 1961'de alınan 33 adet ANSALDO marka troleybüsün dışında troleybüs alımı yapılmamıştır. 1979 – 1981 döneminde trafiği aksattırdıkları ve yavaş gittikleri gerekçesiyle hizmetten kaldırılmışlardır.

1942 yılında Almanya'dan 7 adet Magirus, 1944-46 yıllarında da 10 adet FBW ve 19 adet Ford marka otobüs satın alınarak otobüs sayısının yükseltilmesine çalışılmıştır. **1 Ocak 1950 tarihinde de İşletme 5363 Sayılı Kanun'un 3.maddesi uyarınca "Ankara Elektrik, Havagazı ve Otobüs İşletme Müessesesi Genel Müdürlüğü – EGO" bünyesine katılmıştır.**

1952'de alınan 13 adet MAN ile 1961'de alınan 33 adet ANSALDO marka troleybüslerin dışında troleybüs alımı yapılmamıştır. 1951-1962 yılları arasında satın alınan 308 adet otobüs Bussing markadır.

1974 yılında 50 adet Mercedes otobüs, 1977'de 20 adet Magirus Midibüs, 1980 yılında alınan 35'i üç kapılı 50 adedi körüklü 85 İkarus marka otobüs ile birlikte 1975-1982 yıllarında 477 adet MAN marka otobüs satın alınmıştır.

1992 yılında egzoz dumanlarından oluşan hava kirliliğinin önlenmesi amacıyla otobüsler de yapılan değişikliklerle 30 adet doğalgazla çalışan otobüs hizmete girmiştir. 1994 yılında 50 adet BMC solo otobüs ile 50 adet MAN körüklü dizel otobüs satın alınmıştır.

1998 yılında toplam 267 adet Mercedes otobüs satın alınmıştır. Bu otobüslerin 197'si solo, 70'i körüklü otobüstür

2006 yılında 50 adet MAN solo dizel otobüs ve 2007 yılında Türkiye'de ve Ankara'da ilk kez kullanılan 490 adet doğalgazlı otobüs (MAN) satın alınmıştır.

2008 yılı içerisinde 600 adet CNG'li ve klimalı otobüs (MAN) alımı yapılmıştır. Otobüsler 2009 - 2011 yıllarında teslim alınarak hizmete sunulmuştur.

CNG ile çalışan otobüs sayımız 1285'dir. Doğalgazlı otobüsleri toplu taşıma filosuna ilk katan kuruluş olmamız yanında, filosunda Avrupa'da bu sayıda CNG'li otobüs bulunduran kuruluşların birincisiyiz.

Filomuza 2012-2013 yıllarında katılan 380 adet körüklü otobüslerimizin tamamı alçak tabanlı, engelli kullanımına uygun, klimalı, kameralı ve GPS takip sistemli araçlardır. Bu otobüslerin 200 adeti MAN körüklü (CNG) ve 180 adeti MERCEDES körüklü dizel otobüslerdir.

d) Raylı Sistem Hizmetleri

Ankara'nın nüfusunun artması sonucu giderek ağırlaşan kent içi trafik problemlerini azaltmak ve halkın dünyanın büyük metropollerinde olduğu gibi çağdaş, hızlı ve güvenli bir toplu taşıma sistemine kavuşturulması amacıyla 1989 yılında ciddi bir adım atılarak metronun temeli atılmıştır.

Metronun yapım çalışmalarına 15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı istasyonu inşaatına Temmuz 1991 de 15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı meydanının trafiğe kapatılmasıyla başlanmıştır. Temmuz 1992 de 15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı tekrar trafiğe açılmış, bu tarihten itibaren 15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı ortak istasyonu çalışmaları yerin altından sürdürülmüştür. ANKARAY'da kullanılan vagonların üretimi İtalya'da, hat ekipmanları, elektro mekanik donanımlarının üretimi ise Almanya'da yapılmıştır. Ağustos

1996 da hizmete giren 8.527 m uzunluğundaki hafif raylı toplu taşım sistemi ANKARAY ile günde ortalama 102.156 dolayında yolcu taşınmaktadır.

15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı-Batıkent arasındaki 14.661 m'lik güzergahta çalışan Ankara Metrosu'nun (M1) yapım çalışmalarına ise Nisan 1993 de başlanmış ve metro 1997 yılının sonunda işletmeye açılmıştır.

Ankara Metrosunun 3. aşaması olan 15.360 m hat uzunluğunda 11 adet istasyondan oluşan Batıkent-Sincan-Törekent metro hattı 12 Şubat 2014 tarihinde, Ankara Metrosunun 2. aşaması olan 16.590 m hat uzunluğunda, 11 adet istasyondan oluşan 15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı-Çayyolu metro hattı ise 13 Mart 2014 tarihinde hizmete girmiştir.

Ankara Metrosunun 4. aşaması olan 9.220 m hat uzunluğunda 9 adet istasyondan oluşan AKM-Keçiören (M4) metro hattının yapımı tamamlanarak 05 Ocak 2017 tarihinde işletmeye açılmıştır.

Ankara Metrosunda (M1-M2-M3-M4) bugün günde yaklaşık 276.986 yolcu taşınmaktadır.

Kuruluşumuz kent içi ulaşımda lastik tekerlekli ve raylı sistemlerin yanında; düşük CO_2 emisyonu, güzergah boyunca arazide az yer kullanması, trafik sıkışıklıklarından etkilenmemesi, trafik sıkışıklığına neden olmaması ve düşük işletme maliyetleri gibi nedenlerle teleferik projesini de gündemine almıştır.

Yapım çalışmalarına 2013 yılında başlanan ve Yenimahalle Metro İstasyonunu Şentepe'ye bağlayan teleferik sistemi, metroyu kullanan yolcularımızın beklemeksizin kısa sürede Şentepe'ye ulaşmalarını sağlamaktadır. 4 duraklı 106 kabinin aynı anda hareket ettiği teleferik sistemi saatte tek yönde 2400 kişi taşımaktadır. Teleferik sistemi 3257 m olup, her kabin 15 saniyede bir istasyona girmektedir. Sistemde çalışan kabin sayısı 99'dur. Yenimahalle – Şentepe Teleferik Hattının ilk üç istasyonu 17 Haziran 2014'de, dördüncü istasyonun bitmesiyle tümü 20 Mayıs 2015'te hizmete açılmıştır. Sistem sayesinde mevcut yollara ek yükler binmemekte ve trafikte ciddi rahatlamalara sebep olmaktadır.

C. KURULUŞUN YASAL YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE MEVZUAT ANALİZİ

16 Aralık 1942 tarihinde kabul edilen 4325 Sayılı Kanunla Ankara Elektrik ve Havagazı İşletme Müessesesi olarak kurulmuş olan müessesemize Ankaradaki mevcut Havagazı ve Elektrik tesis ve işletmeleri devredilmiştir. 1 Ocak 1950 tarihinde de Ankara Otobüs İşletme İdaresi 5363 Sayılı Kanunun 3. Maddesi uyarınca "Ankara Elektrik Havagazı ve Otobüs İşletme Müessesesi Genel Müdürlüğü – EGO" bünyesine katılmıştır.

1 Kasım 1982 tarihinde çıkarılan 2705 Sayılı Devir Yasası gereğince; EGO Genel Müdürlüğü bünyesinde bulunan elektrik işlerinin tamamı TEK'e devredilmiştir. 12.06.2007 tarihinde çıkarılan 5669 Sayılı Doğazgaz Piyasası Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun gereğince doğalgaz hatlarının yaygınlaştırılması bakım, onarım ve abone işleriyle ilgili doğalgaz hizmetleri 15.06.2007'de kurulan Başkent Doğalgaz Dağıtım A.Ş.'ye devredilmiştir.

EGO, özel hukuk hükümlerine göre idare edilen, kamu tüzel kişiliğine haiz bir kuruluştur. Mal, hizmet alımı ve yapım faaliyetlerini 4734 Sayılı Kamu İhale Kanunu ve 4735 Sayılı Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununa göre, gelir getirici faaliyetlerini ise 2886 Sayılı Devlet İhale Kanununa göre sürdürmektedir.

EGO Genel Müdürlüğü iş ve işlemlerini kamu kurum ve kuruluşlarının tabi olduğu genel mevzuatlar ve aşağıda yer alan mevzuat hükümlerine göre yürütmektedir.

EGO Genel Müdürlüğünü Doğrudan İlgilendiren Yasalar

RG Yayın Tarihi	Yasa No	Yasa Adı
26.12.1942	4325	Ankara Elektrik ve Havagazı Adana Elektrik Müesseselerinin İdare ve İşletmeleri Hakkında Kanun
11.09.1982	2705	1312 Sayılı Türkiye Elektrik Kurumu Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi, İki Maddenin Yürürlükten Kaldırılması, Bazı Madde, Bent ve Fıkra Eklenmesi Hakkında Kanun
12.06.2007	5669	Doğalgaz Piyasası Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun
19.02.1959	7201	Tebligat Kanunu
12.01.1961	237	Taşıt Kanunu
29.07.1964	506	Sosyal Sigortalar Kanunu
23.07.1965	657	Devlet Memur Kanunu
07.05.1983	2821	Sendikalar Kanunu
07.05.1983	2822	Toplu İş Sözleşmesi, Grev ve Lokavt Kanunu
11.08.1983	2872	Çevre Kanunu
10.09.1983	2886	Devlet İhale Kanunu
18.10.1983	2918	Karayolları ve Trafik Kanunu
08.11.1983	2942	Kamulaştırma Kanunu
08.03.1995	4077	Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
12.07.2001	4688	Kamu Görevlileri Sendikaları ve Toplu Sözleşme Kanunu
22.01.2002	4734	Kamu İhale Kanunu
22.01.2002	4735	Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu
19.01.2002	4736	Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun
10.06.2003	4857	İş Kanunu
24.10.2003	4982	Bilgi Edinme Hakkı Kanunu
19.07.2003	4925	Karayolları Taşıma Kanunu
24.12.2003	5018	Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu
23.07.2004	5216	Büyükşehir Belediyesi Kanunu
03.07.2005	5393	Belediye Kanunu
30.06.2012	6331	İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu

EGO İkincil Mevzuat Listesi

Mevzuat Adı
Kuruluş Görev ve Çalışma Esaslarina İlişkin Yönetmelik
İdare Encümeni Çalışma Yönergesi
Disiplin Kuralları ve Disiplin Amirleri Hakkında Yönetmelik
Personel Yönetmeliği
Teftiş Kurulu Yönetmeliği
Tahsilat Yönetmeliği
Sürücülere Uygulanacak Bilgisayar Destekli Psiko-Teknik Değerlendirme ve Test İşlemlerine İlişkin Uygulama ve Esaslarla İlgili Yönetmelik
Hizmet İçi Eğitim Yönetmeliği
Özel Halk Otobüsleri Yönetmeliği
Özel Servis Araçları Yönetmeliği
Özel Toplu Taşıma Araçları Yönetmeliği
Resmi Yazışmalarda Uygulanacak Esas ve Usuller Hakkında Yönetmelik
Raylı Sistem Yolcu Taşıma Yönergesi
Hasar Tespit Yönergesi
Acil Durum Planı Yönergesi
İmza Yetkileri Yönergesi
Konut Yönergesi
Evrak Dosyalama ve Dosya Planı Yönergesi

D. KURULUŞUN FAALİYET ALANLARI

a. Otobüs Hizmetleri

Kuruluşumuz otobüsle toplu taşımacılığı cazip hale getirmek amacıyla, yolcuların kararlarında etkili olan konfor, dakiklik, güvenirlik ve erişebilirlik gibi değişkenlerin niteliğini her yıl artırmaktadır. Gerek sanayileşmiş, gerekse gelişmekte olan ülkelerde, kent içinde oldukça farklı yolculuk talebi düzeylerini karşılayan otobüsler kentlerde en yaygın toplu taşıma türü olan lastik tekerlekli sistemlerdir.

Karayolu ağının yaklaşık yüzde seksenini işgal eden özel araçlar, yolculukların yüzde yirmisine cevap verirken, yol ağının yüzde yirmisini işgal eden toplu taşıma araçları yolculukların yüzde seksenini karşılamaktadır. Bu durum ancak konforlu, güvenilir ve hızlı bir toplu taşıma hizmeti sayesinde, trafik sıkışıklığı içinde didişen özel araç sürücülerine toplu ulaşımın cazip hale getirilmesiyle çözülebilir.

Toplu taşımacılık hizmetlerimizde uyumu ve tam otomasyonu sağlamak, hızlandırmak ve bir bilgi işlem sistemi kontrolü altında toplamak, toplu taşımacılık faaliyetlerinden işlenebilir veriler elde etmek, modern ve kaliteli bir ücret toplama sistemi "**Akıllı Bilet, Akıllı Durak ve Araç İçi Yolcu Bilgilendirme Sistemi**" ile veriler gecikmeden ve hatasız olarak alınabilmektedir. Bu sayede hat optimizasyonu ve planlaması yapılmakta, her durağın yolcu potansiyelleri belirlenmekte ve servis saatleri yoğunluğa göre yeniden düzenlenmektedir.

Şehrimizin önemli noktalarına yerleştirdiğimiz 103 akıllı durak ile gerçek zamanlı olarak otobüslerin hat ve durağa varış zamanları gösterilmektedir. Ayrıca akıllı durakların üzerinde bulunan kredi göster cihazları ile vatandaşlarımızın ANKARAKART bakiye sorgulamaları 103 ayrı noktada sağlanmaktadır.

Başkentimizde vatandaşlarımıza 24 saat kesintisiz ulaşım hizmetinin ardından ANKARAKART'ta, karttan karta bakiye aktarabilme imkanı sağlanmıştır.

Kuruluşumuz otobüs hizmetlerini, 5 adet bölge şube müdürlüğüne bağlı 50 adet hareket noktasından yönlendirmektedir. Uzunlukları toplamı 15.295 km olan 351 hatta (ayrıca 1.471 km 35 gece hattı) günlük ortalama 1.331 adet (iş günleri) otobüsle hizmet vermektedir. 2018 yılında 2.739.998 sefer yapılmış toplam 215.854.581 kişiye toplu taşıma hizmeti verilmiştir. Servise çıkan tüm araçlarımız klimalı olup, engelli erişime uygundur.

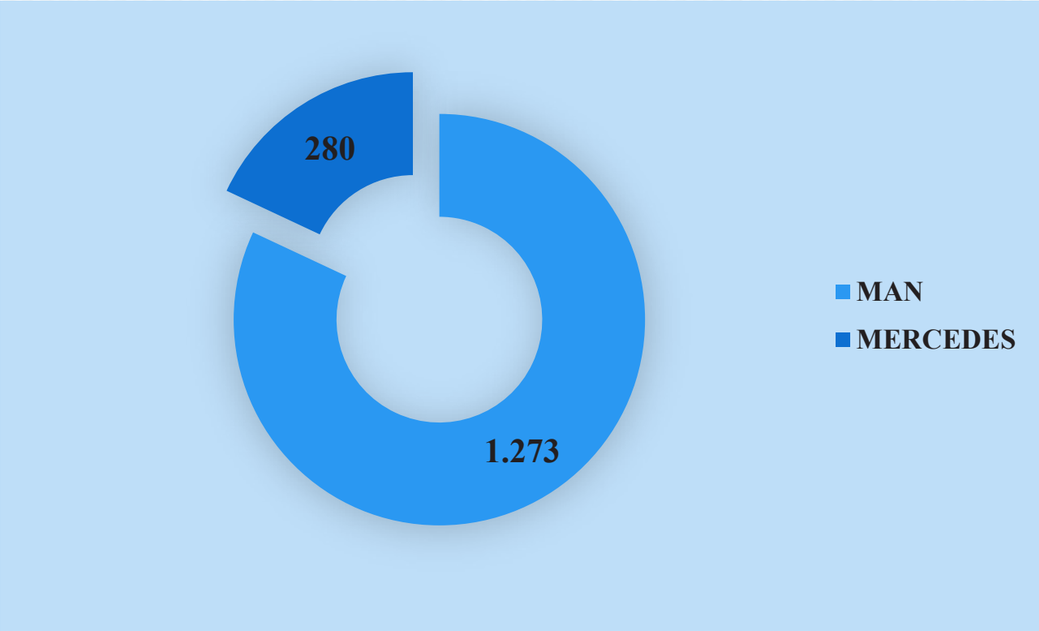
BÖLGELER İTİBARİYLE HAREKET NOKTASI VE HAT SAYILARI (31.12.2018)

Bölgeler	Harket Noktası Sayısı	Hat Sayısı	Gece Hat Sayısı	Faal Araç Sayısı
1.Bölge	6	53	4	204
2.Bölge	9	67	7	293
3.Bölge	14	72	9	334
4.Bölge	12	65	8	285
5.Bölge	9	94	7	437
TOPLAM	**50**	**351**	**35**	**1.553**

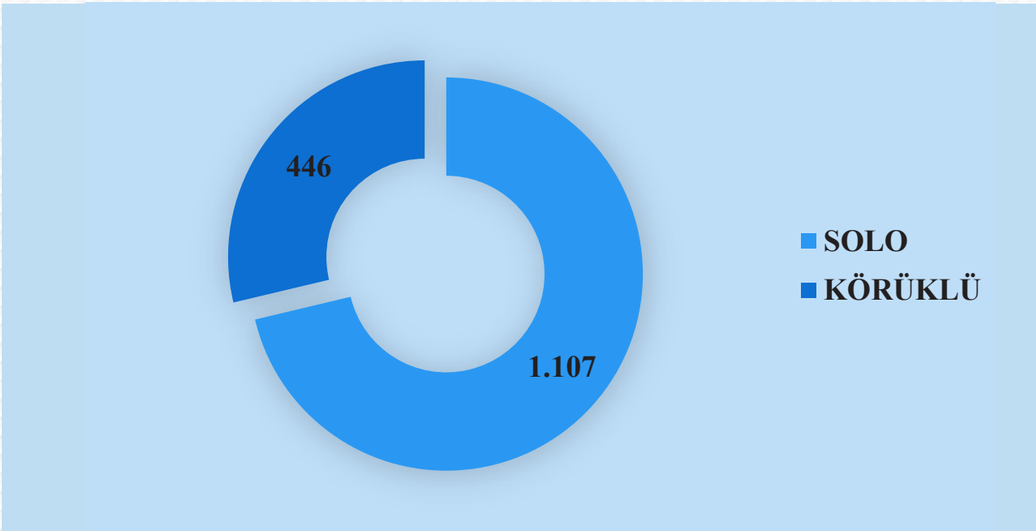
EGO GENEL MÜDÜRLÜĞÜ FAAL OTOBÜS FİLOSU (31.12.2018)

MARKA - TİP	ARACIN MODELİ	YOLCU KAPASİTESİ	ADET
MERCEDES SL (DİZEL-SOLO)	1999	100	34
MERCEDES (DİZEL-KÖRÜKLÜ)	1999	157	66
MAN (CNG-KLİMALI-SOLO)	2007	82	387
MAN (CNG-KLİMALI-SOLO)	2008	82	90
MAN (CNG-KLİMALI-SOLO)	2009	80	348
MAN (CNG-KLİMALI-SOLO)	2010	80	208
MAN (CNG-KLİMALI-SOLO)	2011	80	40
MAN (CNG-KLİMALI-KÖRÜKLÜ)	2012	151	125
MERCEDES (DİZEL-KLİMALI KÖRÜKLÜ)	2012	152	124
MERCEDES (DİZEL-KLİMALI KÖRÜKLÜ)	2013	151	56
MAN (CNG-KLİMALI-KÖRÜKLÜ)	2013	152	75
TOPLAM			**1.553**

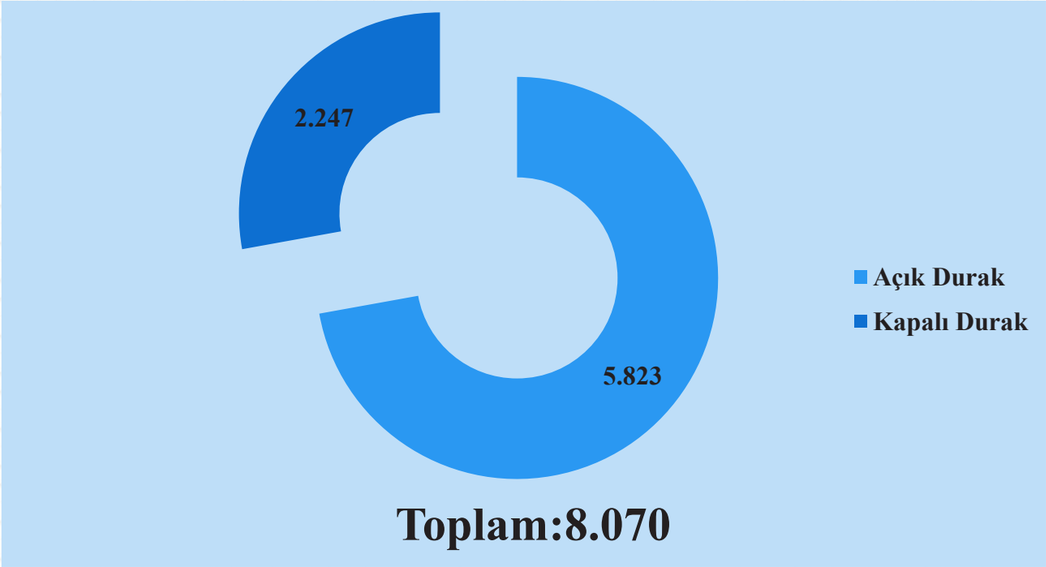
OTOBÜS FİLOSUNUN MARKALARA GÖRE DAĞILIMI



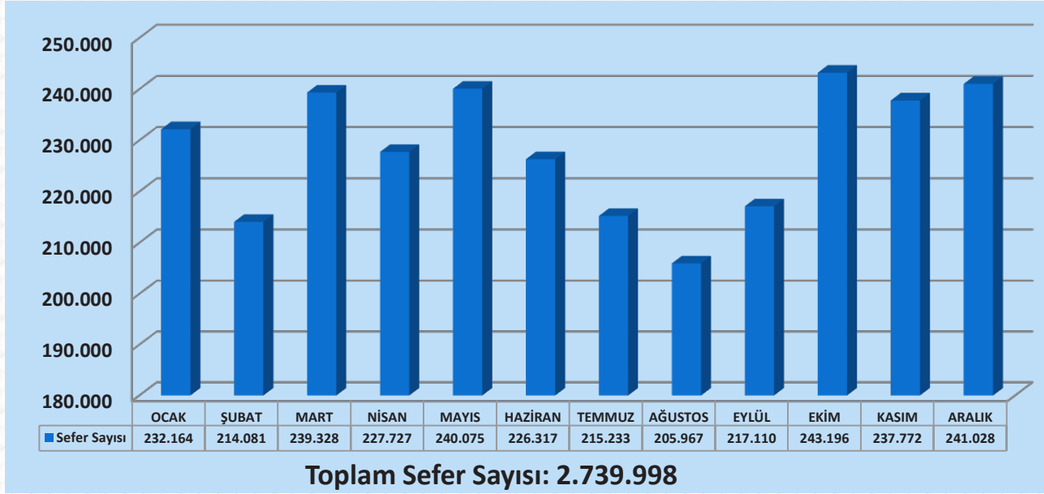
OTOBÜS FİLOSUNUN ARAÇ KAPASİTESİNE GÖRE DAĞILIMI



DURAKLARIN AÇIK VE KAPALILIK DURUMUNA GÖRE DAĞILIMI (31.12.2018)



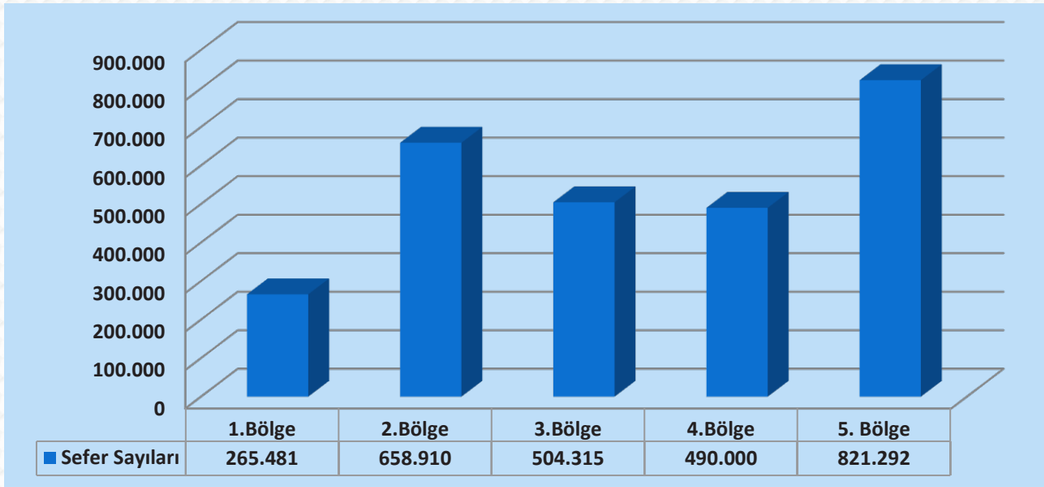
OTOBÜSLERİN SEFER SAYILARININ AYLARA GÖRE DAĞILIMI (31.12.2018)



OTOBÜSLERİN SEFER SAYILARININ BÖLGELER VE AYLARA GÖRE DAĞILIMI (31.12.2018)

Aylar	1.Bölge	2.Bölge	3.Bölge	4.Bölge	5. Bölge	Toplam
Ocak	21.252	54.683	43.118	40.861	72.250	**232.164**
Şubat	20.081	51.270	39.281	38.098	65.351	**214.081**
Mart	23.003	58.139	43.569	42.326	72.291	**239.328**
Nisan	21.911	55.436	41.651	40.210	68.519	**227.727**
Mayıs	23.584	58.266	44.052	42.963	71.210	**240.075**
Haziran	22.436	54.206	42.154	40.413	67.108	**226.317**
Temmuz	20.573	52.954	40.210	37.968	63.528	**215.233**
Ağustos	19.694	50.029	37.786	36.764	61.694	**205.967**
Eylül	21.341	51.851	40.294	38.471	65.153	**217.110**
Ekim	24.284	57.407	44.582	44.328	72.595	**243.196**
Kasım	23.464	56.953	43.727	43.557	70.071	**237.772**
Aralık	23.858	57.716	43.891	44.041	71.522	**241.028**
TOPLAM	**265.481**	**658.910**	**504.315**	**490.000**	**821.292**	**2.739.998**

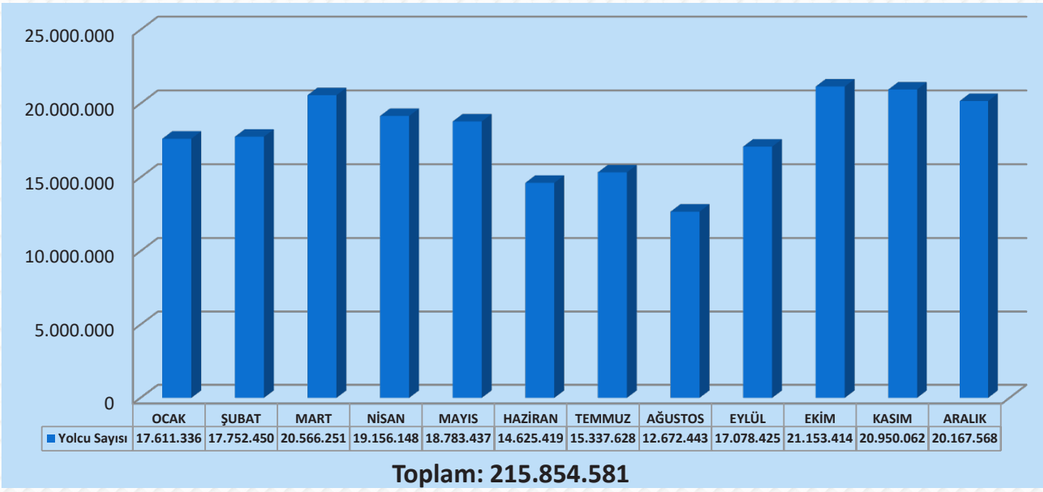
OTOBÜSLERİN SEFER SAYILARININ BÖLGELERE GÖRE DAĞILIMI (31.12.2018)



YOLCU SAYILARININ AYLARA GÖRE DAĞILIMI (31.12.2018)

AYLAR	2018
Ocak	17.611.336
Şubat	17.752.450
Mart	20.566.251
Nisan	19.156.148
Mayıs	18.783.437
Haziran	14.625.419
Temmuz	15.337.628
Ağustos	12.672.443
Eylül	17.078.425
Ekim	21.153.414
Kasım	20.950.062
Aralık	20.167.568
Ortalama	**17.987.882**
TOPLAM	**215.854.581**

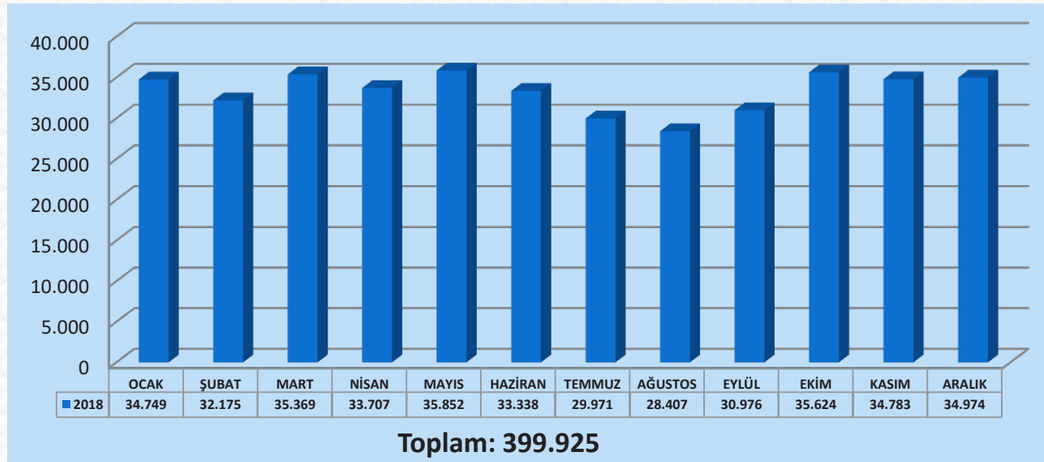
YOLCU SAYILARININ AYLARA GÖRE DAĞILIMI (31.12.2018)



SERVİSE VERİLEN ARAÇLARIN AYLARA GÖRE SAYISAL DAĞILIMI (31.12.2018)

AYLAR	2018
Ocak	34.749
Şubat	32.175
Mart	35.369
Nisan	33.707
Mayıs	35.852
Haziran	33.338
Temmuz	29.971
Ağustos	28.407
Eylül	30.976
Ekim	35.624
Kasım	34.783
Aralık	34.974
Ortalama	**33.327**
TOPLAM	**399.925**

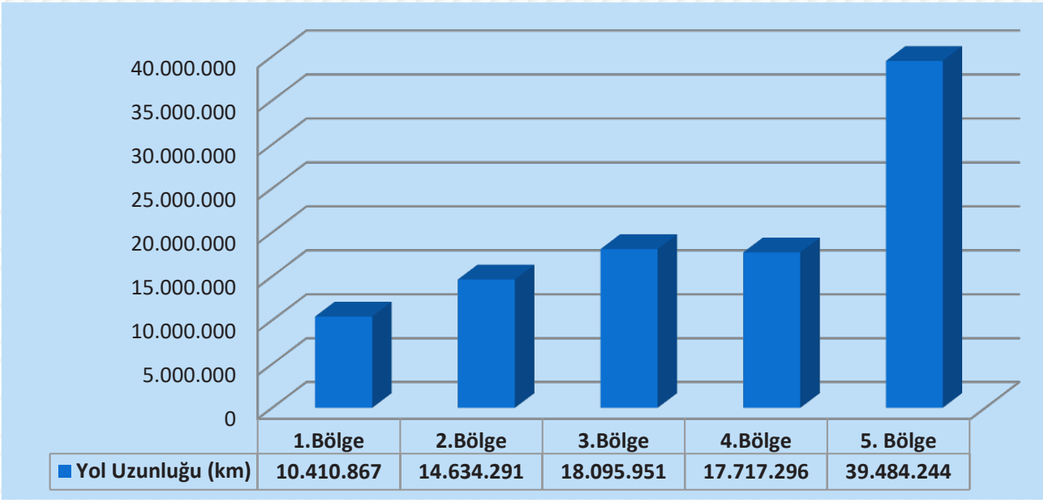
SERVİSE VERİLEN ARAÇLARIN AYLARA GÖRE SAYISAL DAĞILIMI (31.12.2018)



OTOBÜSLERİN YAPTIKLARI YOL UZUNLUKLARININ BÖLGELERE VE AYLARA GÖRE DAĞILIMI (31.12.2018)

AYLAR	1.BÖLGE	2.BÖLGE	3.BÖLGE	4.BÖLGE	5. BÖLGE	TOPLAM
Ocak	805.085	1.211.425	1.529.360	1.499.359	3.408.885	**8.454.114**
Şubat	771.751	1.157.654	1.400.450	1.368.887	3.133.389	**7.832.131**
Mart	888.502	1.304.964	1.548.507	1.533.889	3.453.687	**8.729.549**
Nisan	849.313	1.257.508	1.491.467	1.473.738	3.312.968	**8.384.994**
Mayıs	900.479	1.291.937	1.557.097	1.537.183	3.418.871	**8.705.567**
Haziran	872.155	1.203.576	1.513.436	1.460.103	3.236.230	**8.285.500**
Temmuz	816.852	1.129.382	1.437.959	1.343.955	3.136.429	**7.864.577**
Ağustos	789.958	1.058.598	1.374.133	1.297.411	3.014.252	**7.534.352**
Eylül	845.890	1.120.871	1.439.250	1.403.675	3.189.193	**7.998.879**
Ekim	963.940	1.290.482	1.606.300	1.612.598	3.425.647	**8.898.967**
Kasım	955.067	1.295.759	1.599.545	1.586.074	3.359.233	**8.795.678**
Aralık	951.875	1.312.135	1.598.447	1.600.424	3.395.460	**8.858.341**
TOPLAM	**10.410.867**	**14.634.291**	**18.095.951**	**17.717.296**	**39.484.244**	**100.342.649**

OTOBÜSLERİN YAPTIKLARI YOL UZUNLUKLARININ BÖLGELERE GÖRE DAĞILIMI (31.12.2018)

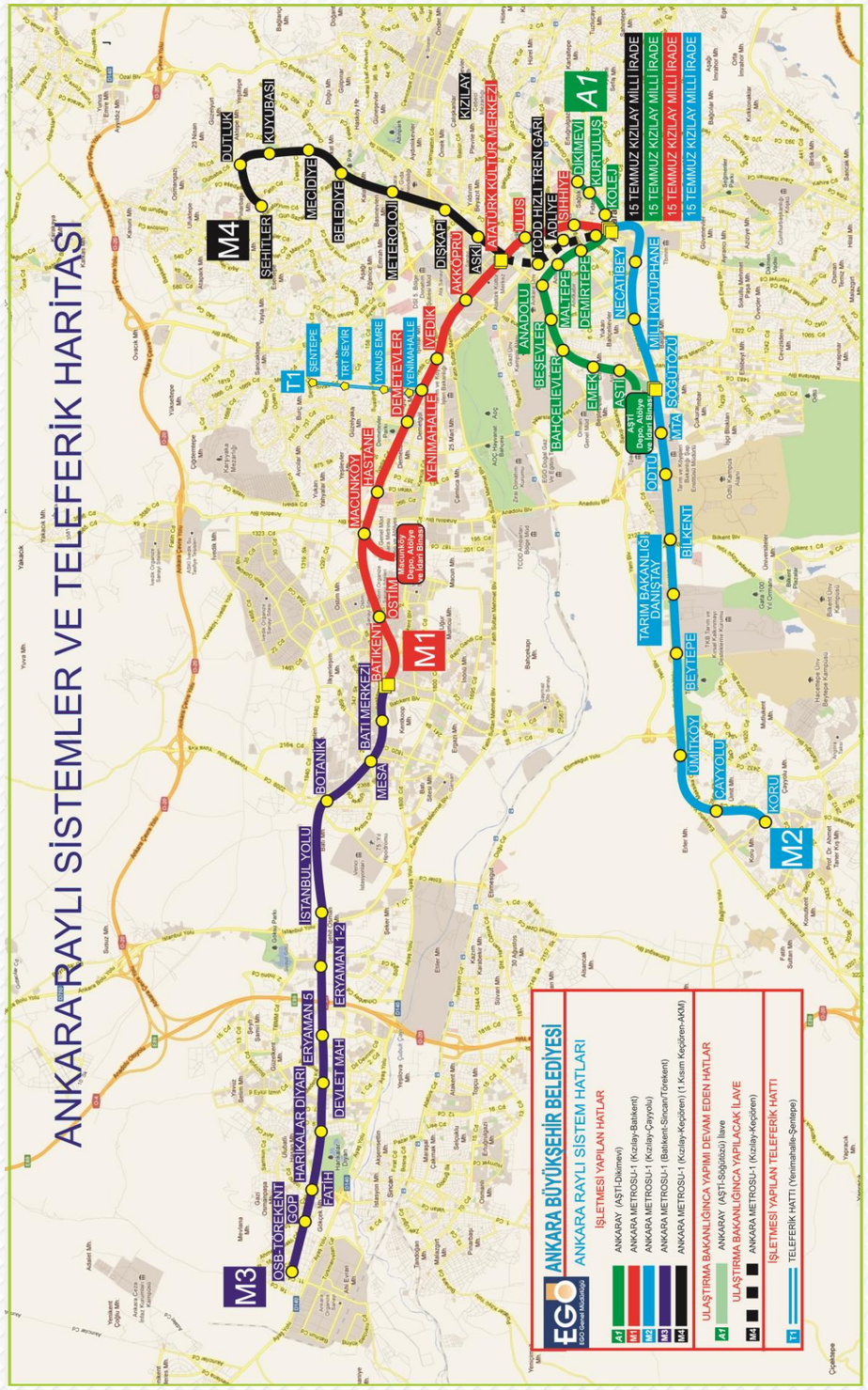


b. Raylı Taşıma Hizmetleri

Günümüzde dünyanın büyük şehirlerinin hemen hepsinde toplu taşıma çoğunlukla raylı sistemlerle yapılmaktadır. Çünkü raylı sistemler büyüyebilen yapısıyla, değişik nüfus yoğunluklarına ve ulaşım taleplerine çağdaş, konforlu, hızlı, güvenli ve çevreye duyarlı çözümler getirebilmektedir.

Ankara'da kentsel raylı toplu taşıma hizmetleri, 1929'da işletmeye açılan, Kayaş-Sincan arasında 37 km'lik (26 istasyon) ana hat demir yolu şebekesi üzerinde hizmet veren TCDD'nin banliyö trenleri ile başlamıştır. 1996 yılına kadar kent içinde toplu taşıma yapan tek raylı sistem olmasından dolayı kent içi toplu ulaşımda raylı sistemlerin payı çok düşük olmuştur.

Hafif raylı sistem olan ANKARAY 1996 yılında Dikimevi –AŞTİ güzergahı üzerinde, ağır raylı sistem olan Ankara Metrosu ise 1997 yılında 15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı – Batıkent arasında hizmete girmiştir. Ankara Metrosunun 2. aşaması olan 15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı – Çayyolu, 3. aşaması olan Batıkent – Sincan – Törekent Metro hatları 2014 yılında ve Ankara Metrosunun 4. Aşaması olan AKM-Keçiören Metro hattı ise 05.01.2017 tarihinde hizmete girmiştir.



ANKARA İLİ RAYLI SİSTEM HATLARI

RAYLI SİSTEM HATTI	HAT UZUNLUĞU	GÜZERGAH	İSTASYON SAYISI	ULAŞIM SÜRESİ
A1 ANKARAY (AŞTİ-DİKİMEVİ)	8.527 m	AŞTİ-Emek-Bahçelievler- Beşevler-Anadolu-Maltepe- Demirtepe- 15 Temmuz 15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı Milli İrade - Kolej- Kurtuluş-Dikimevi	11	13 dk.
M1 (15 TEMMUZ 15 TEMMUZ KIZILAY MİLLİ İRADE MEYDANI MİLLİ İRADE -BATIKENT)	14.661 m	15 Temmuz 15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı Milli İrade -Sıhhıye-Ulus-AKM- Akköprü-İvedik-Yenimahalle- Demetevler- Hastane-Macunköy-Ostim-Batıkent	12	23 dk.
M2 (15 TEMMUZ 15 TEMMUZ KIZILAY MİLLİ İRADE MEYDANI MİLLİ İRADE -ÇAYYOLU)	16.590 m	15 Temmuz 15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı Milli İrade - Necatibey- Milli Kütüphane-Söğütözü- MTA-ODTÜ-Bilkent-Tarım Bakanlığı-Danıştay- Beytepe-Ümitköy- Çayyolu- Koru	11	25 dk.
M3 (BATIKENT-SİNCAN)	15.360 m	Batıkent-Batı Merkezi-Mesa, Botonik-İstanbul Yolu-Eryaman 1-2-Eryaman 5- Devlet Mah.-Harikalar Diyarı-Fatih-GOP-OSB-Törekent	11	22 dk.
M4 (AKM-KEÇİÖREN)	9.220 m	AKM-ASKİ-Dışkapı-Meteroloji-Belediye-Mecidiye-Kuyubaşı-Dutluk-Şehitler	9	18 dk.
TCDD BAŞKENTRAY BANLİYÖ TRENİ	37.000 m	Sincan-Lale-Elvankent-Eryaman YHT-Özgüneş-Etimesgut-Havadurağı-Yıldırım-Behiçbey-Marşandiz-Gazi-Gazi Mahallesi-Hipodrom-Ankara-Yenişehir-Kurtuluş-Cebeci-Demirlibahçe-Saimekadın-Mamak-Bağderesi-Üreğil-Köstence-Kayaş	24	49 dk.

ANKARAY (DİKİMEVİ-AŞTİ) RAYLI TOPLU TAŞIM SİSTEMİ

Ankara Şehirler Arası Otobüs Terminali (AŞTİ) – Dikimevi Hafif Raylı Sistem Hattında çalışan ANKARAY, kent merkezi ve yakın çevresinde daha etkin bir toplu taşım hizmetinin sağlanması ve yoğun talebin çağdaş bir hizmetle karşılanması amacıyla projelendirilmiştir. 8527 metre hat uzunluğuna sahip olan sistemin 11 istasyonu mevcuttur. 33 araçlı (11 adet 3'lü dizi) olarak hizmet veren ANKARAY, Başkentte hizmete giren ilk kent içi raylı sistemdir.

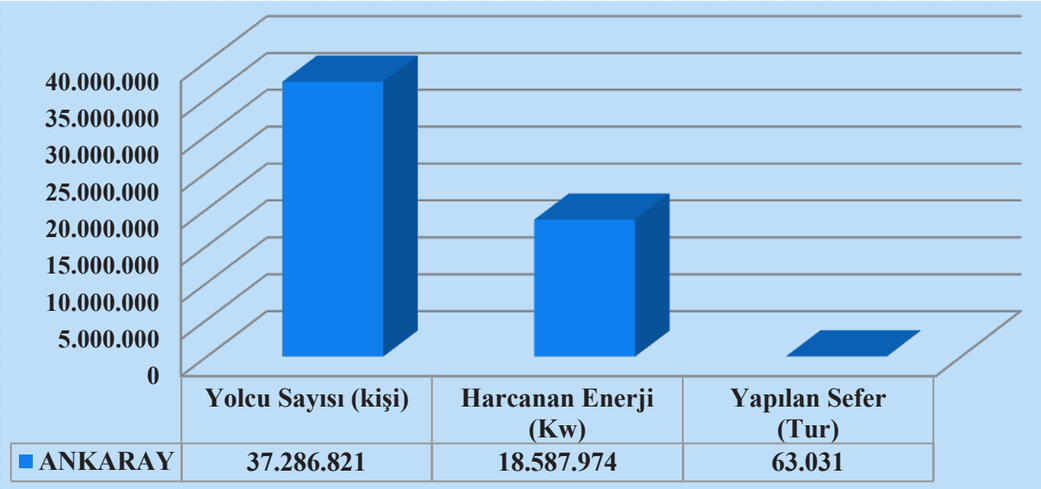
ANKARAY SİSTEM ÖZELLİKLERİ

Hat Uzunluğu	8.527 m
İstasyon Sayısı	11
Ticari Hız	38 km/saat
Maksimum Hız	80 km / saat
Günlük Çalışma Süresi	18 saat
Minimum Dizi Aralığı	120 sn (2 dakika)
Doruk Süresi (Sabah: 7-9 Akşam: 17-19)	2+2 saat

ANKARAY ARAÇLARININ ÖZELLİKLERİ

Boyu	29.00 m
Eni	2.65 m
Yüksekliği	3.46 m
Ağırlığı	40.500 kg
Araç Kapasitesi (6 kişi/m^2)	308 kişi (60 oturan)
Dizideki Araç Sayısı	3
Araç Filosu	33 (11 adet 3'lü dizi)
Enerji	750 VDC 3.Ray
Ticari Hız	38 km/saat
Maksimum Hız	80 km/saat
Günlük Çalışma Süresi	18 saat
Doruk Süresi	Sabah: 7-9 Akşam: 17-19
Minimum Dizi Aralığı	120 saniye
Uygulanabilir Kapasite	27.000 yolcu/saat yön
İşletmeye Alınış Tarihi	30 Ağustos 1996

ANKARAY (AŞTİ-DİKİMEVİ) HATTINA İLİŞKİN SAYISAL VERİLER (31.12.2018)



ANKARA METROSU (M1) RAYLI SİSTEM HATTI (15 TEMMUZ KIZILAY MİLLİ İRADE MEYDANI -BATIKENT)

Raylı sistemler ağının birinci aşaması olan 15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı - Batıkent Metro hattının yapımına 29.03.1993 tarihinde başlanmıştır. 15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı'dan başlayarak Ulus - Yenimahalle - Demetevler - OSTİM - Batıkent güzergahında hizmet vermekte olan hattın toplam uzunluğu 14.661 m'dir.

Güzergah üzerindeki hat yapı özellikler; delme tünel uzunluğu 3.025 m, aç-kapa tünel uzunluğu 2.591 m hemzemin uzunluğu 1.731 m yarma uzunluğu 2.088 m, viyadük uzunluğu 3.210 m, istasyonların uzunluğu ise 2.016 m; Ortalama istasyon aralığı 1.283 m, minimum istasyon aralığı 837,35 m maksimum istasyon aralığı 1.877,50 m ve her bir istasyondaki peron boyu ise 140 m'dir.

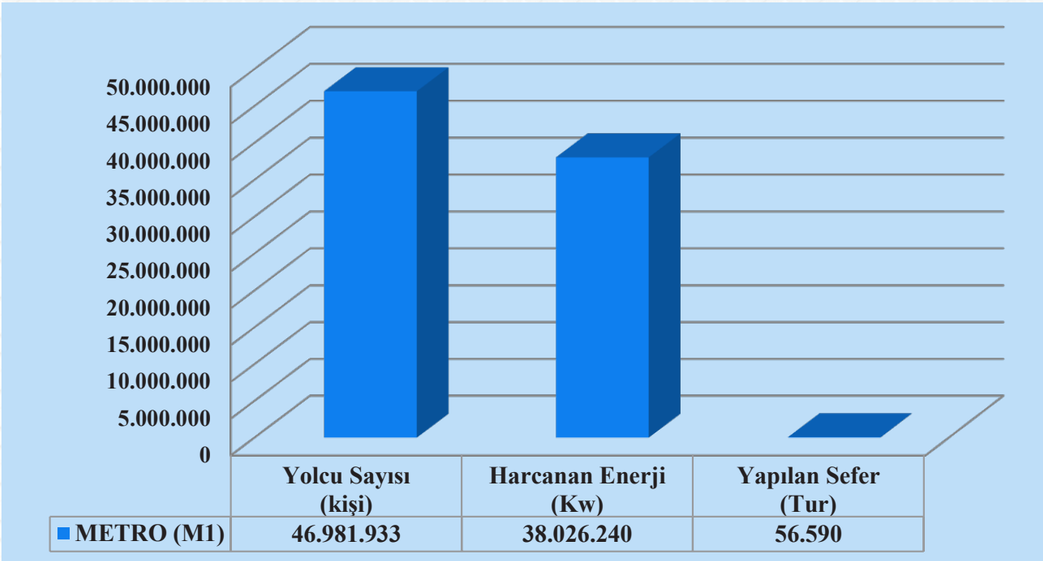
ANKARA METROSU ARAÇLARININ ÖZELLİKLERİ

	BOMBARDIER ARAÇLARI	CSR ARAÇLARI
Boyu	22.78 m	22.87 m
Eni	3.15 m	3.12 m
Yüksekliği	3.64 m	3.64 m
Boş Ağırlığı (Kabinli-Kabinsiz)	32.459 kg; 29.148 kg	41.257,3 kg ; 37.903,3 kg
Araç Kapasitesi (6 kişi/m^2)	275 kişi (64 oturan)	269 (43 oturan)
Dizideki Araç Sayısı	6	M1,M3,M4 3'lü diziler halinde, M2 ise 6'lı diziler ile çalıştırılmaktadır.
Araç Filosu	108 (18 adet 6'lı dizi)	324 (54 adet 6'lı dizi)
Enerji	750 VDC 3.Ray	750 VDC 3.Ray
Ticari Hız	38 km/saat	38 km/saat
Maksimum Hız	80 km/saat	80 km/saat
Günlük Çalışma Süresi	18 saat	18 saat
Doruk Süresi	Sabah: 7-9 Akşam: 17-19	Sabah: 7-9 Akşam: 17-19
Minimum Dizi Aralığı	90 saniye	90 saniye
Uygulanabilir Kapasite	70.000 yolcu/saat yön	70.000 yolcu/saat yön
İşletmeye Alınış Tarihi	28 Aralık 1997	12.02.2014

ANKARA METROSU M1 (15 TEMMUZ KIZILAY MİLLİ İRADE MEYDANI -BATIKENT) SİSTEM ÖZELİKLERİ

Hat Uzunluğu	14.661 m
İstasyon Sayısı	12
Ticari Hız	38 Km/Saat
Maksimum Hız	80km / Saat
Günlük Çalışma Süresi	18 Saat
Minimum Dizi Aralığı	90 Sn
Doruk Süresi (Sabah: 7-9 Akşam: 17-19)	2+2 Saat
Enerji	750 VCD 3.Ray
Uygulanabilir Kapasite	2.520.000 yolcu/gün
İşletmeye Alınış Tarihi	28 Aralık 1997

ANKARA METROSU M1 (15 TEMMUZ KIZILAY MİLLİ İRADE MEYDANI -BATIKENT) HATTINA İLİŞKİN SAYISAL VERİLER (31.12.2018)



ANKARA METROSU (M2) RAYLI SİSTEM HATTI (15 TEMMUZ KIZILAY MİLLİ İRADE MEYDANI -ÇAYYOLU)

Ankara Metrosunun ikinci aşaması olan 16.590 m hat uzunluğunda 11 adet istasyondan oluşan 15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı – Çayyolu Metro hattı 13 Mart 2014 tarihinde hizmete girmiştir.

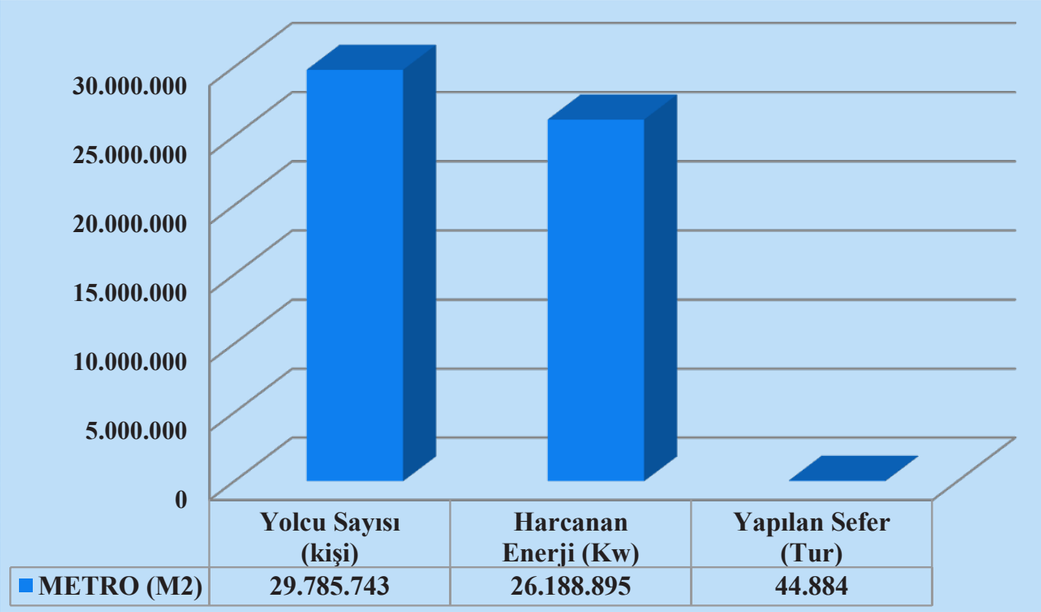
Güzergahın üzerindeki hat yapı özellikleri ise delme tünel uzunluğu 6.548 m, aç-kapa tünel uzunluğu 7.754 m, istasyonların uzunluğu ise 2.288 m'dir.

Minumum istasyon aralığı 803 m, maksimum istasyon aralığı 1.990 m'dir. Peron boyu 140 m'dir.

ANKARA METROSU (M2) (15 TEMMUZ KIZILAY MİLLİ İRADE MEYDANI – ÇAYYOLU) SİSTEM ÖZELLİKLERİ

Hat Uzunluğu	16.590 m
İstasyon Sayısı	11
Ticari Hız	38 km/saat
Maksimum Hız	80 km/saat
Günlük Çalışma Süresi	18 saat
Minimum Dizi Aralığı	90 sn.
Doruk Süresi (Sabah: 7-9 Akşam: 17-19)	2+2 saat
Enerji	750 VDC 3. Ray
Uygulanabilir Kapasite	2.520.000 yolcu /gün
İşletmeye Alınış Tarihi	13.03.2014

METRO (M2) (15 TEMMUZ KIZILAY MİLLİ İRADE MEYDANI -ÇAYYOLU) HATTINA İLİŞKİN SAYISAL VERİLER (31.12.2018)



ANKARA METROSU (M3) RAYLI SİSTEM HATTI (BATIKENT- SİNCAN-TÖREKENT)

15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı'dan Batıkent'e giden Metronun devamı ve Ankara Metrosunun üçüncü aşaması olan 15.360 m hat uzunluğunda 11 adet istasyondan oluşan Batıkent-Sincan-Törekent metro hattı 12 Şubat 2014 tarihinde hizmete girmiştir.

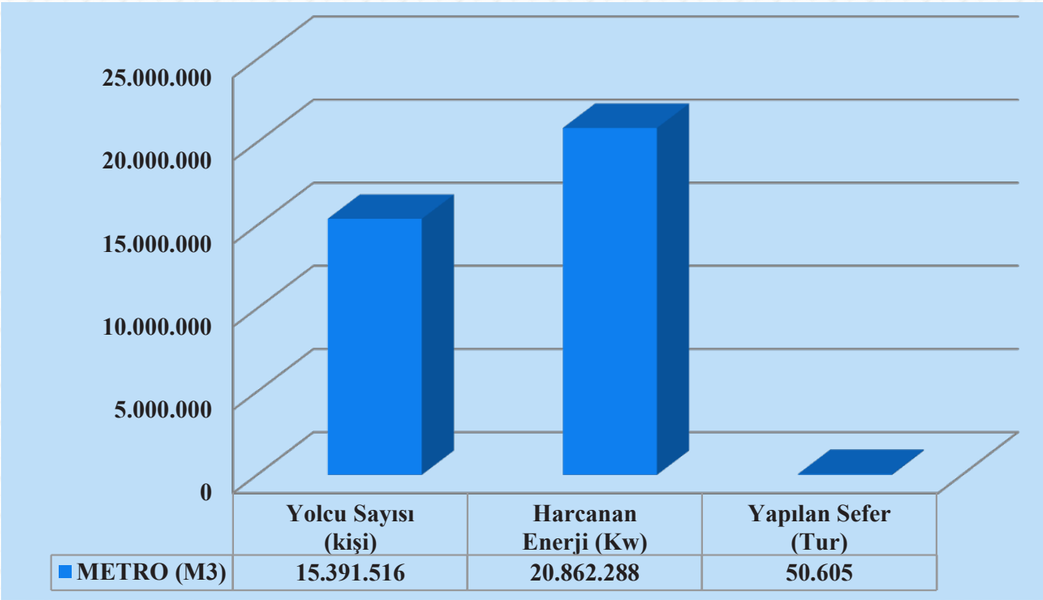
Güzergahın üzerindeki hat yapı özellikleri; 1.823 m hemzemin, 2.254 m yarma, 1.753 m viyadük, 6.620 m aç-kapa tünel, 1.370 m ve delme tünel istasyonların uzunluğu 1.540 mdir.

Ortalama istasyon aralığı 1.255 m, minumum istasyon aralığı 633 m, maksimum istasyon aralığı 2.747 m'dir. Peron boyu ise 140 m'dir.

ANKARA METROSU (M3) (BATIKENT-SİNCAN-TÖREKENT) SİSTEM ÖZELLİKLERİ

Hat Uzunluğu	15.360 m
İstasyon Sayısı	11
Ticari Hız	38 km/saat
Maksimum Hız	80 km/saat
Günlük Çalışma Süresi	18 saat
Minimum Dizi Aralığı	90 sn.
Doruk Süresi (Sabah: 7-9 Akşam: 17-19)	2+2 saat
Enerji	750 VDC 3.Ray
Uygulanabilir Kapasite	2.520.000 yolcu/gün
İşletmeye Alınış Tarihi	12.02.2014

ANKARA METROSU (M3) (BATIKENT-OSB-TÖREKENT) HATTINA İLİŞKİN SAYISAL VERİLER (31.12.2018)



ANKARA METROSU (M4) RAYLI SİSTEM HATTI (AKM-KEÇİÖREN)

Ankara Metrosunun dördüncü aşaması olan 9.220 m hat uzunluğunda 9 adet istasyondan oluşan AKM – Keçiören metro hattı 5 Ocak 2017 tarihinde hizmete girmiştir.

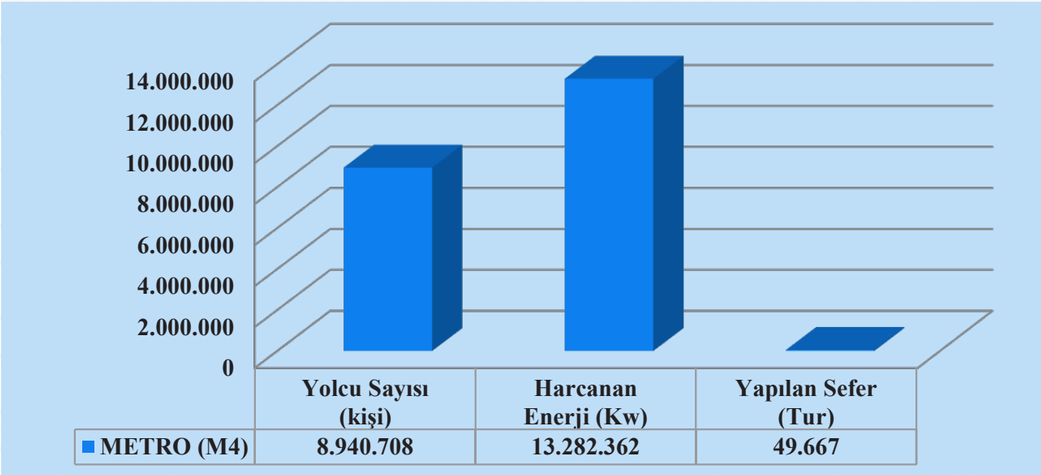
Güzergahın üzerindeki hat yapı özellikleri; delme tünel uzunluğu 4.210 m, aç-kapa tünel uzunluğu 683 m, istasyonların uzunluğu ise 1.260 m'dir.

Minumum istasyon aralığı 595 m, maksimum istasyon aralığı 1.537 m'dir. Peron boyu ise 140 m'dir.

ANKARA METROSU (M4) (AKM-KEÇİÖREN) SİSTEM ÖZELLİKLERİ

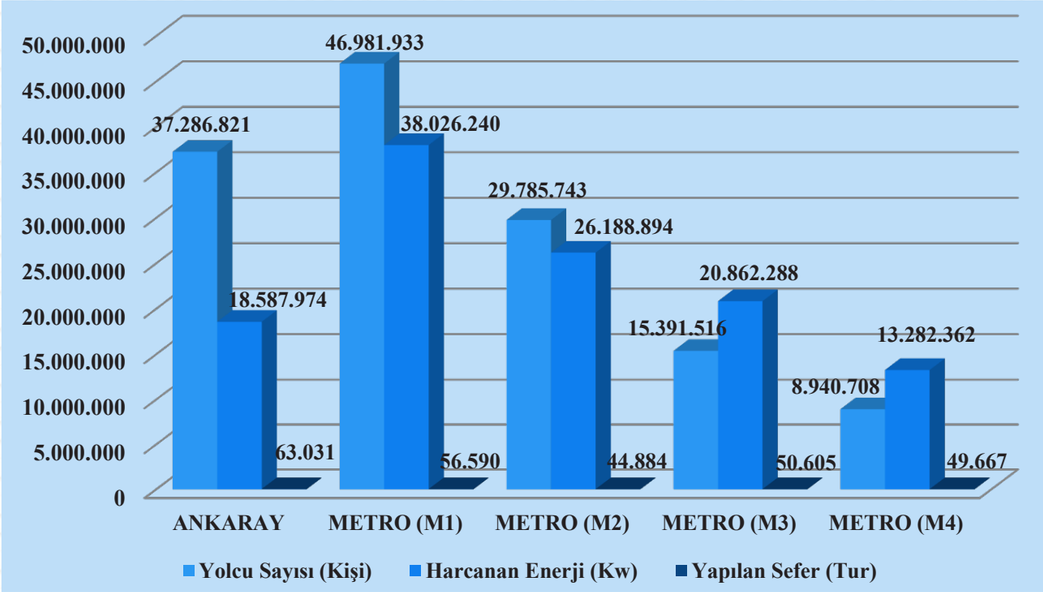
Hat Uzunluğu	9.220 m
İstasyon Sayısı	9
Ticari Hız	40 km/saat
Maksimum Hız	80 km/saat
Günlük Çalışma Süresi	18 saat
Minimum Dizi Aralığı	90 sn
Doruk Süresi (Sabah: 7-9 Akşam: 17-19)	2+2 saat
Enerji	750 VDC 3.Ray
Uygulanabilir Kapasite	1.188.000 yolcu/gün
İşletmeye Alınış Tarihi	05.01.2017

ANKARA METROSU (M4) (AKM-KEÇİÖREN) HATTINA İLİŞKİN SAYISAL VERİLER (31.12.2018)



ANKARAY VE METRO (M1, M2, M3, M4) HATLARINA İLİŞKİN SAYISAL VERİLER (31.12.2018)

	Yolcu Sayısı (Kişi)	Harcanan Enerji (Kw)	Yapılan Sefer (Tur)
ANKARAY	37.286.821	18.587.974	63.031
METRO (M1)	46.981.933	38.026.240	56.590
METRO (M2)	29.785.743	26.188.894	44.884
METRO (M3)	15.391.516	20.862.288	50.605
METRO (M4)	8.940.708	13.282.362	49.667
TOPLAM	**138.386.721**	**116.947.758**	**264.777**



AKM - GAR - 15 TEMMUZ KIZILAY MİLLİ İRADE MEYDANI METROSU

Ankara Metrosunun 4. aşaması olan Keçiören Metrosu Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca Atatürk Kültür Merkezinden Gar, Sıhhiye ve 15 Temmuz Kızılay Milli İrade Meydanı'na uzatılacaktır. Yaklaşık 3.3 km'dir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca ihalesi 14-15 Kasım 2017 tarihinde yapılmıştır. 2020 yılında bitirilmesi planlanmıştır.

YENİMAHALLE – ŞENTEPE TELEFERİK HATTI

Yapım çalışmalarına 2013 yılında başlanan ve Yenimahalle Metro istasyonunu Şentepe'ye bağlayan teleferik sistemi, metroyu kullanan yolcularımızın beklemeksizin kısa sürede Şentepe'ye ulaşmalarını sağlamaktadır. 4 duraklı 106 kabinin aynı anda hareket ettiği Teleferik sistemi saatte tek yönde 2.400 kişi taşımaktadır. Teleferik sistemi 3.257 m olup, her kabin 15 saniyede bir istasyona girmektedir. Sistemde çalışan kabin sayısı 99'dur. Yenimahalle – Şentepe Teleferik Hattının ilk üç istasyonu 17 Haziran 2014'de, dördüncü istasyonun bitmesiyle tümü 20 Mayıs 2015'te hizmete açılmıştır. Sistem sayesinde mevcut yollara ek yükler binmemekte ve trafikte ciddi anlamda bir rahatlama sağlanmaktadır.

TELEFERİK HATTINA İLİŞKİN SAYISAL VERİLER (31.12.2018)

Yılı	Yolcu Sayısı (Kişi)	Harcanan Enerji (Kw)	Yapılan Sefer (Tur)
2018	2.990.405	2.636.315	9.941

EGO – ASELSAN MİLLİ ULAŞIM VE GÜVENLİK SİSTEMLERİ PROJESİ

Ülkemizin Raylı Ulaşım Sistemlerindeki her türlü ihtiyacının yerli sanayicilerimiz tarafından üretilebileceği ve yerli sanayinin bu sistemlerin tamamını yapma kabiliyetinin olduğu dikkate alındığında, ayrıca yakın bir tarihte işletmeye açılmış olan metro hatlarımızda kullanılacak olan yedek parça ihtiyaçları göz önünde bulundurulduğunda, ANKARAY ve Ankara Metro İşletmelerimizin şimdiye kadar yurt dışından temin edilen yedek parçaların, yerli ürünlerden karşılanması önem kazanmaktadır.

Kuruluşumuz ihtiyaçlarının yerli üretimlerle karşılanabilmesi için, üniversitelerimizin teknokentleri ve araştırma merkezleri, kamu kurumları, özel sektör temsilcileri ve sivil toplum kuruluşları ile görüşmeler yapılmış, birçok kez toplantılar ve teknik geziler gerçekleştirilmiştir. Büyükşehir Belediyemiz, Ankara'da bulunan raylı ulaşım sistemleri konusunda işbirliği yapılabilecek potansiyel kamu kurumları, özel sektör temsilcileri, sanayi kuruluşları ve araştırma merkezleri ile belirli periyotlarda toplantılar düzenleyerek, Belediyemize bağlı kuruluşlar ve bunların kurdukları şirketler ile değişik konularda işbirliği yapması konusunda görüş alışverişinde bulunmaktadır. Prensip olarak birçok konuda özel sektör temsilcileri ve sanayi kuruluşu ile işbirliği fikirleri gelişmiştir.

Bu doğrultuda, Kuruluşumuz ile ASELSAN Elektronik Sanayi ve Ticaret A.Ş. arasında yapılan protokol sonucunda; "Milli Modüler Çekiş Sistemi Tasarım ve Geliştirme Projesi", "Kentsel Ulaşım Sinyalizasyon ve Kontrol Sistemi Projesi" ve "Metro Açık Hatlar Güvenlik Sistemi Projesi" hayata geçirilmiştir.

"Milli Modüler Çekiş Sistemi Tasarım ve Geliştirme Projesi" ile Kuruluşumuz envanterinde bulunan tüm araç setlerinin optimum bir maliyetle işletme sürelerini 20-30 yıl daha uzatacak milli bir çözüm oluşturulmuştur. Milli metro yapımı için gerçekleştirilmiş olan Milli Modüler Çekiş Sistemi Tasarım ve Geliştirme projesinde bir üçlü set hali hazırda araç testleri bitmiş hazır haldedir. Kuruluşumuz ve ASELSAN'ın ortak girişimi ile milli olarak modernize edilmiş metro aracı lansmanı yapılacak durumdadır.

"Kentsel Ulaşım Sinyalizasyon ve Kontrol Sistemi Projesi" ile ülkemizin ihtiyacı olan milli metro ve hafif raylı araç sinyalizasyon çözümleri geliştirilecek, Kuruluşumuzun gelecekteki yeni metro veya hafif raylı ulaşım hatları ile mevcut hatlara yönelik uzatma ihtiyaçlarına yönelik en ekonomik çözümlerin oluşturulması mümkün olacak, geliştirilecek sistem çözümü, ülkemiz için milli metro sistem standardının oluşturulmasına temel oluşturacaktır. Kentsel Ulaşım Sinyalizasyon ve Kontrol Sistemi Projesinde, raylı sistemlerde milli bir sinyalizasyon sisteminin olması için çalışmalara devam edilmektedir.

E. PAYDAŞ ANALİZİ

Kuruluşumuzun geleceğe yönelik amaç, hedef ve stratejilerinin geliştirebilmesi için, mevcut durumda hangi kaynaklara sahip, hangi yönlerimizin güçlü, hangi yönlerimizin eksik olduğu ve kontrolümüz dışındaki olumlu ya da olumsuz gelişmelerin analiz edilmesi gerekmiştir. Bu analiz Kuruluşumuzun "neredeyiz?" sorusuna cevap aradığı Stratejik planlama sürecinin ilk adımını oluşturmaktadır.

Kuruluşumuzun kendisini ve çevresini daha iyi tanımasına yardımcı olacak , stratejik planın sonraki aşamalarından daha sağlıklı sonuçlar elde edilmesini sağlayacak olan durum analizinde, Kuruluşumuzun yasal yükümlülükleri çerçevesinde yürüttüğü faaliyetler ve sunduğu hizmetler ortaya konmuştur. EGO Genel Müdürlüğü'nün kalkınma planları, sektörel ve bölgesel plan ve programlar ile 16.12.1942 tarih ve 4325 sayılı Kuruluş Kanunundan kaynaklanan yetki, görev ve sorumlulukları ifade edilmiştir. Kuruluş tarafından sunulan hizmetlerin genel hedef ve politikalara uygunluğu, hizmet sunum süreçleri ve hizmet kalitesi, bu alanda benimsenen genel stratejiler, kuruluşun hangi kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içinde çalıştığı/çalışması gerektiği gibi hususlar değerlendirilmiştir.

Bu kapsamda stratejik planlama çalışmaları sırasında Kuruluşumuz faaliyetlerinden etkilenen veya faaliyetlerimiz üzerinde direkt veya dolaylı yollardan etkisi olan kişi, grup ve birimlerin görüş, istek ve önerilerini almak adına paydaş analizi çalışması yapılmıştır.

Katılımcılık stratejik planlamanın temel unsurlarından biridir. Kuruluşun etkileşim içinde olduğu tarafların görüşlerinin dikkate alınması stratejik planın sahiplenmesini sağlayarak uygulama şansını artıracaktır. Diğer yandan, kamu hizmetlerinin yararlanıcı ihtiyaçları doğrultusunda şekillendirilebilmesi için yararlanıcıların taleplerinin bilinmesi gerekir. Bu nedenle durum analizi GZFT (SWOT) kapsamında paydaş analizinin yapılması önem arz etmiştir.

Paydaşlar, kuruluşun ürün ve hizmetleri ile ilgisi olan, kuruluştan doğrudan veya dolaylı, olumlu ya da olumsuz yönde etkilenen veya kuruluşu etkileyen kişi, grup veya kurumlardır. Paydaşlar iç ve dış paydaşlar olarak sınıflandırılabilir.

İç Paydaşlar : Genel Müdürlüğümüz faaliyetlerinden etkilenen veya faaliyetlerimizi etkileyen, Kuruluşumuz içindeki kişi ve harcama birimleridir.

Dış Paydaşlar : Genel Müdürlüğümüz faaliyetlerinden etkilenen veya Kuruluşumuzu etkileyen kuruluş dışındaki kişi, grup ve harcama birimleridir. Kuruluş faaliyetleriyle ilişkisi olan diğer kamu ve özel sektör kuruluşları, kuruluşa girdi sağlayanlar, sendikalar, ilgili sektör birlikleri dış paydaşlara örnek olarak verilebilir.

Kuruluşumuza ait paydaşların analizi ile;

- Planlama sürecinin ilk aşamalarında paydaşlarımızla etkili bir iletişim kurularak bu kesimlerin ilgi ve katkısının sağlanması,
- Paydaşlarımızın görüş ve beklentilerinin tespit edilmesi,
- Kuruluşumuz faaliyetlerinin etkin bir şekilde gerçekleşmesine engel oluşturabilecek unsurların saptanması ve bunların giderilmesi için stratejiler oluşturulması,
- Paydaşlarımızın birbirleriyle olan ilişkilerinin ve olası çıkar çatışmalarının tespit edilmesi,
- Paydaşlarımızın Kuruluşumuz hakkındaki görüşlerinin alınmasıyla Kuruluşumuzun güçlü ve zayıf yönleri hakkında fikir edinilmesi,
- Paydaşlarımızın EGO Genel Müdürlüğü faaliyetlerine hangi aşamada katkı sağlayacağının tespit edilmesi,
- Paydaşlarımızın görüş, öneri ve beklentilerinin stratejik planlama sürecine dahil edilmesiyle planın bu kesimlerce sahiplenilmesi ve planın uygulanma şansının artması sağlanmıştır.

Kuruluşumuza ait paydaş analizi aşağıda yer alan aşamalardan oluşmuştur:

- Paydaşlarımızın tespiti
- Paydaşlarımızın önceliklendirilmesi
- Paydaşlarımızın değerlendirilmesi
- Görüş ve önerilerinin alınması ve değerlendirilmesi

Paydaşların tespiti:

Paydaş analizinin ilk aşamasında kuruluşumuzun paydaşlarımızın kimler olduğu belirlenmiştir. Kuruluşumuzun paydaşları ayrıntılı olarak ifade edilmiştir. Ayrıca, paydaşlarımızdaki farklı özellik, beklenti ve öneme sahip alt gruplar belirlenmiş ve paydaşlarımız bu alt gruplar bazında belirtilmiştir. Paydaşlarımızın alt gruplara bölünmesi, önemli grupların gözden kaçmaması açısından faydalı olmuştur.

Bir sonraki aşamada paydaşlarımız; iç paydaşlar ve dış paydaşlar olarak sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırma farklı paydaş grupları arasındaki ilişkileri doğru kurulabilmesini ve kuruluşun faaliyet gösterdiği çevrenin tanımlanabilmesini sağlamıştır.

Paydaşların önceliklendirilmesi:

Belirlenen paydaşlarımızın sayısının son derece fazla olması sebebiyle bütün paydaşlarımızla iletişime geçmek mümkün olamamaktadır. Bu nedenle paydaşlarımızın görüşlerini alınmasında ve plana yansıtılmasında etkinlik sağlamak üzere belirlenen paydaşların önceliklendirilmesi gerekir. Paydaşları önceliklendirilmesinde kuruluşumuz faaliyetlerinde etkileme gücü ile kuruluşumuzun faaliyetlerinden etkilenme derecesi dikkate alınmıştır.

Paydaşların değerlendirilmesi:

Önceliklendirilen paydaşlarımız bu aşamada kapsamlı olarak değerlendirilmiştir. Paydaş analizi kapsamında, kuruluşumuzun sunduğu hizmetlerle, bunlardan yararlananlar ilişkilendirilmiştir. Böylece hangi hizmetlerden kimlerin ne ölçüde yararlandığı açık bir biçimde ortaya konulmuştur.

Paydaş görüşlerinin alınması ve değerlendirilmesi:

Öncelikli paydaşlarımızın kuruluşumuz hakkındaki görüş ve önerileri alınarak stratejik plana yansıtılması bir program dahilinde yürütülmüştür.

Konu

Stratejik planın bir ayağı olan paydaş analizi çalışmaları için EGO Genel Müdürlüğüne ait paydaş tespiti, değerlendirilmesi ve önceliklendirilmesi yapılmıştır. Elde edilen sonuçlar ışığında paydaşların görüşleri alınmış ve değerlendirilmiştir.

Yöntem

Genel Müdürlüğümüz paydaşlarının görüşlerini iki bölüm halinde ele almıştır. Bunlar iç paydaş ve dış paydaş analizleri olarak değerlendirilmiştir. 2019 Temmuz ayında yapılan iç paydaş anket çalışmaları kuruluşumuz bünyesinde her kademedeki birimden toplam 369 kişinin katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

EGO Genel Müdürlüğü, dış paydaş analizi çalışmalarında vatandaşlarımızın düşüncelerini öğrenebilmek amacıyla üst yazıyla ve e-mail ortamında gönderdiği stratejik planlama çalışmalarına yön verecek biçimde bir anket düzenlemiştir. 2019 Temmuz ayında yapılan bu ankete 185 kişi katılmıştır. Elde edilen veriler analiz edilmiş ve yorumlar değerlendirilmiştir.

1. İç Paydaş Analizi

EGO Genel Müdürlüğünün yönetim kalitesi, kurum kültürü, hizmetler, kaynaklar, çalışanlarının memnuniyetini, çalışma koşullarını ve çalışanların kurum hakkındaki görüşlerini ve ileriye dönük beklentilerini belirlemek amacıyla iç paydaş anket formu düzenlenmiştir. Bu anket yöneticilerin, çalışanların fikirleri doğrultusunda daha sağlam kararlar verebilmesini hedeflemekte, stratejik planlama dahilinde gerekli bilgilere ulaşmak için ileriye yönelik atılması gereken adımlar konusunda yol göstermektedir.

Kurumumuzun bütün birimlerinde ve kademelerinde ayrım yapılmaksızın uyguladığımız anket, Likert ölçeğinde şeffaflık ve eşitlik ilkeleri göz önünde bulundurularak 34 soru ve EGO'nun kendisi için ne ifade ettiğini ölçmek için 1 soru olmak üzere toplam 35 soru olarak hazırlanmıştır.

İç Paydaş Analiz Sonuçları

2019 Temmuz ayında yapılan ankette toplamda 369 adet anket formu doldurulmuş ve bu sayı genel kanaat oluşumu için yeterli görülmüştür. Uygulanan anket verilerine göre çalışanların büyük kısmının kurumun hizmetlerinden, kaynaklarından, çalışma koşullarından ve kurumun imkanlarından daha memnun olduğu anlaşılmaktadır.

Çalışanların büyük bir çoğunluğu EGO Genel Müdürlüğünde çalışmanın bir ayrıcalık olduğunu düşündüklerini, verilen görevlerin ilgi ve yeteneklerine uygun ve çalıştığı birim için önemli bir elemanı ve çalışmaktan memnun olduklarını belirtmişler bu da en memnuniyet verici sonuç olmuştur. Ankette ayrıca yöneticilere kolaylıkla ulaşabildiklerini, iletişim kanallarının yeterli olduğunu, kurumdaki gelişmelerden haberdar olduklarını belirtilmişlerdir. Ancak, işlerine bağlılığı ve çalışma azmini yükseltecek ödül ve performans etkinliğinin arttırılmasının kurumun başarısını etkileyecek önemli bir düzenleme olacağı da öngörülmüştür.

2. Dış Paydaş Analizi

Yapılan ön çalışmalar sonucu önceliklendirilen dış paydaşlar ile anket çalışmasının yapılması gerektiği konusuna karar verilmiş, uygulanacak anket çalışmasının içeriği hazırlanırken paydaşlarımızın hizmetlerimizden yararlanma, hizmetlerimizi etkileme ve hizmetlerimizden etkilenmeleri gibi kriterler dikkate alınmıştır.

Durum analizi kapsamında yapılan paydaş analizi çalışmasıyla, Kuruluşumuza ait dış paydaşlarımız belirlenmiş ve Kuruluşumuzla olan bağlarına göre öncelik sırasına konulmuştur. Önceliklendirilmesi yapılan paydaşlarla birlikte, EGO Genel Müdürlüğüne ait kurum niteliğindeki dış paydaşlardan, 69 kurumda, 185 kişinin katıldığı Likert ölçeğinde 20 soru ve dış paydaşlarımızın şikayet, beklenti ve önerilerinin ölçüldüğü 1 soru olmak üzere toplam 21 sorudan oluşan bir anket çalışması 2019 Temmuz ayında gerçekleştirilmiştir.

Dış paydaş analiz sonuçları

Dış paydaş olarak belirlenen kurumlar ve vatandaşların katılımıyla gerçekleştirilen anket çalışmasının detaylı değerlendirilmeleri yapılmıştır. Dış paydaşlarımızın sahip olduğumuz stratejik önemin ve yüklendiğimiz misyonun ne derece önemli olduğuna dair bilgi sahibi oldukları görülmektedir.

Dış paydaşlarımızda büyük oranda EGO Genel Müdürlüğünün etkili, önemli, tanınan bir kurum olduğu ve Ankara'da toplu ulaşımı simgelediği algısı vardır. Yeni Raylı sistem ve otobüs filosundaki yenileme çalışmaları dış paydaşlarımız tarafından desteklenmekte, önerilmekte ve takdir edilmektedir. Metro ve ANKARAY ulaşımının oldukça düzenli ancak Ankaradaki şehir içi ulaşımın düzensiz olduğu, EGO otobüsleri, Metro ve ANKARAY'ın temiz ve bakımlı olduğu, EGO Genel Müdürlüğü'nün görev ve sorumluluklarını tam olarak yerine getirdiği, sunduğu hizmetler kişi ve kuruluşların istek ve ihtiyaçlarına cevap verebildiği algısı yüksektir. Sorular ve sorunlar için iletişimin kolay olduğu algısı ise düşüktür. En olumlu sonuçlardan biri ise Durakta Beklemeye Son sloganıyla Türkiye'de ilk defa uygulanan ve telefona indirme sayısı Ankara nüfusuna yaklaşan EGO CEPTE uygulamasından memnuniyet oranının yüksek olmasıdır.

Her türlü yeniliğin ve projelerin halkımız tarafından desteklenmekte ve takdir edilmekte olduğu söylenebilir. Bununla beraber Kuruluşumuzun birçok faaliyet ve çalışmaları hakkında kamuoyunun ve vatandaşlarımızın yeteri kadar haberdar olmadığı görülmektedir. Bu da Kuruluşumuzun tanıtımıyla ilgili bilgilendirme anlamında sıkıntıların olduğunu göstermektedir. Bilgilendirme çalışmalarına verilecek önemle birlikte bu sorunların ortadan kalkacağı düşünülmektedir.

Sonuçlar ve Öneriler

1-Kurumsal mükemmeliyetçilik anlayışının devamlılığını sağlamak

"Daima kurumsal gelişim" ilkesini benimseyen EGO Genel Müdürlüğü mükemmeliyetçilik anlayışını temel almıştır. Geleceğin bugünden daha iyi olması için disiplinli, şeffaf, değerlere ve ilkelere bağlı performans programları oluşturulmalı ve bu programlarla ilgili süreç ve süreç haritaları geliştirilmelidir.

2-Kurumsal vizyonun artırılmasına yönelik çalışmalar yapmak

Ankara'da toplu ulaşımın simgesi olan EGO Genel Müdürlüğü köklü geçmişini çağdaş yönetim anlayışı ile daha güçlü bir geleceğe taşımayı amaçlamaktadır.

Kurumsal kimliğimizin yansıması olan vizyonumuz, sürekli gelişme, bu gelişmelere paralel kendini yenileme, hizmet kalitesini yükseltme ve kamuoyunda kurumsal imajın artırılması temeline dayanmalıdır.

3-Yolcu memnuniyetini en üst düzeye çıkarmak

Ankara halkının toplu ulaşımını sağlayan kuruluşumuzda vatandaşımızı memnun etmek en temel amaçtır. Yolcularımızın yaşadıkları sorunların belirlenmesi, bu sorunların çözümü

için stratejilerin oluşturulması, gerekli önlemlerin alınması yolcu dağılımına göre güzergah belirlenmesi, toplu ulaşım taşıt sayısının arttırılması ve sürücülerin yolculara karşı daha duyarlı davranmalarını sağlayarak yolcu memnuniyetinin daha da yükseltilmesi hedeflenmektedir.

4-Hizmet kalitesini daha üst bir seviyeye taşımak

Tarihsel köklü bir kimlik taşıyan EGO Genel Müdürlüğü çevreye duyarlılığı, gençleşen otobüs filosu, yenilenen metro hatları, uygulamaya konan teleferik hizmetleri, akıllı ve mobil uygulamalarıyla çağdaş bir kurum olarak yeniliklere ve teknolojiye ne kadar açık olduğunu kanıtlamaktadır. Yeni açılan, yapılan ve planlanan metro hatları, otobüs sayısının daha da arttırılması ve yeni güzergahların belirlenmesiyle Ankara'da toplu ulaşımın tercih edilme oranını artacaktır.

5-Çalışanların memnuniyetlerini ve motivasyonlarını arttırmak

Kuruluşumuzda çalışanların büyük bir çoğunluğu EGO Genel Müdürlüğünde çalışmanın bir ayrıcalık olduğunu düşünmektedir. Çalışanlarımızın memnuniyet düzeyinin daha da artırılması için personeli teşvik edici çalışmalar yapılmalı, yöneticilerin ödül ve performans sistemlerini daha etkin kullanmaları ve çalışanların başarılarını takdir etme konusunda daha hassas davranmaları sağlanmalıdır.

6-Personelin eğitim ve kariyer gelişimlerini desteklemek

Gelişime açık yönlerimizden bir tanesi de personelin eğitim ve kariyer olanaklarının yükseltilmesidir. Kamu yönetiminde planlama birimlerinin koordinasyon görevlerini en iyi şekilde yapabilmeleri için nitelikli personellere sahip olmaları büyük önem taşımaktadır. Nitelikli personel içinde, uzmanlık kariyer imkanları, hizmet içi eğitimler, iş analizi, görev ve tanımları desteklenmeli, teşvik edilmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.

7-Şeffaf ve hesap verebilir mali yapının devamlılığını sağlamak

Kamu kaynaklarının etkili, ekonomik ve verimli kullanılmasının, bütçe hazırlama ve uygulama sürecinde etkinliğin nasıl arttırıldığının, mali yönetimde şeffaflık ve hesap verilebilirliğin, hizmetlerin nasıl yürütüldüğünün ilgililerle ve kamuoyuyla paylaşılması kurumumuzun güvenilirliğini daha da arttırmaktadır.

8-Toplu ulaşım hizmetlerinde denetim mekanizmalarının en aktif şekilde işlemesini sağlamak

Yapılan anket sonuçlarına göre, EGO Genel Müdürlüğünde görev yapan şoförlerin yolculara davranışlarının iyileştirilmesi dikkat edilmesi gereken en önemli husustur.

Şoförlerimize "iletişim becerileri", "stres yönetimi", "öfke kontrol teknikleri" konularında verilecek olan hizmet içi eğitimlerle mevcut sorunun üstesinden gelinmesi hedeflenmektedir.

9-EGO CEP'TE, Ankara Kart, Akıllı durak gibi akıllı ve mobil uygulamalara yenilerini eklemek

Yolcu memnuniyetinin en üst düzeyde olduğu EGO CEPTE, Temassız Kredi Kartı veya Bankamatik Kart, Mobil ödeme, Ankara Kart, Akıllı Durak, Araç İçi Yolcu Bilgilendirme Ekranı gibi akıllı ve mobil uygulamalara yenileri eklenmelidir. Wi Fi kullanan araç ve vagon sayısının, Kiosk sayısının, araç takipli hat sayılarının arttırılması kurumsal mükemmeliyet konusunda bir adım daha atılmasında önemli rol oynayacaktır.

10-EGO Genel Müdürlüğü'nün hizmetlerinin kamuoyunda tanıtımlarının arttırılması

Teknolojik yenilikler kullanılarak kurumun internet sitesi, bilboard ve reklamlarla kurumumuzun tanıtımı arttırılarak mevcut imajımız tazelenmelidir. Çağdaş başkent Ankara'ya yakışan toplu ulaşımdaki hizmetlerimizin kalitesinin ve çeşitliliğinin kamuoyuyla paylaşılması gerek Ankara halkının gerekse Ankara'ya şehir dışından gelen vatandaşlarımızın Kuruluşumuzdan sağladıkları fayda memnuniyetini arttıracaktır.

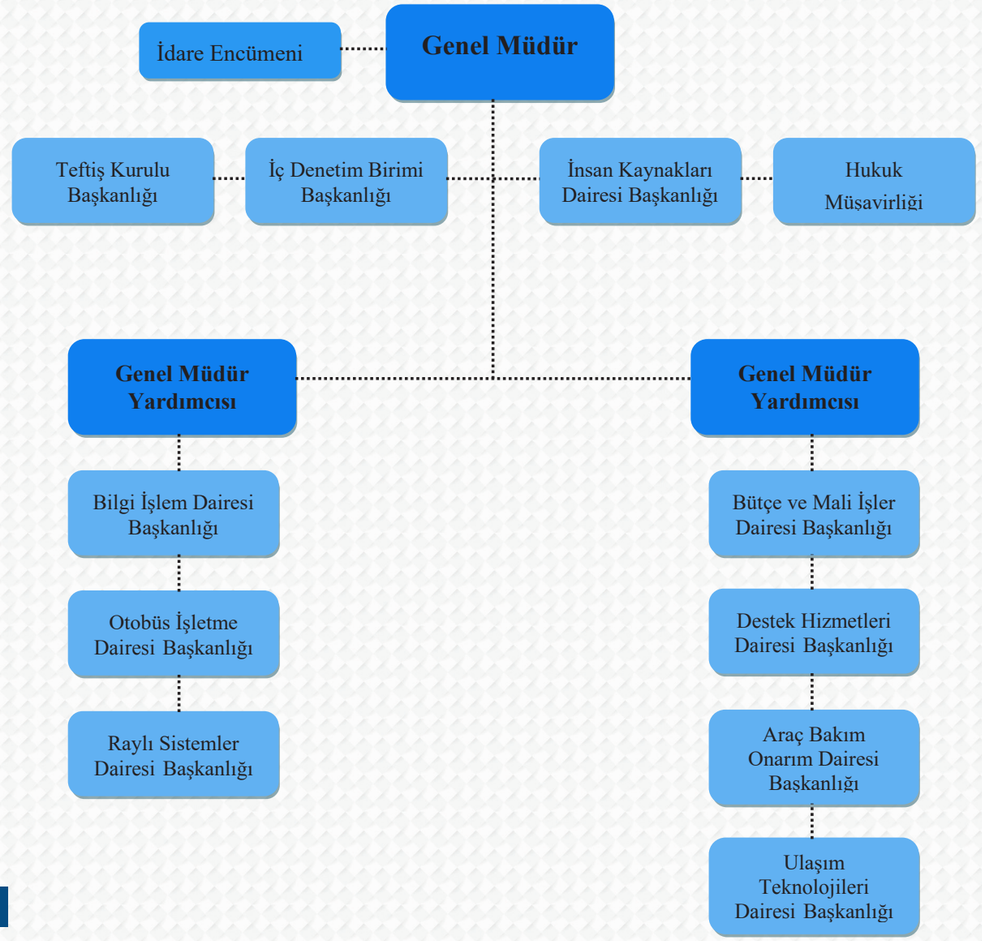
F. KURULUŞ İÇİ ANALİZ VE ÇEVRE ANALİZİ

a. Kuruluş İçi Analiz

1. Kuruluşun Yapısı

Ankara Elektrik Havagazı ve Adana Elektrik Müesseselerinin İdare ve İşletmeleri Hakkındaki 16.12.1942 tarih 4325 sayılı Kanun ve 22.02.2007 tarih ve 26442 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Belediye ve Bağlı Kuruluşları İle Mahalli İdare Birlikleri Norm Kadro İlke ve Standartlarına Dair Yönetmeliğe uygun olarak düzenlenen Genel Müdürlüğümüz teşkilat yapısı aşağıda gösterildiği gibidir.

TEŞKİLAT ŞEMASI



EGO Genel Müdürlüğü Kuruluş - Görev ve Çalışma Esaslarına İlişkin Yönetmeliğe Göre Genel Müdür, İdare Encümeni ve Daire Başkanlıklarının Görevleri

22 Haziran 2018 tarihinde yayımlanan EGO Genel Müdürlüğü Kuruluş - Görev ve Çalışma Esaslarına İlişkin Yönetmelik hükümlerine göre Genel Müdür, İdare Encümeni ve Daire Başkanlıklarının görev yetki ve sorumlulukları aşağıda gösterilmiştir.

İdare Encümeninin görev ve yetkileri

MADDE 7 (1) İdare Encümeni, 4325 Sayılı Kanunun 7 inci maddesinde belirlenen görevleri, günümüz şart ve ihtiyaçlarını da göz önünde bulundurarak yerine getirmek yetki ve sorumluluğunu taşır.

(2) Genel Müdür Başkanlığında, Genel Müdür Yardımcıları, 1.Hukuk Müşaviri ve Daire Başkanlarından oluşur.

(3) Kuruluşun üst karar organı olarak karar oluşturma ve oluşturulan kararları uygulama yetki ve sorumluluğunu taşır.

(4) Çalışma esasları, toplantılarının yapılması ve kararlarının alınma yöntemleri hakkında ilgili Yönerge hükümleri uygulanır.

Genel Müdürün görev, yetki ve sorumluluğu

MADDE 8 (1) İdare Encümeninin başkanı ve üst yönetici olarak kanunların verdiği görevleri yapar ve yetkilerini kullanır.

(2) Kuruluşu idari ve adli yargı organları ile üçüncü şahıslar nezdinde temsil eder ya da ettirir.

(3) Yıllık bütçelerde öngörülen temsil, tören ve ağırlama giderlerinin kullanılışına ilişkin düzenlemeyi sağlar.

(4) Kuruluşa ve kuruluş çalışanlarına ilişkin denetim, inceleme ve soruşturma onayını verir.

(5) Yetkilerinin bir kısmını genel hükümler uyarınca devredebilir ve geri alabilir.

(6) Yokluğunda kendisine kimin vekâlet edeceğini önererek, Ankara Büyükşehir Belediye Başkanının onayına sunar.

(7) Görev ve yetkilerinin kullanılmasında Ankara Büyükşehir Belediye Başkanına karşı sorumludur.

Genel Müdür Yardımcılarının görev, yetki ve sorumlulukları

MADDE 9 (1) Görevlerin yerine getirilmesinde Genel Müdüre yardımcı olur ve yaptığı işlerden Genel Müdüre karşı sorumludur.

Özel Kalem Müdürlüğünün görev ve yetkileri

MADDE 10 (1) Genel Müdür ile EGO birimleri ve iş sahipleri arasındaki ilişkileri düzenlemek.

(2) Genel Müdürlüğün protokol ve sekreterlik işlerini yürütmek.

(3) Genel Müdürün vereceği talimata göre, resmi ve özel kutlama, teşekkür, başsağlığı vb. konulardaki iş ve işlemleri yapmak.

(4) Genel Müdür tarafından çeşitli birimlere gönderilen yazıların yerine ulaşmasını sağlamak.

(5) Genel Müdür tarafından istenilen bilgi ve belgeleri derleyip sunmak.

(6) Genel Müdürün dosya kayıt ve yazı işlerini yürütmek.

(7) Bu Yönetmeliğin 11 inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Danışma ve denetim ile ana ve yardımcı hizmet birimlerinin görev, yetki ve sorumluluklarına ilişkin ortak hükümler

MADDE 11 (1) Genel Müdür, bu birimleri doğrudan doğruya kendisine bağlı olarak yönetebileceği gibi danışma ve denetim birimleri dışındakileri Genel Müdür Yardımcılarına bağlayarak da yönetebilir.

(2) Her birim amirinin;

a) Yıllık iş programı ve bütçe tasarılarını hazırlamak ve öngörülen tarihte ilgili birime göndermek,

b) Bağlı birimlerin yapılan iş programına uygun olarak işlerini yürütmek, aralarındaki koordinasyonu sağlamak ve denetlemek,

c) Görev-yetki ve sorumlulukları ile ilgili yönetmelik ya da yönergelerin hazırlanmasında ilgili daire başkanlığı ile işbirliği yapmak, onaydan sonra uygulamak ve gerektiğinde değişiklik önerilerinde bulunmak,

ç) Çalışanlarının iş başında eğitimi için ilgili birim ya da birimlerle iş birliği yapmak,

d) Yıllık işletme, yatırım ve tüketim malzemesi ihtiyaçlarının ve hizmet alımının zamanında karşılanmasını sağlamak,

e) 5018, 4734 ve 4735 Sayılı Kanunlar ve ilgili mevzuatları uyarınca gerekli iş ve işlemleri yapmak,

f) İş Sağlığı ve Güvenliği hizmetleriyle ilgili önlemler almak,

g) Kuruluşun hizmetlerine ait 4982 Sayılı Bilgi Edinme Hakkı Kanunu ile 3071 Sayılı Dilekçe Hakkının Kullandırılmasına Dair Kanun gereği ve diğer yollarla yapılan şikâyet, soru ve önerilere ait başvurularla ilgili iş ve işlemleri yapmak,

ğ) Ankara Büyükşehir Belediyesi "Alo Büyükşehir 153 Mavi Masa" ünitesinden kuruluş hizmetleriyle ilgili gelen istek, öneri ve şikâyet başvurularını cevaplamak, temel görevleri olup, yukarıdaki ortak görevlerinin yerine getirilmesinden Genel Müdüre karşı sorumludurlar.

Teftiş Kurulu Başkanlığının görev ve yetkileri

MADDE 12 (1) Teftiş Kurulu, Genel Müdürün emri veya onayı üzerine Genel Müdür adına EGO Genel Müdürlüğü Teftiş Kurulu Yönetmeliği hükümleri doğrultusunda aşağıdaki görevleri yapar:

a) Genel Müdürlük teşkilatı ile Genel Müdürlüğe bağlı kuruluş ve ortaklıkların her türlü faaliyetleri ile ilgili teftiş, inceleme ve soruşturma yapmak,

b) Genel Müdürlüğün amaçlarını gerçekleştirmek, mevzuata, plan ve programa uygun çalışmasını sağlamak amacı ile öneriler hazırlamak ve Genel Müdüre sunmak,

c) Bu Yönetmeliğin 11 inci maddesinde sayılan görevlerle, Genel Müdür tarafından verilen teftiş hizmetleri ile ilgili diğer işleri yapmak.

Hukuk Müşavirliğinin görev ve yetkileri

MADDE 13 (1) Kuruluşun çalışma alanına giren ve makam onayı alınmak suretiyle Hukuk Müşavirliğine intikal ettirilen konuları hukuki yönden inceleyerek, Genel Müdür ve ilgili birimlere idari işlem mahiyeti taşımayacak ve uygulamaya yön gösterecek şekilde görüş bildirmek.

(2) Her türlü kurum, kuruluş ve kişilere karşı Genel Müdür adına vekâleten kuruluşun hak

ve menfaatlerini davacı veya davalı olarak savunmak, kuruluşu yasal olarak temsil etmek, bu amaçla her türlü dava, icra ve yazışmaları takip etmek.

(3) Kuruluşla ilgili mevzuatı düzenli şekilde takip ederek gerekli hallerde değişiklik önerilerinde bulunmak.

(4) İşlem ve dava dosyaları ile bağlantısı olan ve ayrıca hukuki ihtilaf olan konularda yargı organları, vergi ve icra daireleri ile noterler tarafından yapılacak tebliğleri kuruluş adına kabul ederek cevaplarını hazırlamak veya hukuksal gereklerinin yerine getirilmesi için ilgili birimlere bildirimde bulunmak.

(5) Bu Yönetmeliğin 11 inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

İç Denetim Birimi Başkanlığının görev ve yetkileri

MADDE 14 (1) İç Denetim Birim Başkanlığı, 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu, İç Denetçilerin Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik ve diğer ilgili mevzuat hükümlerine uygun olarak Genel Müdür adına;

a) Risk analizlerine dayalı iç denetim plan ve programlarını hazırlamak, geliştirmek ve üst yöneticinin onayına sunmak,

b) Onaylanan denetim plan ve programlarının uygulanmasını sağlamak, denetim ve danışmanlık faaliyetlerini yürütmek, üst yönetici tarafından talep edilen ve görev alanına giren program dışı görevleri gerçekleştirmek,

c) Genel Müdürlüğün risk yönetimi, iç kontrol ve yönetişim süreçlerinin etkinlik ve yeterliliğini değerlendirmek,

ç) İç Denetim faaliyetleri sırasında tespit edilen inceleme veya soruşturma yapılmasına gerek duyulan hususları üst yöneticinin bilgisine sunmak,

d) İç Denetim faaliyetlerinin sonuçlarını izlemek,

e) İç Denetim faaliyetlerinin değerlendirilmesi, kamu iç denetim standartları ve meslek ahlak kurallarına uygun olarak yürütülmesi ve geliştirilmesi için kalite güvence ve geliştirme programı oluşturmak, uygulamak ve geliştirmek,

f) Kalite güvence ve geliştirme programı çerçevesinde yapılan değerlendirme sonuçlarını üst yöneticiye sunmak,

g) Yıllık iç denetim faaliyet raporunu hazırlamak ve üst yöneticiye sunmak,

ğ) İç Denetim Birim Başkanlığının görevlerini etkin bir şekilde yerine getirebilecek bilgi, yetenek, tecrübe ve mesleki yeterliliğe sahip İç Denetçi kadrosunu Genel Müdürlüğün insan kaynakları politikaları ile uyumlu olarak oluşturmak ve bunun için gerekli yöntemleri gerçekleştirmek,

h) İç denetim birim yönergesini ve işlem süreçlerini kuruluşun düzenlemelerine uygun olarak hazırlamak ve geliştirmek,

ı) Üst yöneticiye iç denetim faaliyetlerinin sonuçları hakkında belirli aralıklarla bilgi sunmak ve iç denetim alanındaki gelişmeler, en iyi uluslararası uygulamalar konusunda bilgi vermek,

i) Denetim raporlarının raporlama standartları ile belirlenen usul ve esaslara uygunluğunu kontrol etmek ve bir örneğini İç Denetim Birim Başkanlığında muhafaza etmek,

j) İç denetim faaliyeti ve iç denetçilerle ilgili diğer işleri yürütmek,

(2) Bu Yönetmeliğin 11 inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Bütçe ve Mali İşler Dairesi Başkanlığının görev ve yetkileri

MADDE 15 (1) Kuruluşun geleceğe ilişkin amaçlarını, temel ilke ve politikalarını, hedef ve önceliklerini, performans ölçütlerini, bunlara ulaşmak için izlenecek yöntemler ile kaynak dağılımlarını içeren Stratejik Planını ve Performans Programını hazırlamak.

(2) İzleyen iki yılın bütçe tahminlerini de içeren Mali Yılı Bütçesini, Stratejik Plan ve yıllık Performans Programına uygun olarak hazırlamak ve kuruluş faaliyetlerinin bunlara uygunluğunu izlemek ve değerlendirmek.

(3) Bütçe ilke ve esasları çerçevesinde, ayrıntılı harcama programı hazırlamak ve hizmet ihtiyaçlarını dikkate alarak ödeneğin ilgili birimlere gönderilmesini sağlamak.

(4) Bütçe kayıtlarını tutmak, bütçe uygulama sonuçlarına ilişkin verileri toplamak, değerlendirmek ve Bütçe Kesin Hesabı ile mali istatistikleri hazırlamak.

(5) Kuruluş gelirlerinin muhasebeleştirme işlemlerini yapmak.

(6) Kuruluş hizmetlerinin ücret tarifeleriyle ilgili iş ve işlemleri yapmak.

(7) Kuruluş birimleri tarafından hazırlanan birim faaliyet raporlarını esas alarak, Kuruluşun faaliyet sonuçlarını gösteren Faaliyet Raporunu hazırlamak.

(8) Kuruluş mülkiyetinde veya kuruluşa tahsisli olan ya da kuruluşun kullanımında bulunan taşınır ve taşınmazlar ile bunlara ilişkin gerekli iş ve işlemleri yapmak.

(9) Kuruluş yatırım projelerini izlemek.

(10) Kuruluş üst yöneticisinin stratejik planda belirlenen amaç ve hedeflerin uygulanmasını denetleyebilmesini sağlayıcı çalışmalar yapmak.

(11) Kuruluşa ait brifing raporlarını ve sunumlarını hazırlamak ve güncel tutmak.

(12) Kuruluşla ilgili istatistiki bilgileri derlemek ve bu bilgilerin raporlanmasını yapmak.

(13) Kuruluşun diğer kuruluşlar nezdinde takibi gereken mali iş ve işlemlerini yürütmek ve sonuçlandırmak.

(14) Mali kanunlarla ilgili diğer mevzuatın uygulanması konusunda üst yöneticiye ve harcama yetkililerine gerekli bilgileri sağlamak ve danışmanlık yapmak.

(15) Ön mali kontrol faaliyetini yürütmek.

(16) Mali tabloların zamanında, doğru, muhasebenin temel kavramları ve genel kabul görmüş bütçe ve muhasebe ilkeleri çerçevesinde, uluslararası standartlara uygun, yönetimin ve ilgili diğer kişilerin bilgi ihtiyaçlarını karşılayacak ve kesin hesabın çıkarılmasına temel olacak, karar, kontrol ve hesap verme süreçlerinin etkili çalışmasını sağlayacak şekilde hazırlamak.

(17) Hesap bilgileri ve veri girişlerinin aksatılmadan günlük olarak sisteme girilmesini, ilgili servis ve birimlerle koordineli günlük hesap iş ve işlemlerinin kapatılmasını sağlamak.

(18) Yardımcı hesapları da kapsayacak şekilde her ay sonu düzenlenecek mizan cetveli ve diğer mali tabloların hazırlanmasını sağlamak.

(19) Hesap bilgilerinin sağlıklı tutulup izlenmesini, ihtiyaç duyulduğu her an istenen mali bilgilere anında ulaşılabilir hale getirilmesini sağlamak.

(20) Aylık dönemlere ait hesap bilgilerinin dönemi takip eden ay sonuna kadar Maliye Bakanlığının Kamu Harcama ve Muhasebe Bilişim Sistemi'ne (KBS) girişlerini yapmak.

(21) Yönetim dönemi hesabını çıkarmak.

(22) Kuruluş kaynaklarının arttırılması amacıyla gerekli araştırmaları yapmak.

(23) Kuruluşun görev alanına giren konularda, hizmetleri etkileyecek dış faktörleri incelemek.

(24) Yeni hizmet fırsatlarını belirlemek, etkililik ve verimliliği önleyen tehditlere tedbirler almak.

(25) Kurum içi kapasite araştırması yapmak, hizmetlerin etkinliğini ve yararlanıcı memnuniyetini analiz etmek ve genel araştırmalar yapmak.

(26) Kuruluşun üstünlük ve zayıflıklarını tespit etmek.

(27) Kuruluşun faaliyetleri ile ilgili bilgi ve verileri toplamak, tasnif etmek, analiz etmek,

(28) Kuruluşu ilgilendiren mevzuat taslaklarını Mevzuat Hazırlama Usul ve Esasları Hakkındaki Yönetmelik hükümlerine göre incelemek ilgili birimlerle koordinasyon sağlayarak son şeklini vermek ve yürürlüğe girmesi için iş ve işlemlerini yürütmek.

(29) Bu Yönetmeliğin 11 inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

İnsan Kaynakları ve Eğitim Dairesi Başkanlığının görev ve yetkileri

MADDE 16 (1) Personel politikasının belirlenmesi ve insan kaynakları planlamasını yapmak.

(2) Personelin işe alınması, terfi, emeklilik, istifa, işten çıkarma, disiplin ve diğer tüm özlük hakları ile ilgili işlemleri yapmak.

(3) Belediye ve Bağlı Kuruluşları ile Mahalli İdare Birlikleri Norm Kadro İlke ve Standartlarına Dair Yönetmelik çerçevesinde belirtilen iş ve işlemleri yapmak.

(4) Disiplin kurullarının oluşumu ve personelin disiplin cezalarının uygulanabilmesi için gerekli iş ve işlemleri yapmak.

(5) Personel kayıtlarını güncel ve eksiksiz olarak tutmak.

(6) Kuruluş kadrolarında çalışan ve ayrılan personelin maaş, ücret vb. istihkaklarına ilişkin tahakkuk işlemlerini yapmak, yapılan tahakkuk işlem tutarlarını ilgili birime intikal ettirmek.

(7) Personelin Sosyal Güvenlik Kurumu ile ilgili iş ve işlemlerini yapmak ve kayıtlarını tutmak.

(8) Devlet Memurlarına ödenecek zam ve tazminatlara ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı gereğince yan ödeme ve özel hizmet tazminatı ile ilgili iş ve işlemleri yapmak.

(9) 6245 Sayılı Harcırah Kanunu gereğince gerekli işlemleri yapmak.

(10) 4688 Sayılı Kamu Görevlileri Sendikaları Kanunu gereğince gerekli işlemleri yapmak.

(11) 3308 Sayılı Mesleki Eğitim Kanununa göre öğrencilerin staj işlemlerini yürütmek.

(12) Kuruluşun tüm hizmet içi eğitimleriyle ilgili iş ve işlemleri yapmak.

(13) İdare Encümeninin raportörlük hizmetlerini yapmak.

(14) Bu Yönetmeliğin 11 inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığının görev ve yetkileri

MADDE 17 (1) Kuruluş birimlerinin bilgisayar teknolojisinden en iyi derecede yararlanmasını ve işlerin bilgisayar ortamında yapılmasını sağlamak.

(2) Bilişim teknolojisindeki gelişmelere uygun olarak daha etkin ve verimli bilgi, belge ve iş akışı düzenini kurmak, buna yönelik yazılımları üretmek veya sağlamak.

(3) Kuruluş projelerinin yerel yönetimler bilişim altyapısına uygun olarak tasarlanmasını ve uygulanmasını sağlamak.

(4) Teknolojik gelişmeleri takip etmek, bilgi güvenliği ve güvenilirliği konusunun gerektirdiği önlemleri almak, politikaları ve ilkeleri belirlemek, kamu bilişim standartlarına uygun çözümler üretmek.

(5) Kuruluşun bilişim hizmetlerini yürütmek.

(6) Kuruluşun kurumsal internet sayfasını oluşturmak ve kuruluş hizmetlerini web sayfasından ve mobil uygulamalardan sunmak.

(7) Elektronik imza, mobil imza ve elektronik belge uygulamaları ile ilgili teknik çalışmaları yapmak.

(8) Kuruluş birimlerinin otomasyona geçecek hizmetleri ile ilgili genel ve detay analizlerin yapılmasını ve programların birimlerden gelen talepler doğrultusunda yazılmasını sağlamak.

(9) Kuruluşun mevcut bilişim altyapısının kurulumu, bakımı, geliştirilmesi ve güncellenmesi ile ilgili işleri yürütmek.

(10) Kuruluşta çalışan uygulama yazılımlarının e-Devlet sistemiyle uyumunu sağlayarak mobil uygulamalar hazırlamak.

(11) Bu Yönetmeliğin 11 inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Otobüs İşletme Dairesi Başkanlığı görev ve yetkileri

MADDE 18 (1) Kuruluşun misyonu, vizyonu, stratejik amaç ve hedefleri doğrultusunda toplu taşıma hizmetlerini düzenli, güvenli, ekonomik, verimli, konforlu ve rasyonel bir şekilde sürekli olarak organize etmek, yürütmek veya işletmek.

(2) Lastik tekerlekli toplu taşıma hizmetlerine ilişkin kısa, orta ve uzun vade planlama çalışmalarını yapmak.

(3) Hareket tarifeleri yapmak, uygulamak ve gerektiğinde güncellemek, denetlemek.

(4) Kuruluşa ait toplu taşıma araçlarını teknik ve ekonomik kurallara uygun olarak işletmek veya işlettirmek.

(5) Kentsel gelişim de dikkate alınarak hat ve güzergâhlarda bulunan durak yerleri tespiti, durakların takılması, sökülmesi yer değiştirmesi, montajı vb. iş ve işlemleri yapmak.

(6) Toplu taşıma araçlarını çalışır durumda bulundurmak üzere sürekli etkin ve teknik denetimler yapmak.

(7) Ankara Büyükşehir mücavir alan sınırları içinde özel halk otobüsü, özel toplu taşıma aracı vb. toplu taşıma araçlarına ilgili yönetmelik çerçevesinde özel izin belgesi vermek, uygunluk işlemleri yapmak, yıllık vize işlemleri ile çalışma ruhsatı vermek.

(8) Vatandaşlar tarafından EGO Genel Müdürlüğünün toplu taşıma araçlarında unutulan kayıp eşyaların kayıt altına alınması, depolanması ve süresinde teslim alınmayan kayıp eşyaların satışının ilgili birime bildirimi için gerekli iş ve işlemleri yürütmek.

(9) Toplu taşıma araçlarını (EGO, ÖTA ve ÖHO vb.) kullanan sürücülere ve müracaatta bulunanlara psiko teknik test hizmetleri vermek ya da verdirmek.

(10) Kamu kurumları ile özel hukuk gerçek ve tüzel kişilerinin, kuruluştan talep ettikleri araç kiralama ile tahsis iş ve işlemlerini yürütmek.

(11) Reklam afişlerinin araçlara asılması ve asılma süresinin bitimine kadar takip edilmesi iş ve işlemlerini yapmak.

(12) Toplu taşıma araçlarının (EGO, ÖTA ve ÖHO) mevzuat çerçevesinde saha denetimlerini gerçekleştirmek ve konu ile ilgili raporlama iş ve işlemlerini yapmak.

(13) Toplu Taşıma araçlarına ait (ÖTA ve ÖHO) sözleşme ve yönetmelikler çerçevesinde yapılması gereken iş ve işlemleri yürütmek.

(14) Özel toplu taşıma araçlarının devir, fesih işlemlerini sözleşme hükümlerine uygun olarak yapmak.

(15) Toplu taşıma araçları (EGO, ÖTA ve ÖHO) ile ilgili araç takip sistemi alt yapısının oluşturulmasını ve araçların takip edilebilmesini sağlayan her türlü teknik cihazın çalışır halde bulundurulmasını denetlemek.

(16) Kuruluşa ait araçların kaza ve hasara neden olan çeşitli olaylara karışması sonucu oluşan hasar ve gelir yoksunluğu ile ilgili iş ve işlemleri yapmak.

(17) Kuruluşa ait araçların karıştığı hasarlı, yaralamalı veya ölümlü kazaların ve hasara neden olan çeşitli olayların, resmi ve özel kişi ve kurumlarla ilgili hasar, sigorta, ödeme ve tahsilatlarıyla ilgili iş ve işlemleri yapmak.

(18) Bu Yönetmeliğin 11 inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Raylı Sistemler Dairesi Başkanlığının görev ve yetkileri

MADDE 19 (1) Raylı ve kablolu toplu ulaşım sistemlerine ilişkin günümüz teknolojilerine uygun teknik araştırmalar yaparak alternatif sistem hatlarını ve ön projelerini hazırlamak.

(2) Raylı ve kablolu toplu ulaşım sistemleri kapsamında yapılan hat çalışmaları ile ilgili kurumlar arasında koordinasyon sağlamak, danışmanlık yapmak, ihale, yapım ve kabul süreçleri ile ilgili işlemleri yürütmek.

(3) Kent içi raylı ve kablolu toplu ulaşım hizmetlerinin aksamadan yürütülmesi amacıyla risk değerlendirmeleri yapmak, bu doğrultuda gerekli önlemleri geliştirmek.

(4) Kent içi raylı ve kablolu toplu ulaşım sistemlerinde işletme faaliyetlerini akılcı ve verimli bir şekilde gerçekleştirmek, sistemlerin sorunsuz işletilmesi amacıyla etkin ve teknik denetimler yapmak, sistemlerin birbiriyle koordinasyonunu sağlamak.

(5) Raylı ve kablolu toplu ulaşım sistemlerinde, yolcuların ve çalışanların güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak veya aldırmak, bu doğrultuda ilgili kurumlar ile gerekli koordinasyonu sağlamak.

(6) Raylı ve kablolu toplu ulaşım sistemleri ile çevresine ilişkin güvenlik ve temizlik hizmetlerinin etkin ve kesintisiz bir şekilde yürütülmesini sağlamak.

(7) Raylı ve kablolu toplu ulaşım sistemlerinin daha uzun ömürlü hizmet verebilmesi için sistemi oluşturan unsurlarla ilgili gerekli her türlü bakım, onarım ve yenileme faaliyetlerini gerçekleştirmek ve sistemi etkileyecek her türlü dış çalışmalarla ilgili gerekli tedbirleri almak veya aldırmak.

(8) Raylı ve kablolu toplu ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ve milli kaynaklardan temin edilmesi için araştırma ve geliştirme çalışmaları yapmak.

(9) Bu Yönetmeliğin 11 inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Destek Hizmetleri Dairesi Başkanlığının görev ve yetkileri

MADDE 20 (1) Kuruluşun sorumlu olduğu taşınmazların bakım ve onarım hizmetlerini yapmak veya yaptırmak.

(2) Sigorta ile ilgili iş ve işlemleri yürütmek.

(3) Kuruluş elektrik hizmet alımı iş ve işlemlerini yapmak.

(4) Kuruluş telefon haberleşme hizmetlerini yapmak ya da yaptırmak.

(5) Kuruluş temizlik ve çevre düzenleme işlerini yapmak ya da yaptırmak.

(6) Hizmet alımı yoluyla çalışan ve Başkanlık bünyesinde bulunan resmi plakalı araçlarla ilgili iş ve işlemleri yürütmek.

(7) Mutfak ve yemekhane hizmetlerini yürütmek.

(8) Lojmanlara ilişkin iş ve işlemleri yapmak.

(9) İş Sağlığı ve Güvenliği hizmetlerini yapmak veya yaptırmak.

(10) Kuruluş sağlık servisi ile ilgili iş ve işlemleri yürütmek.

(11) Kuruluşun genel evrak ve posta işleri ile kurum arşiv hizmetlerini yürütmek.

(12) Kuruluşun 2886 Sayılı Kamu İhale Kanuna göre ihale işlemlerini yürütmek, sözleşme yapılarak ihale işlem dosyasını ilgili uygulama birimine göndermek.

(13) Taşınır ve taşınmaz malları kiraya vermek, kiralama işine ait protokol veya sözleşme yapmak, kiralarının takibi, güncellenmesi, tahsiline ilişkin iş ve işlemleri yapmak,

(14) Reklam işlerini yürütmek.

(15) Kuruluşta koruma ve güvenlik hizmetlerini yürütmek.

(16) Kuruluşun sivil savunma, askerlik, seferberlik ve savaş hali hizmetleri ile afet ve acil durum hizmetleri ile ilgili iş ve işlemleri yürütmek.

(17) Ekonomik ömrünü tükettiği için hurdaya ayrılmış malzemelerin satışı ile ilgili iş ve işlemleri gerçekleştirmek.

(18) Bu Yönetmeliğin 11 inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Araç Bakım Onarım Dairesi Başkanlığının görev ve yetkileri

MADDE 21 (1) Toplu taşıma hizmetlerinde kullanılan kuruluşa ait otobüsleri sürekli çalışabilecek durumda bulundurmak amacıyla kaza veya arıza sonrası araçların bakım ve onarımlarını yapmak.

(2) Kuruluşun toplu taşıma hizmetlerinde kullandığı tüm otobüslerin periyodik bakımlarını zamanında ve eksiksiz bir şekilde yaparak, araçların daha az arızalanmasını ve bu sayede araç bakım onarım giderlerinin azaltılmasını temin etmek.

(3) Seyir halinde arızalanan veya kaza yapan otobüslere acil onarım müdahalesinde bulunmak veya çekici hizmeti vermek.

(4) Motorin ve sıkıştırılmış doğalgaz (CNG) istasyonlarının bakım ve onarımını yapmak.

(5) Bakım onarım giderlerini azaltmak, aracın kullanım ömrünü uzatmak, daha ekonomik çalışmasını sağlamak vb. amaçlarla araştırma geliştirme çalışmaları yapmak.

(6) Teknolojik gelişmelere bağlı olarak işçilere teknik eğitim vermek.

(7) Kuruluşta bulunan tüm araçların akaryakıt tedarikini yapmak.

(8) Ekonomik ömrünü tükettiği için hurdaya ayrılmış malzemelerin muhafaza edilerek ilgili yere teslimine ilişkin iş ve işlemleri gerçekleştirmek.

(9) Yedek parça, yağ, demirbaş, akaryakıt vb. gibi malzemeleri tüketimi oluncaya kadar muhafaza etmek.

(10) Bu Yönetmeliğin 11 inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Ulaşım Teknolojileri Dairesi Başkanlığının görev ve yetkileri

MADDE 22 (1) Ankara Büyükşehir Belediyesi mücavir alan sınırları içinde EGO Genel Müdürlüğüne ait tüm toplu taşıma araçlarında (otobüs, raylı ve kablolu sistemler) elektronik ücret toplama, akıllı durak sistemi, akıllı kart ve araç içi bilgilendirme, güzergâh, araç takip ve kamera sistemlerinin işletilmesini sağlamak, denetimini yapmak.

(2) Ücret Toplama Sistemine katılan tüm toplu taşıma unsurları arasında uyum ve tam otomasyonu sağlamak.

(3) UKOME kararları doğrultusunda belirlenen ücret ve transfer süresini elektronik ücret toplama sisteminde uygulamak.

(4) UKOME kararları doğrultusunda belirlenen otobüs hat ve güzergahlarını ücret toplama sistemine işlemek.

(5) Elektronik ücret toplama sisteminin tam, eksiksiz ve sağlıklı şekilde çalışmasını sağlamak, denetlemek ve sistemden alınan raporların kontrolünü yapmak.

(6) İlgili sözleşme, protokol ve UKOME kararları doğrultusunda Raporal Sistemi üzerinden alınacak raporlara göre yüklenici ve diğer paydaşlara yapılması gereken ödemelere ilişkin mutabakatı hazırlamak ve bu mutabakata göre ödeme emirlerini düzenleyerek Bütçe ve Mali İşler Dairesi Başkanlığına göndermek.

(7) EGO Genel Müdürlüğünün faaliyet alanına giren konularda ulusal ve uluslararası kuruluşların fon ve hibelerini araştırarak kuruma yönelik teknik, sosyal, kültürel ve ekonomik alanlardaki projeleri kurum adına hazırlamak ve yürütmek.

(8) Toplu taşıma alanında dünyadaki ulaşım teknolojileri ile ilgili gelişmeleri izlemek ve bu alandaki iyi örnekleri üst yönetime raporlamak.

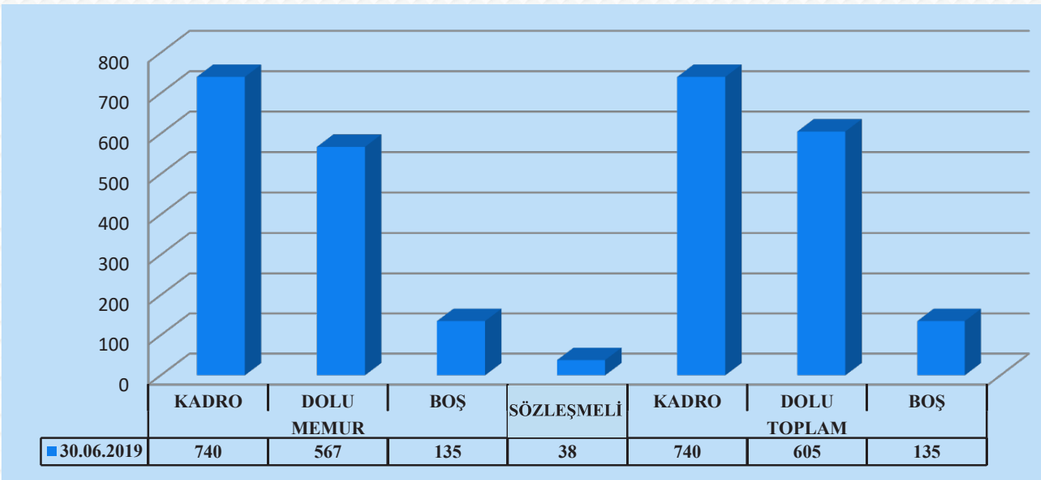
(9) Bu Yönetmeliğin 11 inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

2. Beşeri Kaynaklar

Genel Müdürlüğümüzde 567 Memur, 38 Sözleşmeli olmak üzere toplam 605 personelimiz çalışmaktadır. Çalışanların yaklaşık % 94'ü Memur, % 6'sı sözleşmelidir. Memur ve sözleşmeli kadrolarının % 82'si doludur.

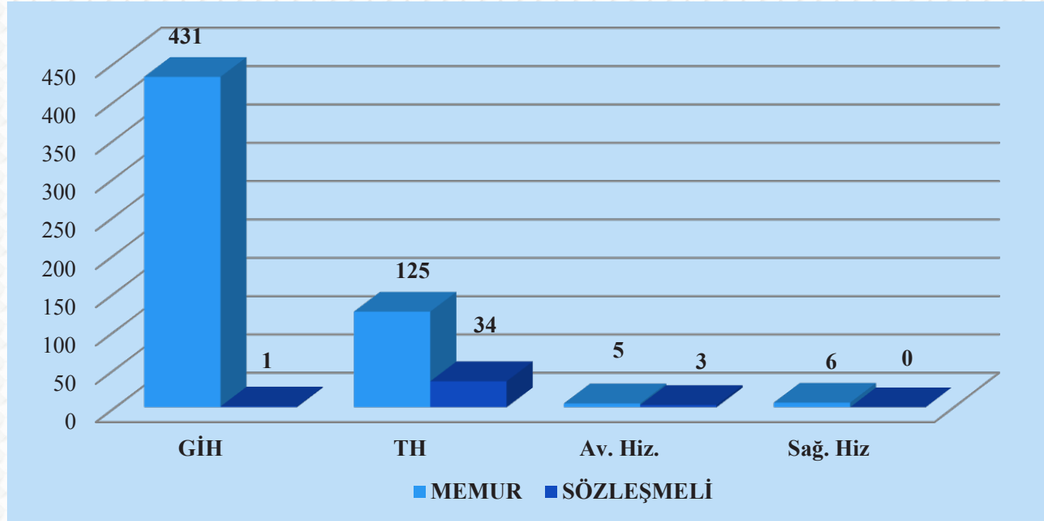
Genel Müdürlüğümüzün kadro ve personel sayıları aşağıdaki grafikte verilmiştir.

EGO GENEL MÜDÜRLÜĞÜNÜN KADRO VE PERSONEL DURUMU (30.06.2019)



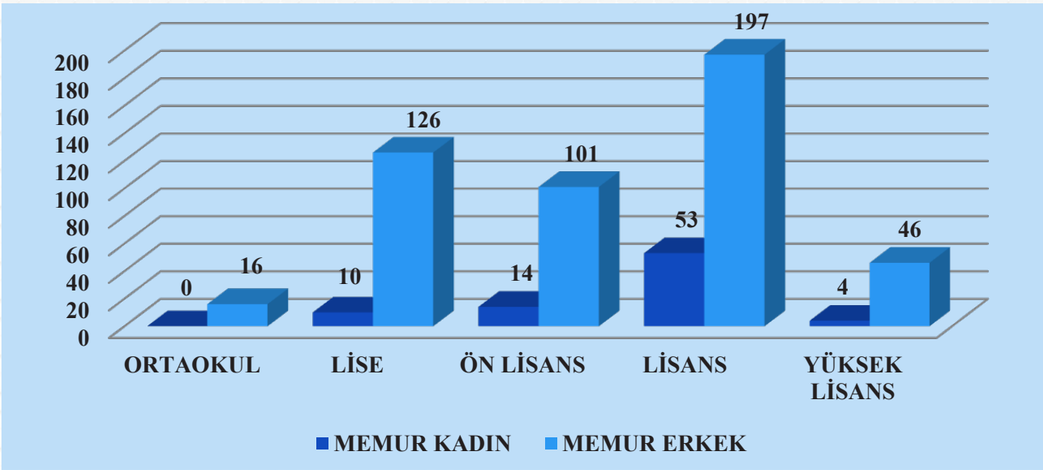
MEMUR VE SÖZLEŞMELİ KADROLARININ SINIFLARA GÖRE DAĞILIMI (30.06.2019)

SINIF	DOLU		BOŞ	TOPLAM
	MEMUR	SÖZLEŞMELİ		
G.İ.H.	431	1	110	**542**
T.H.	125	34	17	**176**
Av. Hiz.	5	3	8	**16**
Sağ. Hiz	6	0	0	**6**
TOPLAM	**567**	**38**	**135**	**740**



ÇALIŞANLARIN ÖĞRENİM DURUMU (30.06.2019)

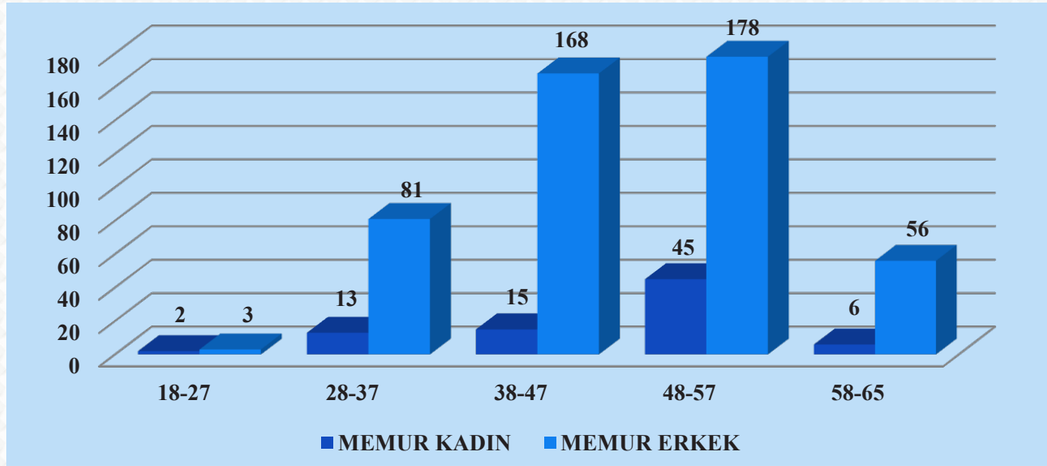
EĞİTİM DÜZEYİ	MEMUR		SÖZLEŞMELİ		TOPLAM
	KADIN	ERKEK	KADIN	ERKEK	
ORTAOKUL	-	16	-	-	**16**
LİSE	10	126	1	1	**138**
ÖN LİSANS	14	101	-	4	**119**
LİSANS	53	197	5	27	**282**
YÜKSEK LİSANS	4	46	-	-	**50**
TOPLAM	**81**	**486**	**6**	**32**	**605**



ÇALIŞANLARIN YAŞ GRUPLARI (30.06.2019)

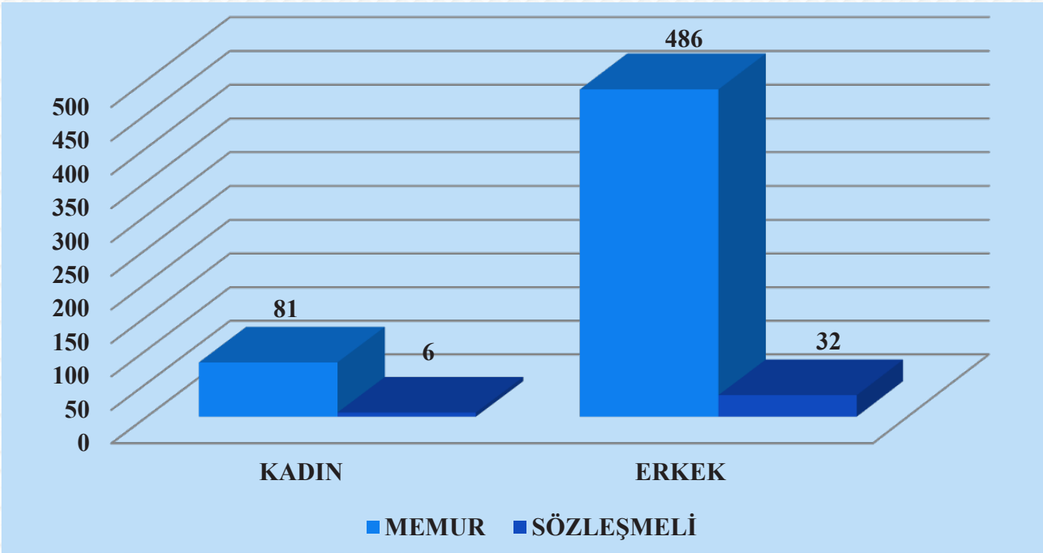
YAŞ GURUBU	MEMUR		SÖZLEŞMELİ		TOPLAM
	KADIN	ERKEK	KADIN	ERKEK	
18-27	2	3	2	4	**11**
28-37	13	81	1	13	**108**
38-47	15	168	2	10	**195**
48-57	45	178	1	5	**229**
58-65	6	56	-	-	**62**
TOPLAM	**81**	**486**	**6**	**32**	**605**

Memur çalışanların yaş gruplarına göre dağılımı incelendiğinde, çalışanların büyük bir kesiminin 38-57 yaş arası grupta yoğunlaştığı anlaşılmaktadır.



ÇALIŞANLARIN CİNSİYETİNE GÖRE DAĞILIMI (30.06.2019)

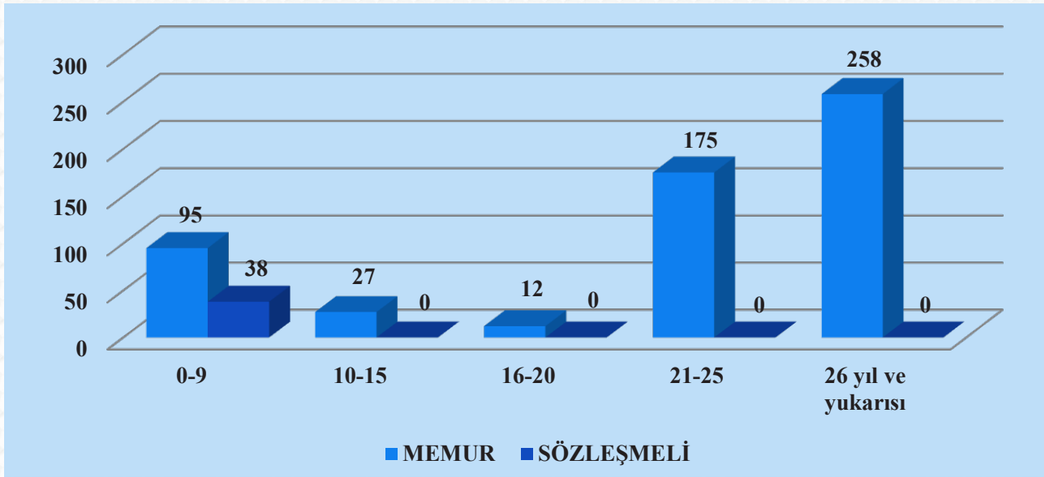
	KADIN	ERKEK	TOPLAM
MEMUR	81	486	**567**
SÖZLEŞMELİ	6	32	**38**
TOPLAM	**87**	**518**	**605**



ÇALIŞANLARIN HİZMET SÜRELERİ (30.06.2019)

HİZMET SÜRESİ (YIL)	MEMUR	SÖZLEŞMELİ
0-9	95	38
10-15	27	-
16-20	12	-
21-25	175	-
26 yıl ve yukarısı	258	-
TOPLAM	**567**	**38**

Memur çalışanların yaş gruplarına göre dağılımı incelendiğinde, çalışanların büyük bir kesiminin 38-57 yaş arası grupta yoğunlaştığı anlaşılmaktadır.



MEMUR VE SÖZLEŞMELİ PERSONELİN UNVANLARINA GÖRE DAĞILIMI (30.06.2019)

UNVAN	MEMUR	SÖZLEŞMELİ
Genel Müdür	1	
Genel Müdür Yrd.	1	
Teftiş Kurulu Başkanı	1	
1.Hukuk Müşaviri	1	
Daire Başkanı	5	
Daire Başkan Yardımcısı	1	
Müdür	15	
Müdür Yardımcısı	2	
İç Denetçi	1	
Şef	40	
Koruma ve Güvenlik Şefi	6	
Koruma ve Güv. Görevlisi	94	
Müfettiş	8	
Uzman	7	
Kontrolör	1	
Anbar Memuru	1	
Bilgisayar İşletmeni	118	
Veri Haz.ve Kont.İşletmeni	113	
Veznedar	3	
Memur	7	
Mühendis	59	23
Mimar	1	
Şehir Plancısı	1	
İstatistikçi	3	1
Ekonomist	3	3
Tekniker	1	
Teknisyen	19	4
Teknik Ressam	26	2
Programcı	1	
Matematikçi	7	
Kimyager	4	
Avukat	5	3
Tabip	2	
Diştabibi	1	
Hemşire	3	
Muhasebeci	2	
Eğitmen	1	1
Mali Hizmetler Uzman Yrd.	1	
Fizikçi	-	1
Şoför	1	
TOPLAM	**567**	**38**

3. Kurum Kültürü

Misyonunu Ankara'da ulaşım hizmetlerini en güvenilir, en hızlı, en ekonomik, en rahat ve en çok memnuniyet verecek şekilde belirleyen, vizyonunu Ankara'lıları huzur ve güven içinde hayata taşıyan kurum olarak hedefleyen Genel Müdürlüğümüz, toplu taşıma ve ulaşım hizmetlerini, gelişen teknolojik imkânları kullanarak çevreye duyarlı, insan sağlığına saygılı bir anlayışla yürütmektedir.

Cumhuriyetimizin ilk yıllarına dayanan köklü bir geçmişe sahip olan EGO Genel Müdürlüğü, inançları, temel değerleri, gelenekleri olan, çalışanlarının kendilerini ayrıcalıklı hissettikleri ve bu yönde tutum ve davranış sergiledikleri güçlü bir kurumsal kimliğe ve kültüre sahiptir.

Geçmişte Ankara'ya elektrik, havagazı, doğalgaz sağlamış, öncü kimliğiyle sadece Ankara'da değil, Türkiye'de pek çok ilke imza atmış olan EGO başkentimizin olmazsa olmazıdır; Ankara'nın değerli bir markasıdır. Raylı sistemi hayata ilk geçiren, doğalgazlı otobüslere filosunda ilk yer veren, çevreye duyarlılığıyla farkındalık yaratan, EGO CEPTE üzerinden "Otobüs Hatları Bilgilendirme Sistemi" gibi yeniliği ilk uygulayan kuruluştur.

EGO Genel Müdürlüğü, Başkent Ankara'mızın can damarlarından biri olan toplu ulaşımın simgesidir. Amacı; toplu ulaşımı cazip kılmak, yolcuları güven içinde taşımak, yol ve araç güvenliğini sağlamak, doğaya ve insan sağlığına zarar vermeyecek yöntemleri benimsemektir. Temel değerlerine bağlı kalarak vizyonunu ve misyonunu günün koşullarına göre yenileyerek, teknolojideki son gelişmeleri hizmetlerine yansıtarak, köklü geçmişini geleceğe taşımaktadır.

Ankara'da bir hizmet çınarı olan EGO Genel Müdürlüğü'nün sunduğu kaliteli ulaşım hizmeti, aksamadan ve çağdaş çözümlerle devam edecektir.

4. Bilgi ve Teknolojik Kaynaklar

Genel Müdürlüğümüzün bilgi ve teknolojik kaynaklarının yönetimi, hizmetlerin sunumundaetkinliği,verimliliği,vatandaşmemnuniyetiniesasalacakşekildeyapılandırılmakta, birimlerimizin ihtiyaç duyduğu teknolojik araç ve gereçlerin yeterli düzeyde olmasına önem verilmektedir.

Gelişen ve değişen teknolojik gelişmelere uygun olarak araç-gereç ve bilgi yenilemesi, süreç içerisinde periyodik olarak yapılmakta, personel, teknolojik araç ve gereçlerin kullanımı konusunda hizmet içi eğitimlere alınmaktadır. İhtiyaç duyulması halinde diğer birim personeline kullanıcı eğitimi verilmekte, bilgisayar teknolojisinden en üst düzeyde yararlanılmaktadır. Hizmetlerin hızlı ve düzenli yürütülebilmesi için teknolojik alt yapı çalışmaları yeni hizmet binası ile birlikte ele alınmakta ve gerekli yazılımlar güncellenerek/ yeni alınarak hizmete sunulmaktadır. Kuruluşumuzda hizmetlerin yürütülmesi için hem fiziksel sunucu hem de sanal sunucu kullanılmaktadır Toplamda 11 adet fiziksel sunucu bulunmaktadır. Bunlardan 4 adedi cluster yapıda olup merkez sistem odasında, 3 adedi Cluster yapıda olup Kuruluşumuz Macunköy yerleşkesindeki sistem odasında ve 4 adedi de yine merkez sistem odasında çalışmaktadır. Veri merkezinde tüm uygulama ve veritabanı hizmetlerinin verildiği 70 adet sanal sunucu, 4 adet Cluster yapıda olan fiziksel sunucular üzerinde koşmaktadır. Bu sunucular her gün Kuruluşumuz Macunköy Yerleşkesindeki Veri Merkezine yedeklenmekte, Kuruluşumuz birimlerine ait elektronik posta adresleri; sistem içerisinde mail sunucu üzerinde tutulurken, Kuruluşumuz internet hizmetlerinin sağlandığı internet web sayfaları da web sunucusunda tutulmaktadır. Kuruluşumuz da kullanılan tüm uygulama ve database hizmetleri çeşitli işletim sistemlerinde çalışmaktadır. Kullanılan tüm uygulamalar güncel veritabanlarında çalışmaktadır. Bu uygulama ve database hizmetleri sürekli takip edilmekte ve herhangi bir aksaklık olması halinde 7/24 müdahale edilmektedir.

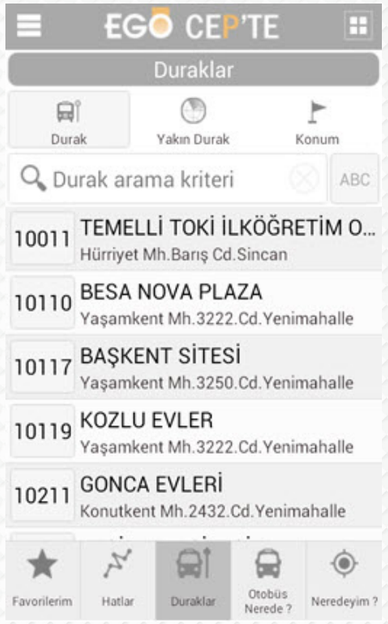
Sistem Altyapısında Kullanılan Donanımlar

Kuruluşumuzda Sunucu, Omurga Switch, Kenar Switch, Antivirus Programı, Güvenlik Duvarı, e-mail güvenliği, Log Toplama, Yedekleme, Klima ve 40 X 2 KVA Güç Kaynağı bilgisayar alt yapı sistemleri kullanılmaktadır.

Otobüs Hatları Bilgilendirme Sistemi (EGO CEP'TE)

Otobüs Hatları Bilgilendirme Sistemi (EGO CEP'TE) uygulaması Kuruluşumuzca gerçekleştirilen bir yazılımdır. Vatandaşlarımızın en büyük beklentisi durakta otobüs beklememektir. Kuruluşumuz bu beklentiye cevap vermek için "Durakta Beklemeye Son" sloganı ile Türkiye'de ilk defa uyguladığı "EGO CEP'TE" Şehir İçi Toplu Ulaşım Bilgi Sistemini hazırlamıştır. EGO CEP'TE ile toplu taşıma araçlarını kullanacak olan vatandaşlarımız hem mobil hem de web ortamında, bulunduğu konuma en yakın durağı tespit edebilmektedir. Durak numarasını girerek, bu duraktan geçen hatları, otobüsleri ve bu otobüslerin durağa gelme zamanını çevrimiçi (on-line) olarak öğrenmektedirler. EGO CEP'TE ile vatandaşlarımız evlerinden, işyerinden, okulundan veya bulundukları herhangi bir noktadan otobüsün ne zaman durağa geleceğini öğrenebilmekte ve zaman kaybı olmaksızın ulaşımını sağlamaktadır. Böylece EGO CEP'TE ile Ankara'daki tüm duraklarımız akıllı durak haline gelmiştir. EGO CEP'TE ile "Adres Ara, Durak Nerede? Nasıl Giderim? Önemli Yerler, Favorilerim, Alarm Kurma, Ankara Kart İşlemleri, Duyuru, Bildirimler ve Sorun" gibi işlemler de rahat bir şekilde yapılabilmektedir. Ayrıca gelen otobüsün türü (solo veya körüklü), engelli kullanımına uygun olup olmadığı, otobüsün doluluk durumu, yolcu kapasitesi, modeli, hızı gibi otobüsler hakkında ayrıntılı bilgiler verilmektedir.

EGO CEPTE Uygulama İndirilme Sayıları	30.06.2019
Mobil Android	3.386.187
Mobil iPhone	803.157
Mobil WPhone	68.140
Toplam	**4.257.484**



EGO SMS ve EGO Sesli Mesaj

EGO Genel Müdürlüğü, toplu ulaşımda "EGO SMS" adı ile Türkiye'de bir ilk olarak otobüs bilgilendirme sistemini Ankara halkının hizmetine sunmuştur. EGO SMS uygulamasıyla durakta bekleyen yolcu; 0 312 911 3 911 nolu telefona durak numarasını yazarak mesaj göndermek suretiyle durağa gelecek otobüslerin ne zaman geleceğini öğrenebilmektedir.

EGO SESLİ MESAJ uygulaması; durakta bekleyen yolcu ALO 153'ü arayarak beklediği durağın numarasını söyleyip, durağa otobüslerin ne zaman geleceğini öğrenebilmektedir. Ayrıca aynı numaraya ANKARAKART numarası girilerek kartta kalan bakiye miktarı öğrenilebilmektedir.

EGO SMS ve Sesli Mesaj (EGO CEPTE)	30.06.2019
EGO Sesli Mesaj	9.734.772
EGO SMS	14.996.137

Sosyal Medya

Kuruluşumuz, EGO'daki yenilikler hakkında kullanıcılarına daha iyi ve hızlı bir şekilde hizmet verebilmek amacıyla, sosyal medya iletişim araçlarından Twitter, Facebook, Youtube ve Instagram üzerinden duyurular yapmakta ve daha hızlı bir şekilde bilgilendirmektedir.

Kuruluşumuzda Kullanılan Programlar:

Kuruluşumuz sunucuları üzerinde; Çağrı Takip Programı, Destek Hizmetleri Programı, Teftiş Programı, Hukuk Programı, Koruma Güvenlik Programı, Ulaşım Programı, Bütçe Programı, Personel Devam Kontrol Sistemi, Araç Bakım ve Varlık Yönetim Sistemi, Araç ve Personel Yönetim Sistemi (APEL) Programı, Elektronik Belge Yönetim Sistemi (EBYS), Elektronik İmza (e-imza), Mobil İmza, E-Tahsilat Sistemi Web Sayfası Modülü, Otobüs Bilgi Sistemi (OBİS) Ceza-Kaza Modülü, Tarife Planlama ve Yönetim Modülü, Kart Planlama ve Analiz Modülü, Hareket Planlama ve Takip Modülü, OBİS Programı Puantaj Takip Modülü, UBİS – Saha Denetim Uygulaması, Network Monitoring, LDAP Şifre Sıfırlama ve Kilit Kaldırma Uygulaması, uygulamaların LDAP kullanıcı doğrulaması sistemine geçirilmesi, Google Harita ve API Değişikliği, EGO Portal gibi programları kullanılmaktadır.

Donanım Bilgileri (30.06.2019):

Cinsi	Adet
Monitör	992
PC Kasa	921
Dizüstü Bilgisayar	197
Yazıcı	279
Tarayıcı	60
Toplam	**2.449**

Cinsi	Adet
Switch	56
Toplam	**56**

Cinsi	Adet
Laser Yazıcı	199
Çok Fonksiyonlu Yazıcılar	51
Mürekkep Püskürtmeli Yazıcılar	13
Nokta Vuruşlu Yazıcılar	16
Toplam	**279**

Akıllı Bilet, Akıllı Durak ve Araç İçi Yolcu Bilgilendirme Sistemi

Toplu taşımacılık hizmetlerimizde uyumu ve tam otomasyonu sağlamak, hızlandırmak ve bir bilgi işlem sistemi kontrolü altında toplamak, toplu taşımacılık faaliyetlerinden işlenebilir veriler elde etmek, modern ve kaliteli bir ücret toplama sistemi kurmak amacıyla projelendirdiğimiz "Akıllı Bilet, Akıllı Durak ve Araç İçi Yolcu Bilgilendirme Sistemi" kullanılmaktadır.

Akıllı kart uygulaması ile veriler gecikmeden ve hatasız olarak alınabilmektedir. Bu sayede hat optimizasyonu ve planlaması yapılmış, her durağın yolcu potansiyelleri belirlenmiş, servis saatleri yoğunluğa göre yeniden düzenlenmiştir. Elektronik Ücret Toplama Sisteminde yer alan bütün bu sistem bileşenleri validatör kart okuma ve bütün kart dolum bilgileri GPRS, 3G, karasal hat ve diğer iletişim yöntemleri üzerinden Ücret Toplama Sistemi sunucularına anlık olarak ve periyodik olarak gönderilerek veri tabanına işlenmektedir.

Kuruluşumuz otobüslerinde, ANKARAY, Metro, Teleferik ve BAŞKENTRAY istasyonlarında akıllı karttaki bilgileri okuyabilen geçerli ve geçersiz kartları ayırt edebilen, karttaki değer miktarını azaltan kart üzerine düşülen değeri ve bilgileri kayıt eden, gerektiğinde dolum yapabilen istendiğinde veya periyodik olarak belleğinde tuttuğu bilgileri işletme sunucusuna data hatları ve 3G teknolojisiyle aktaran toplam 3050 validatör, Özel Toplu Taşıma Araçlarında 170 adet validatör ve Özel Halk Otobüslerinde de 199 adet validatör bulunmaktadır. Ayrıca Elektronik Ücret Toplama Sisteminde yer alan araçlara ait hat, konum ve durağa geliş zamanı bilgilerinin duraklarda bulunan yolcular tarafından izlenmesini sağlayan ve bakiye sorgulaması yapılabilen 108 adet akıllı durak mevcuttur.

ANKARAY, Metro, Teleferik, Otobüs güzergahları ve BAŞKENTRAY istasyonlarında 101 adet Smart Banko, 95 adet Mini Banko ve 1 adet Öz-Kiosk olmak üzere 197 adet Kiosk, 30 adet gişe ve 437 bayi mevcuttur.

Ücret Toplama Sistemi ile GPS cihazlarından edinilen konum verilerinin işlenmesi ile zamanında duraktan kalkmayan veya vaktinden önce duraktan ayrılan, hız sınırlarını aşan, güzergahının dışına çıkan araçların tespiti, aracın belirli bir durağa ulaşmasına ne kadar süre kaldığının hesaplanması ve bunu yolcularla paylaşılması sağlanmaktadır. Elektronik Ücret Toplama Sistemi kapsamında araçlarda bulunan 2035 adet Yolcu Bilgilendirme ekranları ile yolculara durak bilgileri, hat vb. bilgiler harita tabanlı olarak gösterilmektedir. Otobüslerimizde araç içini, şoför mahallini, aracın ön ve sağ yanını görecek şekilde yerleştirilen 2.800 adet araç içi kamera bulunmaktadır. Araç içi kameralar adli vakalarda da delil teşkil etmekte olup olası mağduriyetlerin önüne geçebilmektedir.

Akıllı Bilet, Akıllı Durak ve Araç İçi Yolcu Bilgilendirme Sistemi kapsamında kullanılan programlar: Kullanıcı Kayıt Ekranı, Usulsüz Kullanım Kayıt Ekle, Usulsüz Kart Kullanımı Raporu, Yıllık İstatistikler Raporu , Askı ve Bakiye (Tam Kart-Kurumsal Tam Kart) Modülü, Askı Bakiye Öğrenci Modülü, Askı ve Bakiye İptal Modülü, Arıza Kaydı Ekleme Modülü, Manyetik Bilet Üretim Raporu, ANKARAKART Üretim Takip Raporu, Manyetik Bilet Üretim Sevk Stok Raporu, İmha Edilen Biletler Raporu, Bayi İşlemleri Raporu, Kurumsal Topup Formu Programı, Kurumsal Top-up Yükleme Kart Kontrol Programı, Mutabakat Takip Formu Programı, Mutabakat Tutar Formu Programı, Ücretsiz Aktarma Geçiş Raporu gibi programlar kullanılmaktadır.

TÜRLERİNE GÖRE ANKARAKART SAYILARI (30.06.2019)	
KART TÜRLERİ	**ADET**
TAM KART	4.401.306
ÖĞRENCİ	1.271.331
65 YAŞ ÜSTÜ	413.318
ENGELLİ,ENGELLİ REFEKATÇİ	121.903
SERBEST KARTLAR	115.346
62-64 YAŞ	49.147
ÖĞRETMEN	29.098
ABB VE BAĞLI KURULUŞLAR	14.191
TOPLAM	**6.415.640**

5.FİZİKSEL YAPI

EGO Genel Müdürlüğü hizmetlerini Hipodrom Caddesi üzerinde bulunan hizmet binasında ve beş ayrı bölgede kurulu Otobüs Bölge Müdürlüklerinde yürütmektedir.

S.NO	HİZMET BİNALARI, ARSALAR	M²
1	MACUNKÖY OTOBÜS 2. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	**103.294**
2	SİNCAN OTOBÜS 5. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	**67.058**
3	GÖLBAŞI 118.878 ADA 1 PARSEL	**66.626**
4	OVACIK 91928 ADA 2 PARSEL	**19.576**
5	KIZILCAHAMAM ARSASI	**6.830**
6	NATOYOLU 52486 ADA 2 PARSEL	**3.835**
	LOJMANLAR	**DAİRE SAYISI**
7	SELİMİYE LOJMANI (YUKARI AYRANCI)	**20**
8	BİRLİK MAHALLESİ LOJMANLARI (ÇANKAYA)	**21**
9	MACUNKÖY LOJMANLARI (YENİMAHALLE)	**20**
10	DEMETEVLER LOJMANLARI (YENİMAHALLE)	**9**
TOPLAM		**70**

	OTOBÜS İŞLETME DAİ. BŞK.	RAYLI SİSTEMLER DAİ.BŞK.	ARAÇ BAKIM ONARIM DAİ. BŞK.	TOPLAM
T2 Binek Otomobil	-	-	-	-
T3 Station-Wagon	-	-	-	-
T5 Minibüs en Fazla 17 Kişi	-	-	1	**1**
T7 Pick-up (Kamyonet Normal)	5	4	1	**10**
T8 Pick-up (Kamyonet Arazi)	-	-	5	**5**
T10 Midibüs En Fazla 26 Kişi	-	-	-	-
T11-b Otobüs En Az 41 Kişilik	1636**	-	-	**1.636****
T12 Kamyon 3.501kg.	-	-	2	**2**
T13 Kamyon 12.000 kg	-	-	-	-
T14 Kamyon 17.000 kg	-	2	-	**2**
T15	-	-	-	-
T16 Ambulans	-	-	1	**1**
T22 Diğer	2*	16*	11*	**29***
TOPLAM	**1.643**	**22**	**21**	**1.686**

***ÇEKİCİ - VİNÇ (4 ADET), TANKER (1 ADET), ADR TANKER (1 ADET), KEPÇE (1 ADET), FORKLİFT(16 ADET), UNİMOK (5 ADET), OTOBÜS 1 ADET (PEUGEOT J9)**
****TOPLU TAŞIMA OTOBÜSÜ (1636)**

b. Çevre Analizi

- **Dünyada Toplu Taşıma**

Dünyada kentsel ulaştırmanın önemi, İkinci Dünya Savaşından sonra otomobilin ve motorlu taşıtların sayılarının hızla artmasıyla önem kazanmıştır. Otomobil arzının artması, buna karşılık karayolu ağlarının yetersizliği, kent içinde trafik sorunun doğmasına neden olmuştur. Bu sorunun çözümlenmesi amacıyla bir takım çalışmalar ve planlamalar yapılması gerekmiştir. Özel otomobil kullanımının hızlı artışı birçok büyük kentte işletilen raylı sistemlerin atıl kalmasına, hatta kapatılmasına kadar gitmiştir. Ancak 1950'li yıllarda yapılan ulaşım planlamalarında işletmeden kaldırılan raylı sistemlerin kurtarılmasına ilişkin hiçbir çalışma yapılmamış; trafik sorunu trafik sıkışıklığına endekslenmiş ve buna bağlı olarak da özel otomobillerin hareketini kolaylaştıracak yeni yollar inşa edilmiştir. Böylece toplu taşım türlerine olan talep daha da azalmış ve özel otomobil kullanımı da hızla artmıştır.

1829 yılında atlı otobüsler Londra'da işlemeye başlamıştır. Üç atla çekilen bu otobüslerin 22 kişilik oturacak yeri mevcuttur. Ancak at pislikleriyle şehri kirleten atlı otobüsler tramvayların ve benzin motorlarının geliştirilmesiyle önemini yitirmiştir.

Toplu taşım sisteminin temel taşı olan otobüsler 1662 yılında Paris'te ortaya çıkmıştır. Ancak bu araçlara halkın binmesi yasaklanmış sadece zenginlerin yararlandığı bir araç olmuştur. Bu araçların yaygınlaşması 1820'li yıllarda yine Paris'te olmuştur.

1879'da Siemens mühendisi Dr.E. Werner ilk defa olarak elektriğin pratik kullanımını göstermiştir. 1880'de T.Edison elektrikli lokomotifi New Jersey'de tanıtmıştır. 1888'de elektrikli lokomotifler ilk olarak Virginia'da kullanılmaya başlanmıştır.

1895 yılında Almanya'da sekiz yolcu taşıyabilen benzin motorlu otobüsler ortaya çıkmış, 1904 yılında Londra'da benzinle çalışan ilk çift katlı otobüs kullanılmış ve 8 yıl içinde tümüyle atlı otobüslerin yerini almıştır. Londra çevresinde bir süre buharlı otobüsler işletildiyse de 1918 yılına kadar benzin motorlu otobüslere yerlerini bırakarak tamamen yok olmuştur.

Dünyanın ilk yer altı taşımacılık sistemi ise 1863'te Londra'da Paddington'da Farrington Caddesi ile Bishop arasında 3,7 km uzunluğunda bir hat olarak Kraliçe Viktorya'yı taşımak için buhar gücü ile çalışan vagonlarla kurulmuş raylı sistemlerdir. 2 Ekim 1897'de de Boston'da yer altı treni işletilmeye geçmiştir.

Ulaşımın önemi lastik tekerlekli taşıtların sayılarının ve büyükşehirlerin nüfusunun hızla artışı ile ön plana çıkmıştır. Bu sorunun çözümlenmesi amacıyla bir takım çalışmalar ve planlamalar yapılması gereği ortaya çıkmıştır.

1950'li yıllarda Otomobil (özel araç) üretimine ağırlık verilmiş, kentlerde yeni yol ağları oluşturulmuş, toplu taşıma önemini yitirmiş, tramvayın büyük kentler dışında kaybolmasına neden olmuştur.

1962 Yılında İngiltere' de yayınlanan Buchanan Rapor'unda, otomobille kent içi ulaşıma çözüm getirmenin çok pahalı olacağı ve sorunlar yaratacağı vurgulanmış ve teknolojik gelişmenin her şeyi halledeceğine inanılmış ve yeni sistemlerin arayışına gidilmiştir. Bu gelişmeler, toplu taşım arayışlarının da başlangıcı olmuştur.

1970'li yıllarda kent içi ulaşım problemlerine daha realist, ekonomik ve uygulanabilir olan yeni bir yaklaşımın başlangıcı olan toplu taşım benimsenmiş bu doğrultuda projeler geliştirilmiştir.

1974 ve 1977 petrol krizleri verimlilik kavramını ön planda gündeme getirmiş, ulaşım talebinin niteliğinin ve niceliğinin ele alındığı yeni yaklaşımlar ortaya çıkmıştır. Ulaşım arzının planlanmasının yanında yolculuk talebinin yönlendirilmesi de önemli hale gelmiştir. Çağdaş ulaşım yaklaşımlarıyla sorun öncelikle toplam talep düzeyinin azaltılması talebin daha yüksek kapasiteli ulaşım türlerine kaydırılması ve yoğun saatlerdeki talebin diğer saatlere kaydırılması gibi önlemlerle mevcut altyapıdan azami yararlanılması olarak çözülmeye çalışılmıştır. Böylece yeni yatırım yapmadan aynı ulaşım koridorundan daha çok yolcu geçirmek mümkün olabilmiştir.

1980'li yıllarda kent içi ulaşım sorunlarının çözümünde en iyi yöntemin toplu taşım sistemlerinin geliştirilmesi olduğu anlaşılmış, güvenilir toplu taşımacılık sistemlerinin kurulması ve özel otomobil kullananları özendirici ve caydırıcı bir takım uygulamalarla toplu taşım sistemlerine çekilmesi amaçlanmıştır. Öncelikle raylı sistemler olmak üzere, kent merkezlerinde büyük kapasiteli toplu taşımacılık sistemlerine öncelik verilmeye başlanmıştır. Kişilerin özel oto ile kent merkezine giriş taleplerini azaltmak için fazlaca yolculuk alternatifi sunulmuştur.

1990'dan günümüze bilişim çağı olarak adlandırılan dönemde teknolojinin gelişimi ile birlikte ulaşım sistemine ve yolculuklara ilişkin verilerin elde edilmesi, organizasyonu, işlenmesi ve bu süreçlerin değerlendirilerek yararlı bilgilerin üretilmesine yönelik yöntemlerde de önemli gelişmeler olmuştur. Verilerin görsel iletişimini sağlayan haritaların kullanımı gelişmiş; haritalar sayısal ortamda üretilir ve paylaşılır olmuştur. Haritalar günümüzde bilgisayar teknolojilerindeki ilerlemenin bir sonucu olarak ileri teknoloji cep telefonlarında anlık konum verisi ile bütünleşik çalışan navigasyon sistemlerine altlık olarak kullanılır olmuştur. Mekansal verinin bir çok alanda yaşanan sorunların çözümüne yönelik olarak bir sistem yaklaşımı çerçevesinde, etkin bir şekilde, organize eden kullanan coğrafi bilgi sistemlerinin (CBS) yaygınlaşması ise veri önemi konusundaki farkındalığı artırarak bir çok sektöre farklı ve yeni

bir açılım getirmiştir. Bu açılımda mekana ilişkin teknolojiler bilişim teknolojileri ile entegre olarak mekansal bilişim kavramını ön plana çıkarmıştır. Ulaşım sektöründe de özellikle planlama ve organizasyon alanlarında mekana ilişkin uygulamaların bilişim ile entegrasyonu yapılarak yeni yöntemler geliştirilmiştir. Akıllı ulaşım sistemleri ve navigasyon sistemleri bu uygulamalara örnek gösterilebilir.

Doruk saatlerde düzenli yolculukların payı toplam içinde yüzde doksanlara ulaşmaktadır. Toplam yolculuk düzeyinin azaltılması genellikle haftalık iş yolculuk sayısının düşürülmesi ile gerçekleştirilmektedir. Günümüzde gelişen elektronik iletişim sistemleri ve bilgisayar teknolojisiyle evden çıkmadan mesai yapmak, eğitim görmek, banka işlemleri yapmak, haftanın bazı günlerinde evde çalışmaların sağlanarak yolculuk ihtiyacının bir bölümünün ortadan kaldırılması amaçlanmaktadır. Bu uygulama tele-çalışma sistemi olarak adlandırılmaktadır. Çalışma günlerinin azaltılması da haftalık iş yolculuklarının sayısının azaltılması için diğer bir seçenektir. Bu uygulamada haftalık toplam çalışma süresi değişmemekte genellikle 40 saat olan mesai 4 güne sıkıştırılmaktadır. Böylece beş günlük çalışma haftasında gidiş geliş on yolculuk yapılırken, bu sayı sekize indirilmektedir.

Toplam yolculuk talebinin azaltılmasının yanı sıra belirli koridorlarda belirli zamanlarda veya motorlu taşıtlarla yapılan yolculukların azaltılması da politika olarak benimsenilmektedir. Bu politikaya yönelik önlemler arazi kullanma denetimi ve trafiğin alternatif koridorlara kaydırılmasıdır.

Motorlu taşıtlarla yolculuk talebinin azaltılması politikası yaya veya bisiklet ulaşımını destekleyerek yolculukların bir bölümünün bu türlerle yapılmasını sağlayacak önlemleri içermektedir.

Yolculukların türler arasındaki dağılımının toplu taşım lehine değiştirilmesi çağdaş ulaşım politikalarının temel hedeflerinden biridir. Bunu gerçekleştirmek için bir taraftan otomobil kullanımına sınırlamalar getirmek diğer yandan toplu taşımayı daha çekici hale getirici iyileştirmeler yapmak gerekmektedir. Bu politikanın amacı, toplu taşımı daha hızlı, güvenilir, konforlu ve ucuz kılarak bireysel ulaşımdan yolcu çekmektir.

Raylı sistem projeleri toplu taşıma uzun vadede yolcu çekilmesine önemli katkılar sağlamaktadır. Ancak sınırlı erişim alanlarıyla raylı sistemler kentsel nüfusun küçük bir bölümüne hizmet verebilmektedir.

- **Türkiye'de Toplu Taşıma**

Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olarak İstanbul'da, Avrupa yakasında büyük bir tramvay şebekesi vardı. İlk olarak atlı tramvay olarak başlayan hatlar zamanla yerini elektrikli tramvayla değiştirdi. Şehirde 1837 yılında tarifeli deniz toplu taşımacılığı yapılmaya başlanmıştır.

İstanbul'da 1872 senesinde Azapkapı-Beşiktaş hattında ilk tramvay hattı hizmete girmiştir. Daha sonra bunu Aralık 1872 tarihinde işletmeye açılan Eminönü-Aksaray hattı, 1873 yılında hizmete açılan Aksaray- Yedikule hattı ve 1874 yılında hizmete giren Aksaray-Topkapı hattı takip etmiştir.

1875'te İstanbul İstiklal Caddesi'nin bir ucunda yer alan Beyoğlu-Karaköy arasındaki bağlantıyı sağlayan "tünel" yapılmıştır.

1911 yılında İstanbul'da Elektrikli tramvay devri başlamıştır. Ancak 1955'ten sonra yeni ve geniş yollar ile dolmuş sistemi gelişmiştir.

Türkiye'de otobüsle ilk şehir içi yolcu taşımacılığı 1927 yılında yine İstanbul'da başlamıştır.1928 yılında Boğaziçi Otobüsleri Şirketi kurulmuş ve Taksim-Sarıyer-Yenimahalle arasında çalışmaya başlamıştır. İstanbul Belediyesi 1931 yılında 4 adet Renault-Scemia marka otobüs getirmiştir. 1942 yılında İETT kurulmuştur. 1961 yılında troleybüs'ler hizmete girmiştir. 1970'lerin sonuna doğru Macaristan yapımı İkarus marka otobüsler kullanılmaya başlanmış yerli yapımı otobüsler ise Ankara'da 1978 yılında İstanbul'da 1979 yılında kullanılmaya başlanılmıştır.

İstanbul'da otobüsle toplu ulaşım Beyazıt-Karaköy arasında dört adet otobüs ile 1926 yılında başladı. İETT filosu 1942 yılında 9, 1955 yılında 16 ve 1960 yılında 525 otobüse çıkmıştır.

1961 yılına gelindiğinde Avrupa yakasında hiçbir tramvay hattı kalmamıştır.

İstanbul'a her iki yakada uzun yıllar hizmet veren tramvayların 1960'larda kaldırılmasının akabinde; otobüslere oranla daha ekonomik olması da göz önüne alınarak Troleybüs sisteminin kurulmasına karar verilmiştir. Güç beslenmesi çift havai elektrik hattından sağlanan troleybüsler için ilk hat Topkapı-Eminönü arasında döşenmiştir. 1956-57 yıllarında sipariş edilen troleybüsler 27 Mayıs 1961'de hizmete girmiştir. Elektrik kesintileri yüzünden sık sık yollarda kalan ve seferleri aksayan troleybüsler, trafiği engellediği gerekçesiyle 16 Temmuz 1984'te işletmeden kaldırılmış ve araçlar İzmir Belediyesi'ne bağlı ESHOT Genel Müdürlüğü'ne satılmıştır.

2000 sonrası İstanbul, Ankara, İzmir gibi özellikle büyük şehirlerde nüfus artışı ile paralel gelişen ulaşım sorunu raylı sistemlere olan talebi artırmıştır. İstanbul ve Ankara'da metro çalışmaları hız kazanmıştır. İstanbul'da 17 Eylül 2007 yılında metrobüs Avcılar-Topkapı hattında hizmete açılmıştır. Metrobüsler, metroya benzer bir tarzda vaktinde ve zamanında duraklara erişebilen ve metroda olduğu gibi peronlardan yolcu iniş ve binişlerinin gerçekleştirildiği kendine ait yollarda ilerleyen bir sistemdir. İstanbul'daki mevcut hat Boğaziçi Köprüsü üzerinden geçerek Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlar. 7'si Asya, 38'i de Avrupa yakasında olmak üzere 45 duraktan oluşan hattın toplam uzunluğu 50 km'dir. 2. etap 8 Eylül 2008 günü yapılan törenle metrobüs Avcılar-Zincirlikuyu arasında hizmet vermeye başlamıştır. 3 Mart 2009'da 3. etap ve 20 Temmuz 2012'de 4. etap tamamlanarak hat Tüyap-Söğütlüçeşme olarak genişletilmiştir.

29 Ekim 2013 tarihinde hizmete açılan Marmaray; İstanbul'un Avrupa ve Asya yakalarındaki demiryolu hatlarını İstanbul Boğazı altından geçen bir tüp tünelle birleştiren 76 km lik bir demiryolu iyileştirme ve geliştirme projesidir.

- **Ankara'da Toplu Taşıma**

Ankara'nın yarım yüzyılda karşılaştığı çok hızlı ve yoğun kentleşme olgusu tüm sorunlar gibi ulaşım sorununun da çok aşırı yaşanmasına sebep olmuştur.

1930'lu yılların başında 90.000 nüfuslu kentte araçlı yolculukların oranı %15 iken 1980'lere gelindiğinde yaklaşık 2,5 milyon, nüfusun yaptığı toplam yolculuklar içinde bu oran %80'e ulaşmıştır. Artan yolculuk talebi kaptı-kaçtı denilen küçük girişimcilerin otobüsleri ile karşılanmaya çalışılmıştır. Bu otobüsler Ulus merkezli olarak çalışmıştır. Bu dönemde tek kamu toplu taşımacılığı Ankara-Kayaş arasında açılan 9 km'lik banliyö hattı işletmesidir.

22 Ocak 1930 tarihinde Bakanlar Kurulu kararı ile Ankara'da otobüs, minibüs ve elektrikli tramvay işletme yetkisi Belediye'ye verilmiş ancak belediye bu girişimini 1935'te yapabilmiş. 1944 yılında otobüs idaresi katma bütçeli hale gelerek "Ankara Otobüs İşletmesi" adını almıştır.

1950'li yılların ilk yarısı Ankara'da toplam araçlı yolculukların en hızlı arttığı dönem olmuştur. Belediye Otobüs İşletmesi 1.1.1950 tarihinden itibaren Ankara Elektrik Havagazı ve Otobüs İşletmesi (EGO) adını almış ve yönetim esnekliği kazanmıştır. Bu dönem Türkiye'nin ithalatını artırma olanağı bulduğu bir dönemdir ve kamu araç parkını büyütmüş ve yenilemiştir. EGO hatlarının sayısı 28'e, toplam ağ ise 171 km.ye yükselmiş, taşınan yolcu sayısı 2,7 kat artmış ancak, kamunun payı % 65'e çıkabilmiştir. Bunun nedeni ise özel girişimcilerin de bu yıllarda araç parklarını genişletmeleri ve taşıdıkları yolcu sayısının artmasıdır. 1950'lerin ikinci yarısı ise dış ödemeler dengesindeki sıkıntılar nedeniyle araç artışının kısıtlı olduğu yıllardır. Buna karşın EGO'nun hat sayısı 42'ye, hat uzunluğu 273 km'ye çıkmış, EGO otobüsleri kentin yeni gelişen alanlarına hizmet verirken merkezi alanları özel girişimcilere bırakmıştır.

1960'lı yıllar EGO araç parkının ve hat sayısının büyük ölçüde sabit kaldığı yıllardır. Taşınan yolcu sayısı azalmış, kamunun payı ise % 30'lara düşmüştür. Bunun nedenlerinden biri de Türkiye'de minibüs üretiminin başlaması ve Belediye'nin çıkardığı bir yönetmelikle minibüs hatlarını denetim altına alarak kontenjanları arttırmasıdır. Bu dönemde sunulan hizmetin sınıflara göre farklılaşması başlamıştır. Otobüs ve minibüsler düşük gelirli sınıflara hizmet verirken, minibüslerin Gazi Mustafa Kemal Bulvarı ve Atatürk Bulvarına girişlerinin yasaklanması sonucu ortaya çıkan 7 kişilik "steyşın" dolmuşlar orta ve üst-orta gelir gruplan için bir seçenek oluşturmuştur.

1969 yılında EGO'nun 140 adet otobüs alımı araç sunumunda bir sıçrama yaratmış olmasına karşın 1970'li yılların ilk yarısında yeni alımlar sürdürülememiş ve servise verilen araç sayısında artış sağlanamamıştır. 1970'li yıllarda görülen en önemli gelişmelerden birisi de yerli otomobil fabrikalarının üretime geçmesi ve kent içi trafikte hızla artan özel oto sayılarıdır. 1975 yılında özel otoların kent içi yolculuklardaki payı EGO'nun payına ulaşmıştır.

1977 sonrası kamu kesimi yeni atılımlara girişmiş, bu dönemde önemli sayıda otobüs alımlarıyla araç parkı yenilenmiş ve servise verilen araç sayısı artırılmaya çalışılmıştır. Yine bu dönemde otobüslerde biletçi uygulaması kaldırılarak tek tip ücret ve kumbara uygulaması başlatılmış, Dikimevi-Beşevler arasında 5,3 km.'lik otobüs özel yolu hizmete açılmış, 1979-80 yıllarında ilk kez körüklü otobüsler servise verilmiş, böylece kent içi yolcu taşımacılığında bir rahatlama sağlanmıştır. EGO otobüs hatlarının ortalama uzunluğu 20 km'ye, hat sayısı 88'e çıkmıştır. Aynı dönemde özel girişimcilerin araç parkında bir gelişme olmamıştır.

1980'lerin başı, ekonomide alınan istikrar önlemlerinin etkisiyle kamu taşımacılığının gelişiminin durduğu yıllar olmuş, araç parkı geliştirilememiş, buna karşılık hat sayısı hızla artmaya devam etmiştir. 1983'te EGO 25'i ekspres 119'u normal olmak üzere 144 hatta hizmet vermekteyken yine bu dönemde banliyö hattında yeni elektrikli üçlü diziler çalışmaya başlamış ancak bu sınırlı gelişmeler kamunun payının düşmesine engel olamamıştır.

Kamu servis araçlarının hızla artan sayılarının yanı sıra bu dönemin en önemli gelişmesi özel halk otobüslerinin kent içi yolcu taşımacılığına katılmasıdır (1982). Bu dönemde steyşın dolmuşların kentsel trafik ve çevre kirliliği açısından yarattığı olumsuzluklar nedeniyle tüm hatlarda kentsel taşımacılıktan kaldırılması kararı uygulanarak ticari faaliyetleri kesin olarak yasaklanmış, bu yasağa uğrayanlardan isteyenlere taksi veya minibüs dolmuş plakası hakkı verilmiştir.

Ankara'nın nüfusunun artması sonucu giderek ağırlaşan kent içi trafik problemlerini azaltmak ve halkın, dünyanın büyük metropollerinde olduğu gibi çağdaş, hızlı ve güvenli bir toplu taşıma sistemine kavuşturulması amacıyla 1989 yılında ciddi bir adım atılarak metronun temelleri atılmıştır.

Metronun yapım çalışmalarına Kızılay istasyonu inşaatının Temmuz 1991'de Kızılay meydanının trafiğe kapatılması ile başlanmıştır. Temmuz 1992'de Kızılay tekrar trafiğe açılmış, bu tarihten itibaren Kızılay ortak istasyonu çalışmaları yerin altından sürdürülmüştür. ANKARAY İşletmesi 8.527 m'lik güzergahta 1996 yılında hizmete girmiştir.

Kızılay-Batıkent arasındaki 14.661 m.lik güzergahta çalışacak olan Ankara Metrosu'nun 1.aşaması olan metro yapım çalışmalarına ise Nisan 1993'de başlanmış ve metro 1997 yılının sonunda işletmeye açılmıştır.

Ankara Metrosunun 2. Aşaması olan 16.590 m hat uzunluğunda 11 adet istasyondan oluşan Kızılay-Çayyolu metro hattı ise 13 Mart 2014 tarihinde, Ankara Metrosunun 3. aşaması olan 15.360 m hat uzunluğunda 11 adet istasyondan oluşan Batıkent-Sincan-Törekent metro hattı 12 Şubat 2014 tarihinde, Ankara Metrosunun 4. aşaması olan 9.220 m.'lik hat uzunluğunda 9 istasyondan oluşan AKM-Keçiören metro hattı ise 05.01.2017 tarihinde işletmeye açılmıştır.

Kent içi ulaşımda lastik tekerlekli ve raylı sistemlerin yanında düşük CO2 emisyonu, güzergah boyunca arazide az yer kullanması, trafik sıkışıklıklarından etkilenmemesi ve düşük işletme maliyetleri gibi nedenlerle toplu ulaşımda ilk defa kullanılmak üzere teleferik projesi gündeme alınmış ve yapım çalışmalarına 2013 yılında başlanmıştır. Yenimahalle Metro İstasyonunu Şentepe'ye bağlayan teleferik sistemi, metroyu kullanan yolcularımızın beklemeksizin kısa sürede Şentepe'ye ulaşmalarını sağlamaktadır. 4 duraklı 106 kabinin aynı anda hareket ettiği teleferik sistemi saatte tek yönde 2400 kişi taşımaktadır. Teleferik sistemi 3.257 m olup, her kabin 15 saniyede bir istasyona girmektedir. Sistemde çalışan kabin sayısı 99'dur. Yenimahalle – Şentepe Teleferik Hattının ilk üç istasyonu 17 Haziran 2014'de, dördüncü istasyonun bitmesiyle tümü 20 Mayıs 2015'te hizmete açılmıştır.

2007 yılında Türkiye'de ve Ankara'da ilk kez kullanılan 490 adet doğalgazlı otobüs satın alınmıştır.

2008 yılı içerisinde 600 adet CNG'li ve klimalı otobüs (MAN) alımı yapılmıştır. Otobüsler 2009-2011 yıllarında teslim alınarak hizmete sunulmuştur.

Her yıl nüfusu artan ve hızla büyüyen Ankara'da yaşayan başkentlilere güvenilir ve konforlu toplu taşıma hizmeti vermek amacıyla EGO otobüs filosu sürekli yenilenmiş, yaş ortalaması düşürülmüştür. EGO filosunda Avrupa'da bu sayıda CNG'li otobüs bulunduran kuruluşların birincisi olmuştur.

EGO'nun filosuna yeni katılan körüklü otobüslerin tamamı alçak tabanlı, engelli kullanımına uygun klimalı, kameralı ve GPS takip sistemli araçlar olmuştur.

Ankara, Türkiye'de ulaşım yatırımları açısından göreli olarak yüksek seviyede bir il olmuştur. Karayolları yatırımları yanında metro, hafif metro, banliyo hatları ve toplu ulaşımda ilk defa kullanılan teleferik hattıyla önemli raylı sistem alt yapısına da sahiptir. Raylı ulaşım alt yapısı özellikle batı ve kuzey batı bölgelerinin merkeze bağlantılarını güçlendirmiştir. Bu bölgelerde güçlü raylı sistem bağlantısı olması yolcuların ulaşım türü seçimini sıkışan karayolu alternatifinden toplu taşıma yönüne kaydırmaktadır. Güçlü akımlar taşıyabilen raylı sistemlerle merkeze bağlanma avantajıyla merkezin fonksiyonlarının da bu bölgelere yayılışı devam etmektedir.

- **Ulusal, Sektörel Plan ve Programlarla Kuruluşumuz Hizmetleri Arasında Uyum**

Kuruluşumuzda ulaşım hizmetlerinde doğaya ve insan sağlığına zarar vermeyecek yöntemler benimsenmiştir. Çevreci sürdürülebilir bir yapı amaçlanarak; Avrupa'nın en çevreci ulaşım filosuna sahip EGO Genel Müdürlüğü, başkentlilerin daha hızlı ve konforlu hizmet alabilmesini sağlamak amacıyla bünyesindeki araçları sürekli yenilemiş ve CNG'li otobüs sayısını artırmıştır. Erişebilirliği yüksek, konforlu, güvenli otobüs filomuz, klimalı otobüs sayımız ve engelli vatandaşlarımızın otobüslerimizden faydalanabilmesi ve erişebilirliklerinin kolaylaştırılması için engelli asansörü bulunan otobüs sayısı artırılmaktadır.

Kent içi toplu taşımada trafik yoğunluğu ve yolculuk talebindeki gelişmeler dikkate alınarak öncelikle otobüs, metrobüs ve benzeri sistemler tercih edilmekte, bunların yetersiz kaldığı güzergahlarda raylı sistem alternatifleri değerlendirilmektedir.

Raylı Sistemler, karayolu araçlarına göre daha yüksek kapasite imkanı sunan, daha güvenli, enerji tüketimi daha az ve çevre dostu sistemlerdir. Bu nedenlerle kent planlaması ile uyumlu bir şekilde metro, tramvay ve hafif raylı sistem hatlarının yapılması, o kentin geleceği için hayati bir sürecin başlangıcını oluşturmaktadır.

Dünya nüfusunun % 50'sinden fazlası artık kentlerde yaşamaktadır ve zaman geçtikçe bu oran daha da çoğalmaktadır.Türkiye de dahil olmak üzere büyük toplulukların yaşadığı kentleşme kültürünün yaygınlaşması, ulaşım problemlerini de beraberinde getirmektedir.

Raylı sistem uygulamalarına gerek ulaşım problemlerinin çözümlenmesi gerekse ulaşımın sürdürülebilir olması için öncelik verilmelidir. Özellikle yolcu taşımacılığında daha yüksek kapasiteye sahip olmaları, trafik sıkıntısının olmaması ve daha güvenli olmaları sebebiyle kent içi ulaşım da metro, tramway ve hafif raylı sistemler tercih edilmektedir.

Toplu taşıma türlerinden özellikle kalıcı bir altyapıya sahip olan raylı sistemler, kentsel gelişme üzerinde oldukça etkilidir. Kent içinde bir raylı sistem hattı inşa edilmesi, bu hat boyunca erişilebilirliği önemli ölçüde artırır ve bu hat üzerinde yer alan konut veya çalışma alanlarına ulaşımın daha hızlı olmasını sağlayarak yolculukların zaman maliyetini azaltır. En basit ifadeyle bu hattın geçtiği yerler hem kentte yaşayanlar için hem de yatırımcılar için daha çekici bir bölge haline gelir. Raylı sistem yatırımlarından sonra genellikle istasyon noktalarına yakın mesafelerde yeni gelişmeler görülmeye başlar; istasyonlara daha fazla sayıda kişinin yürüme mesafesinde olmasını sağlayacak biçimde yapı yoğunluğu artmaya başlar; arazi fiyatları yükselir ve erişilebilirliğin yüksek olduğu bu noktalarda konut alanlarıyla beraber ticaret, iş yerleri, eğitim ve sağlık alanları gibi başlıca kentsel kullanımlar yer almaya başlar.

Raylı sistem yatırımları, kentsel gelişmeye etkileri nedeniyle, kentsel yenileme, canlandırma ve dönüşüm gibi projelerde de başlıca planlama aracı olarak kullanılmaktadır.

Raylı sistemler ile otobüs sitemleri arasında karar verilirken, kent yönetimlerinin uzun vadeli stratejik hedefleri kapsamında ulaşımın çevresel maliyetlerinin en aza indirilmesi hedefi genellikle raylı sistemlerden yana seçim yapılmasına yol açmaktadır. Bunun nedeni raylı sistemlerde taşınan yolcu başına enerji tüketiminin ve sera gazı salınımının daha düşük olmasıdır.

Toplu taşıma sistemlerinin otomobillere kıyasla en önemli üstünlüklerinden biri, enerji tüketiminde sağladıkları verimliliktir. Otomobil kilometrede taşıdığı yolcu başına, otobüs ve metroya göre beş kat daha fazla enerji tüketmektedir. Ulaşımın olumsuz çevresel etkileri açısından da toplu taşımayı temel alan bir kentsel ulaşım sistemi, otomobil kullanımının sürekli arttığı bir ulaşım sistemine göre üstünlük sunmaktadır. Otomobil kilometrede taşıdığı yolcu başına, otobüse göre 125 kat daha fazla hava kirliliği yaratmaktadır. Raylı sistemlerde elektrik enerjisi kullanıldığı için taşınan yolcu başına sera gazı salınım (emisyon) değerleri daha düşüktür; Ayrıca otomobil küresel ısınma ve iklim değişikliğini tetikleyen başlıca sera gazı olan CO_2 gazının salınımı açısından kilometrede taşınan yolcu başına en fazla salınım yapan ulaşım türüdür.

Raylı ve kablolu toplu taşımacılığı yaygınlaştırmak amacımıza uygun olarak; kuruluşumuzca yapım çalışmalarına başlanılan ve belirli bir aşamaya getirilen Kızılay'dan Batıkent'e kadar uzanan metronun devamı olan Batıkent–Sincan-Törekent, Kızılay–Çayyolu ve Tandoğan–Keçiören metro inşaatları ile metro hatlarının elektro-mekanik ve sinyalizasyon sistem projelerinin merkezi idarenin kaynaklarıyla hızlı bir şekilde bitirilip vatandaşlarımızın hizmetine sunulması amacıyla 25.04.2011 tarihinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına devredilmiştir. Bu projelerden;

Ankara Metrosunun 2. Aşaması olan 16.590 m hat uzunluğunda 11 adet istasyondan oluşan Kızılay-Çayyolu metro hattı 13 Mart 2014 tarihinde, Ankara Metrosunun 3. aşaması olan 15.360 m hat uzunluğunda 11 adet istasyondan oluşan Batıkent-Sincan-Törekent metro hattı 12 Şubat 2014 tarihinde, Ankara Metrosunun 4. aşaması olan 9.220 m.2lik hat uzunluğunda 9 istasyondan oluşan AKM-Keçiören metro hattı ise 05.01.2017 işletmeye açılmıştır.

Kent içi ulaşımda entegrasyon sağlamak amacı ile; arazi yapısı nedeniyle raylı sistem ulaştırılamayan yolcu yoğunluklu bazı semtlere de mevcut raylı sistemlerle koordineli çalıştırmak üzere yapım maliyeti az ve yapım süresi çok daha kısa olan teleferik sistemleri projelendirilmiş ve yapımına başlanmıştır. Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı ile metro entegrasyonu ve yeni açılan Batıkent–Sincan–Törekent ile Kızılay–Çayyolu metro hatları ile otobüslerin besleme hatlarının entegrasyonu amacıyla çalışmalar başlatılmıştır.

Stratejik plan döneminde yaya ve bisiklet gibi alternatif ulaşım türlerine yönelik yatırım ve uygulamalar özendirilerek; taşıt trafiğinin yoğun olduğu ve erişilebilirliğin kısıtlandığı merkezlerde yaya alanları oluşturarak yaya erişimini sağlamak, kentsel mekânda yaya ulaşımını güvenli hale getirmek, bisiklet parklarını ve bisiklet-toplu taşım aktarma alanı dâhil odaklarını kent içi ulaşıma katmak, bisiklet kiralama istasyonları düzenleyerek kentsel ulaşımla bütünleştirmek amaçlanmıştır.

Kent içi ulaşımda güvenli, rahat ve hızlı bir ulaşım hizmeti ile vatandaş memnuniyetini arttırmak öncelikli amaçlarımızdandır.

Akıllı bilet, akıllı durak, araç içi yolcu bilgilendirme sistemi, kiosk, EGO CEPTE gibi uygulamalarla kent içi ulaşımda trafik yönetimi ve toplu taşıma hizmetlerinde bilgi teknolojileri ve akıllı ulaşım sistemlerinden etkin bir şekilde faydalanılarak vatandaş memnuniyetinin artırılması amaçlanmıştır.

Hizmet kalitesi ve personel verimliliği yükseltilerek, çalışanların gelişimi ve memnuniyeti artırılacaktır.

Kaynak kullanımında hesap verilebilirliği ve mali saydamlığı, kaynakların etkili ekonomik ve verimli kullanımını sağlamak kuruluşumuzun öncelikli amaçları arasındadır.

6360 Sayılı Kanun ile Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin sınırları il mülki sınırları olmuştur. Ankara Büyükşehir Belediye'sinin ve kuruluşumuzun genişleyen hizmet alanları ve farklılaşan görev ve sorumlulukları ile uyumlu, her kademede hizmetin niteliğine göre faklılaşan ve mekansal özelikleri dikkate alan düzenlemeler yapılması öncelikli amaçlarımız arasındadır.

UITP (Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği) verilerine göre Dünyadaki birçok ülkede elektrikli/gazlı, hibrit veya natürel gazlı otobüs kullanımı denenmekte olup, ülkemizdeki bazı şehirlerde de elektrikli otobüs kullanımı başlamıştır. AB müktesebatında otomotiv ve diğer malzemelerde sokakta eriyen malzeme kullanımı gündemdedir.

UITP'nin EBSF (Geleceğin Avrupalı Otobüs Sistemi) projesi kapsamında güvenilir, verimli, ulaşılabilir, kolay anlaşılabilir ve kullanıcı dostu otobüs servisleri sistemi Eylül 2008-Nisan 2013 tarihleri arasında uygulanmıştır. Bu proje örnek alınarak yeni nesil otobüslerin üretim ve ithalatında göz önünde bulundurulması gereken bir kriterdir.

Bu otobüslerin özellikleri elektrikle çalışmaları, akıllı olarak nitelendirilebilecek bir GPS ve internet erişimi, mobil cihazları şarj imkanı ve özel aydınlatma sistemleri ile donatılmış olmalarıdır. Bu otobüslerin iç donanımında ekstra açılabilen 7 adet koltuk vardır. Bu da kapasite artırıcı bir uygulamadır. Yaşlıların ve engellilerin rahatça inip binmeleri için otobüsle kaldırım arasındaki mesafeyi en aza indiren özellikte otobüs kullanılmaktadır. Şoförün konforlu ve güvenli sürüş sağlaması için şoför mahallinin tasarımında ergonomik dizayna öncelik verilmiştir.

Belirli bir kapasitede yakıt depolayabilen ve sefer yapabilen CNG'li araçların ikmallerinin mobil CNG araçları ile ikmallerinin yapılması da düşünülen projedir. Ayrıca Kuruluşumuz farklı firmalarla görüşme gerçekleştirerek Hat Optimizasyon Projesi çalışmaları yürütülmektedir. Bu proje sayesinde; kapasite kullanım oranları, emisyon değerleri, entegrasyon seviyesi, bekleme süreleri, memnuniyet seviyesi v.b. veriler değerlendirilerek hatların ve otobüslerin daha verimli kullanılması sağlanacaktır.

Bu uygulamalar yakıt ve personel tasarrufu sağlayarak maliyetlerin düşürülmesini, yıllık bütçenin olumlu yönde harcanmasını sağlayacaktır. Yeni dönemde çevre ve insan odaklı araç alım programının planlaması yapılarak işletmenin imajına ve hizmet kalitesine olumlu katkı sunulacaktır.

Yukarıda bahsedilen bu teknolojik yenilik ve gelişmelerin Kuruluşumuz toplu taşıma hizmetlerine de yansıması kaçınılmazdır. Metro, Banliyö ve Teleferik istasyonlarının otobüs besleme hatlarıyla desteklenmesi, Metrobüs hatlarının fiziki şartlarının uygun güzergahlarda artırılması, uzak mesafeli hatlarda ekonomik yakıtlı araç kullanımına öncelik verilmesi ileride yaygın olarak uygulanabilecek seçeneklerdir.

- **Güçlü ve Zayıf Yönler ile Fırsat ve Tehditler (GZFT) Analizi**
- Kuruluşumuzu doğrudan ya da dolaylı olarak etkileyeceği beklenen eğilimler aşağıdaki şekilde tespit edilmiştir.
- Toplu ulaşım sisteminin işleyişine yönelik yasal düzenlemeler,
- Ulusal Kalkınma Planları, Sektörel Planlar ve programlarda belirlenen ulaşım politikaları,
- Toplu ulaşımın devlet teşvikleriyle desteklenmesi,
- Bilgi teknolojileri ve akıllı ulaşım sistemlerinin gelişmesi,
- Yeni metro projelerinin hizmete girmesi,
- Toplu ulaşımda kablolu sistemlerin (teleferik) hizmete girmesi,
- Özel araç kullanımının kısıtlanması ve toplu ulaşımın özendirilmesi,
- Toplu ulaşım sistemlerinde kalite ve konforun öneminin arttırılması,
- Petrol üreten ülkelerdeki siyasi gelişmeler ve buna bağlı petrol fiyatlarındaki değişmeler,
- Kent nüfusundaki hızlı artış.

GÜÇLÜ YÖNLER

- 77 yıllık deneyime ve kurumsal yapıya sahip olması,
- Metro konusunda en deneyimli kuruluş olması,
- Kamu kuruluşu olması ve kendi kuruluş kanununa sahip olması,
- Genç ve modern otobüs filosuna sahip olması,
- Doğalgaz otobüslerini toplu taşım filosuna ilk katan kuruluş olması, doğalgazlı otobüslerin devreye sokulmasıyla yakıt tasarrufunun sağlanması,
- Her türlü bakım onarım hizmetini verebilecek kapasitede modern atölyeye sahip olması,
- Yenilikçi yönetim anlayışının olması,
- Çevreye duyarlı yönetim anlayışının olması,
- Yönetime kolay ulaşılabilmesi,
- İdari ve teknik personelin eğitim düzeyinin yüksek olması,
- Personelimizin Kuruluşumuzda çalışmanın bir ayrıcalık olduğunu düşünmesi,
- Personelde katılımcı kültürün olması,
- Bilgi teknolojileri ve akıllı ulaşım sistemlerine ağırlık verilmesi,

- Engelli vatandaşlarımızın hizmetlerimize ulaşabilirliğine ağırlık verilmesi,
- Eleştiri ve taleplere yönelik Alo 153 servisinin etkin çalışması, zamanında cevap verilebilmesi,
- Personele eğitim ve mesleki gelişim olanaklarını sunması,
- Ankara Büyükşehir Belediyesinin toplu taşıma hizmetlerine önem ve öncelik vermesi,

Toplu ulaşımda teleferik sistemini devreye sokması.

ZAYIF YÖNLER

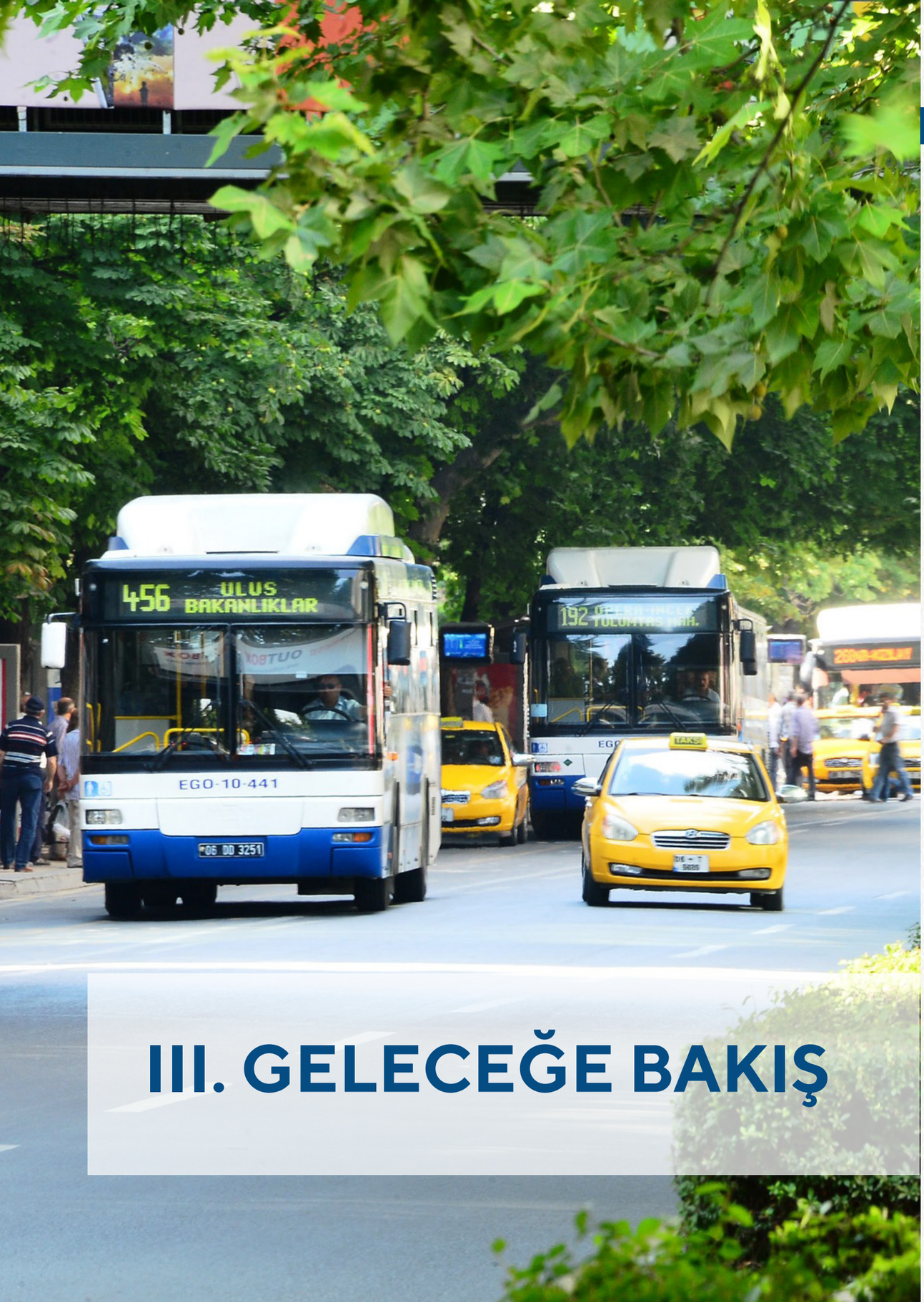
- Toplu taşımanın yapısı gereği gelirlerimizin giderlerimizi karşılayamaması,
- Kuruluş Kanunumuzun günün ihtiyaçlarına cevap verecek hale getirilememesi,
- Verilen toplu taşıma hizmetleri sosyal amaçlı bir hizmet olarak görüldüğünden ve kâr amacı güdülmediğinden ödeme dengesinin kurulamaması.

FIRSATLAR

- Hizmette rakipsiz olması,
- Bilişim teknolojisinin gelişmiş olması,
- Enerji kaynağı olarak doğalgazın kullanılması,
- Merkezi idarenin yerel yönetimleri yetki ve kaynak yönünden güçlendirme çalışmaları,
- Ekonominin yükselişte olması,
- Toplu taşıma yatırımlarında kamusal faydanın gelecek dönemlerde ortaya çıkması.

TEHDİTLER

- Petrol ve doğalgaz fiyatlarındaki artışlar nedeniyle işletme giderlerinin öngörülenden yüksek olması,
- Yedek parça fiyatlarının sürekli artması,
- Döviz kurundaki dalgalanmalar,
- Kuruluşumuzun hizmet edeceği alan sınırlarının genişlemesi,
- Otobüs ve metroda kanunla veya kurumun istemi dışı ücretsiz taşıma yapma zorunluluğu,
- Kentte kontrolsüz göç ve süratli büyüme dolayısıyla hat optimizasyonunu planlanmasındaki zorluk,
- Özel otomobil kullanımının önlenemez yükselişi.



III. GELECEĞE BAKIŞ

A.VİZYON VE MİSYON

1

VİZYONUMUZ

Ankaralıları huzur ve güven içinde hayata taşıyan kurum olmak.

2

MİSYONUMUZ

Kuruluşumuzca yürütülen ulaşım hizmetlerini en güvenilir, en hızlı, en ekonomik, en rahat ve en memnuniyet verecek şekilde sunmak.

3

KALİTE POLİTİKAMIZ

- Müşteri memnuniyetinin ve toplumsal saygınlığın en üst düzeyde sağlanması,
- Ankaralıların huzur ve güven içinde hayata taşınması
- Ulaşım hizmetlerinin; en güvenilir, en rahat, en ekonomik ve kesintisiz biçimde sunulması
- Toplam kalite ilkelerinin benimsenerek teknolojinin en üst düzeyde kullanılması.

4

İLKE ve DEĞERLERİMİZ

- Şeffaflık ve katılımcılık
- Adalet ve özgüven
- Gelişim ve yenilenme
- Çevrecilik
- Tarafsızlık ve eşitlik
- İşbirliği ve koordinasyon
- Vizyoner liderlik
- Kurumsal kimlik bilinci

EGO'NUN MİSYON-VİZYON TANIMI VE YORUMU

•EGO Başkent Ankara'ya ulaşım hizmeti vermektedir.

•EGO ulaşım hizmetini zamanında verir, dakiktir.

•EGO Ankaralıların rahat ve konforlu seyahat etmeleri için gerekli önlemleri alır. Araç alımında bu öncelikleri gözetir.

•Engelli vatandaşların araçlara iniş ve binişlerde rahat etmeleri için araçlarda gerekli teknik aksamın konulmasına dikkat eder.

•EGO ulaşım hizmetleri ekonomiktir.

•Yolcuların çok önemli bir bölümü (öğretmenler, öğrenciler, (61-64) yaşlılar, vb.) değişik indirim oranlarıyla desteklenmektedir.

•Otobüs ve raylı sistem hatlarında seyahat eden yolcuların biletlerinin ortak kullanımını, uyumunu ve bütünleşmesini gözetmektedir.

•EGO, kendi sunduğu otobüs hizmetlerinin yanı sıra özel sektör taşımacılığına da imkân vererek maliyetlerin düşürülmesi için çaba gösterir.

•EGO'nun, çevre bilinci, doğaya ve insan sağlığına saygı çerçevesinde doğalgazlı otobüs kullanımı öncelikleri arasındadır.

•EGO çalışanları, hizmetlerini kurum kültürü ile belirlenen misyon ve vizyona uygun olarak yürütür.

•Ulaşım hizmetlerinden yararlanan vatandaşlar ile hizmet sunumunda görev alan EGO personelinin, hizmet ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi öncelikler arasındadır.

•Kurum hizmetlerinde, en az maliyetle en çok hizmeti sunmak önemlidir. Kaynakların en verimli şekilde sarf edilmesi ve her bir kuruşun amacına yönelik harcanması, israfın önlenmesi önceliklerimizdendir.

B.DEĞERLERİMİZ, İLKELERİMİZ

İLKE ve DEĞERLERİN YORUMU

Hukuka Uygunluk: Kurumun hizmet sunumunda, yürürlükte olan kanun, tüzük ve yönetmeliklerin ve diğer mevzuatın eksiksiz olarak uygulanmasına gerekli özen ve dikkat gösterilir.

Şeffaflık: Kurumumuz gerek hizmetlerin sunumunda gerekse idari ve mali işlemlerinde ilgili kanun ve yönetmeliklere göre resmi ve özel denetime açıktır. Bilgi Edinme Kanununda belirtilen tüm iş ve işlemler kamuya açıktır.

Güven: EGO ulaşım hizmetlerinin sunumu esnasında, yolcularını güven içerisinde taşımak, yol ve araç güvenliği sağlamak, şikayet ve başvurularda doğru ve güvenilir bilgiler vermeyi ilke edinmiştir.

Tarafsızlık ve Eşitlik: EGO, Anayasamızda belirlenen esaslara uygun olarak ulaşım hizmeti sunumunda ırk, dil, din, cinsiyet ayrımı gözetmeden her kişi ve kuruma eşit mesafede, kişi hak ve özgürlüklerini gözeterek hizmetlerini gerçekleştirir.

Adalet: Kurum hizmetlerinin sunumu esnasında, her kişi, kurum ve bölgenin eşit oranda hizmet alması için gerekli çaba gösterilir.

Gelişim ve Yenilenme: Kurumumuz hızla gelişen teknolojik imkanların, uygulanması amacıyla öngörülen yeniliklerin kurumda tesisi için gerekli araştırma ve geliştirme çalışmalarına, araç gereç parkının yenilenmesi, bilgisayar teknolojileri ve otomasyon uygulamalarına destek verir.

Liderlik: Ankara kentinde ulaşım konusunda uygulayıcı ve denetleyici tek kurum olan EGO lider bir pozisyonda toplu ulaşıma şekil vermektedir. Ülkenin başkentinde olması nedeniyle diğer il ve ilçe belediyelerine örnek teşkil eder. Bilgi ve tecrübesiyle diğer yerel yönetim birimlerine önderlik yapar. Ankara'nın kent tarihinde de birçok uygulamanın ilk defa yapıldığı (havagazı, troleybüs, doğalgazlı otobüsler. v.b) yer olarak anılır.

Katılımcılık: Hizmetlerin sunumunda, temas edilen kişi ve kurumlar ile personelin görüş ve önerileri dikkate alınır.

İşbirliği ve Koordinasyon: Toplu taşıma hizmetlerinin daha verimli ve istenen düzeyde olabilmesi için ilgili kişi ve kurumlarla işbirliği ve koordinasyona gereken özeni gösterir.

Kurumsal Kimlik Bilinci: Neredeyse Cumhuriyetle yaşıt bir kurum olan EGO'da çalışan her bir personelin çalıştığı kurumun sunduğu hizmetlerdeki katkısının, kurumsal kimlik bilincinin artmasıyla da orantılı olacağı dikkate alınır.

Çevrecilik: Ulaşım hizmetlerinde doğaya ve insan sağlığına zarar vermeyecek yöntemleri benimser.

C.STRATEJİK AMAÇLAR, HEDEFLER, STRATEJİLER, PERFORMANS GÖSTERGELERİ

STRATEJİK AMAÇ	STRATEJİK HEDEF	STRATEJİLER	PERFORMANS GÖSTERGESİ
SA1.Toplu Taşımayı Cazip Hale Getirmek	**1.1.**Bireysel ulaşım yerine toplu taşımanın tercih edilmesi için, toplu ulaşım hizmetlerini hızlı, ekonomik ve memnuniyet verecek bir şekilde sunmak.	**1.1.1.** Toplu taşıma hizmetlerini zamanında gerçekleştirmek (dakiklik)	Yolcu memnuniyet oranı Klimalı otobüs sayısı Yıllık iş günlerinde servise verilen araç sayısı ortalaması Yıllık taşınan (Otobüs) yolcu sayısı Yıllık yapılan (otobüs) sefer sayısı Zamanında verilen sefer oranı Toplam durak (açık,kapalı) sayısı Yıllık yapılan (Raylı sistemler) sefer sayısı Raylı sistemlerde yıllık yolcu sayısı Kredi kartı kullanan yolcu sayısı TCDD banliyo trenlerinde yıllık yolcu sayısı Elektirik harcaması (kw)
		1.1.2. Toplu taşımada yolcu memnuniyetini artırmak	
		1.1.3. Otobüs hat ve güzergahlarını en uygun düzeye getirmek	
		1.1.4. Toplu taşıma araçlarında kredi kartı ve NFC (Yakın Alan İletişimi) sistemi ile ödeme yapılmasını sağlamak	
		1.1.5. Toplu taşıma hizmetlerinde konforu yükseltmek	
		1.1.6. Toplu taşıma hizmetlerini daha güvenli hale getirmek	
	1.2. Toplu taşıma araçları ile güvenli verimli ve konforlu bir ulaşım sağlayarak vatandaş memnuniyetini artırmak	**1.2.1.**Özel halk otobüslerine yönelik denetimlere devam etmek.	Özel Halk Otobüslerine yönelik yapılan denetim sayısı Özel Toplu taşıma araçlarına yönelik yapılan denetim sayısı Belediye otobüslerine yönelik yapılan denetim sayısı Belediye ve Özel Halk Otobüslerinde Takılı Araç Takip Cihaz Sayısı Psiko-Teknik ve simülasyon testinden geçen şoför sayısı Kamera Sayısı
		1.2.2.Özel toplu taşım araçlarına yönelik denetimlere devam etmek.	
		1.2.3. Belediye otobüslerine yönelik denetim çalışmalarına devam etmek	
		1.2.4. Tüm toplu taşıma araçlarında güvenlik sistemlerini projelendirmek	
		1.2.5. Araç takip sistemlerini geliştirmek	
	1.3. Kentin yaşam kalitesini arttırmayı amaçlayan, sürdürülebilir ve başkent özelliklerini öne çıkarmak	**1.3.1.**Çağdaş toplu taşım sistemleri ve teknolojilerini kullanmak	Otobüs hat uzunluğu Otobüs ile taşınan yolcu sayısı Raylı sistem ile taşınan yolcu sayısı Raylı sistem hat uzunluğu CNG'li otobüs sayısı Elektrikli otobüs sayısı
		1.3.2.Özellikle toplu taşım araçları başta olmak üzere araçlarda hava kirliliği ve gürültü önleyecek tedbirlerin alınması konusunda çalışmalar yapmak	

STRATEJİK AMAÇ	STRATEJİK HEDEF	STRATEJİLER	PERFORMANS GÖSTERGESİ
SA2.Kurumsal Mükemmeliyet ve Sürekli Gelişim	**2.1**. Araştırma, geliştirme, eğitim ve ileri teknolojiye önem veren gelişmeye açık kurumsal yapı oluşturmak.	**2.1.1.**Bilgi yönetimini etkin kılmak	İç paydaş anketi Dış paydaş anketi Yararlanıcılar anketi Kongre, konferans, fuar, afiş ve sergi Sayısı e-imza ve mobil uygulaması Kullanılan kağıt sayısında azalma oranı e- döküman uygulaması Ödül sayısı Marka tescil belge sayısı Alınan kalite standart belge sayısı
		2.1.2.Yönetim kararları almak amacıyla paydaşların görüşlerini almak	
		2.1.3. Kuruluş mevzuatının (yönetmelik, yönerge ...) günün koşullarına uygun olarak değiştirmek ve yenilemek	
		2.1.4. Toplu taşıma konusunda kongre, konferans, sergi, fuar, afiş ...vb. düzenlemek	
		2.1.5. Kuruluşta e-dönüşümü hızlandırmak	
		2.1.6. Marka tescili ve kalite ödülü almak	
		2.1.7. Kalite standart belgesi almak	
	2.2. İş sağlığı ve güvenliği kültürünü geliştirmek, standartlarını artırmak	**2.2.1.** İş sağlığı ve güvenliği alanında yeterli sayı ve nitelikli personel yetiştirmek.	İş sağlığı güvenliği konusunda eğitim gören personel sayısı Muayene sayısı Diş tedavi sayısı Hemşirelik hizmetleri sayısı Risk değerlendirmesi yapılan yer sayısı
		2.2.2. Koruyucu ve önleyici sağlık hizmetlerini geliştirmek	
		2.2.3. İş Sağlığı ve Güvenliği konusunda kongre, konferans, sergi, ... vb. düzenlemek	
	2.3.Güvenlik hizmetlerini geliştirmek	**2.3.1.** Güvenlik hizmetlerinin fiziki ve teknolojik donanımını geliştirmek	Güvenlik personeli sayısı Koruma plan sayısı
	2.4. Afet risklerinin azaltılmasına yönelik uygulamalar geliştirmek	**2.4.1.** Afetlere hazırlık ve afet sonrası müdahale planları güncellemek	Plan sayısı Afete hazırlık tatbikat sayısı
	2.5. Akıllı ve mobil uygulamaları hizmetlerimizde yaygınlaştırmak	**2.5.1.** Toplu taşıma hizmetlerinde akıllı ve mobil uygulamaları hazırlamak	EGO CEP'TE kullanım sayısı ABB Trafik kullanım sayısı
	2.6. Personelin bilgi ve iletişim teknolojilerine ilişkin becerilerini geliştirmek	**2.6.1.** Çalışanlara bilişim konusunda eğitimler vermek	Eğitim sayısı Eğitim verilen kişi sayısı
	2.7. Toplu taşıma araçlarında vatandaş güvenliğine yönelik uygulamalar ve sistemler oluşturmak	**2.7.1.** Tüm toplu taşıma araçlarında güvenlik sistemlerini projelendirmek	Kamera sayısı
	2.8. Ulusal ve Uluslararası tanınırlığı artırmak	**2.8.1.** Toplu taşımalarda faaliyet gösteren yurtiçi ve yurtdışı kuruluşlar ile ortak çalışmalar yürütmek	Faaliyet sayısı

STRATEJİK AMAÇ	STRATEJİK HEDEF	STRATEJİLER	PERFORMANS GÖSTERGESİ
SA2.Kurumsal Mükemmeliyet ve Sürekli Gelişim	**2.9.** Kurumun mali yapısını güçlendirmek amacıyla giderleri azaltıcı, gelirleri artırıcı önlemleri almak ve tasarrufları özendirmek	**2.9.1.** Otobüs taşımacılığında, zaman ve ekonomik kayıpları en aza indirmek	Akaryakıt (Mazot) harcaması (lt) CNG harcaması (m^3) Yağ Tüketimi(lt) Antifriz tüketimi (lt) Bütçe gider gerçekleşme oranı Bütçe gelir gerçekleşme oranı POS cihazı ile yapılan tahsilat sayısı Web sitesinde e-tahsilat sisteminden yapılan işlem sayısı Yazılan ve hazırlanan program sayısı Kredi kartı ve internet ile tahsilat oranı E- tahsilât sayısı Alınan reklam sayısı Kiraya verilen taşınır sayısı Kiraya verilen taşınmaz sayısı ÖTA araçları yeni hat, devir, fesih işlem sayısı
		2.9.2. Enerji ve doğal kaynak tüketimlerini verimli ve etkin şekilde kullanmak	
		2.9.3. Tüm birimlerde tasarruf yapılabilecek konularda etkin çalışma yapmak	
		2.9.4. Gelirlerin tahsil ve takibinde hızlı, sonuca yönelik yapılanmanın sağlanması, kuruluşumuza yapılacak ödemeleri kolaylaştırıcı yöntemlerin geliştirilmesi kredi kartı ve internet ile tahsilat yapılması için sistem oluşturmak	
		2.9.5. Kurumsal yapımızda tasarruf sağlayan giderleri azaltan, performans artıran programlar hazırlamak	
	2.10. Yürürlükteki teşvik ve fonlardan azami seviyede yararlanmak	**2.10.1.** Teşvik ve fonlarla ilgili ekip oluşturulması ve ekibin eğitim ve diğer ihtiyaçlarını karşılamak	Gerçekleştirilen proje sayısı Araştırma geliştirme sayısı
		2.10.2. Teşvik ve fonlarla ilgili olarak araştırma ve geliştirme çalışmaları yapmak	
	2.11. Mal alımlarında yerli kaynaklara öncelik vermek	**2.11.1.**Otobüs ve Raylı Sistemlere ilişkin yedek parça alımlarında yerli üretime öncelik vermek	Yedek parça yerli malı oranı
	2.12. Ekonomik ömrünü doldurmuş tesisleri yenilemek ve otobüs taşımacılığında iyileştirmeler yapmak	**2.12.1.**Hat optimizasyonunu sağlamak	Yeni açılan hat sayısı Verimsiz olduğundan dolayı iptal edilen hat sayısı Ölü km. uzunluğu Yapım halindeki Otobüs yerleşkesi Proje sahasındaki Otobüs yerleşkesi
		2.12.2. Birbirlerine yakın güzergahlarda alternatifi olan hatları kaldırarak gereksiz km.'leri azaltmak	
		2.12.3. Akıllı kart uygulamasıyla gerçek yolcu sayılarının tespiti sonucunda gereksiz servisleri kaldırmak	
		2.12.4. Gerekli görülen yatırımları planlamak ve gerçekleştirmek	

STRATEJİK AMAÇ	STRATEJİK HEDEF	STRATEJİLER	PERFORMANS GÖSTERGESİ
SA3. Raylı ve Kablolu Toplu Taşımacılığı yaygınlaştırmak	**3.1.** Raylı ve kablolu sistemler ağını genişletmek.	**3.1.1.** Keçiören-AKM (M4) hattının 3.3 km'lik 3 istasyondan oluşan AKM-Kızılay arası uzatmasını işletmeye açmak.	Keçiören hattının devamını açarak hattın Kızılaya bağlantısını sağlamak ANKARAY-Söğütözü bağlantısını sağlamak Raylı ve kablolu sistemlerde taşınan yolcu sayısı Raylı ve kablolu sistemler hat uzunluğu
		3.1.2. ANKARAY işletmesinin 788 metre ve 1 istasyondan oluşan AŞTİ- Söğütözü bağlantısını işletmeye açmak	
		3.1.3. Trafik yoğunluğu ve yolcu talepleri dikkate alınarak toplu taşıma araçlarının yetersiz kaldığı güzergahlarda raylı ve kablolu sistem alternatiflerini geliştirmek	
	3.2. Raylı Sistem istasyonlarında yolcu güvenliğini artırmak.	**3.2.1.** ANKARAY ve Ankara Metrosu hatlarındaki istasyonlara açılır-kapanır platform kapıları yapmak	Platform kapılarının yapım sayısı Yapılan hissedilebilir yüzey miktarı
		3.2.2. İstasyon içi ve yolcu biniş platformlarına engelliler için hissedilebilir yüzeyler uygulaması yapmak.	
	3.3. Metro araçlarının yerlileştirilmesi.	**3.3.1.** EGO-ASELSAN işbirliği ile milli metro projesini gerçekleştirmek ve hatlarımızda milli tren kullanmak.	Modernize edilen vagon sayısı
	3.4. Raylı ve kablolu sistemlerdeki araç ve sistemlerin çalışmasında sürekliliği sağlamak.	**3.4.1.** Raylı Sistem hatlarındaki yürüyen merdiven ve asansörlerin düzenli bakım ve onarımlarını yapmak	Bakım onarım yapılan yürüyen merdiven sayısı Bakım onarım yapılan asansör sayısı Yeni yapılan yürüyen merdiven sayısı Yeni yapılan asansör sayısı Kablolu sistemlerin bakım onarım arıza sayısı Modernizasyonu yapılan araç sayısı Sinyalizasyon Modernizasyon yapım oranı Depo sahası yenilenme oranı
		3.4.2. Kablolu sistemlerin düzenli bakım ve onarımlarını yapmak.	
		3.4.3. ANKARAY ve Ankara Metrosu işletmeleri, istasyonları ve depo sahalarının modernizasyonu yapmak.	

STRATEJİK AMAÇ	STRATEJİK HEDEF	STRATEJİLER	PERFORMANS GÖSTERGESİ
SA4.Çevreye Duyarlı Olmak ve Hizmetlerimizde Yeni Teknolojileri uygulamak	**4.1.** Toplu taşıma alanında yeni teknolojileri yakından izlemek ve uygulamak	**4.1.1.**Toplu taşımada yeni teknolojileri uygulamak	Kullanılan yazılım sayısı Wİ-Fİ kullanan araç sayısı Akıllı durak sayısı Kioks sayısı Araç içi ve dışı sesli görüntülü kayıt ve yayın yapan araç sayısı Araç içi yolcu bilgilendirme ekranı olan araç sayısı
		4.1.2. Akıllı durak ve kioks sayılarını artırmak	
		4.1.3. Hizmetlerde akıllı ve mobil uygulamalara önem vermek	
		4.1.4. Hizmetlere yönelik yazılımları değerlendirerek, kurum için uygun olabilecek çözümleri hayata geçirmek	
		4.1.5.Çalışanların bilgi ve iletişim teknolojilerine ilişkin becerileri gerçekleştirmek	
	4.2. Hizmetlerin sunumunda kalite ve verimliliği artırmak için bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımına önem vermek	**4.2.1.**Bilgi ve teknolojik altyapıyı (Bilişim sistemini) gelişen teknolojiye uygun hale getirmek	Depolama kapasitesi (TB) Sunucu sayısı Sistem güvenlik (firewall, güç kaynağı,klima) cihazı sayısı Switch sayısı Bilgisayar sayısı Çevre birimleri sayısı
		4.2.2. Yazılımda yeni teknolojileri uygulamak	Alınan program sayısı Yazdırılan program sayısı Yazılan program sayısı

STRATEJİK AMAÇ	STRATEJİK HEDEF	STRATEJİLER	PERFORMANS GÖSTERGESİ
SA4.Çevreye Duyarlı Olmak ve Hizmetlerimizde Yeni Teknolojileri uygulamak	**4.3.** Sürdürülebilir şehirler yaklaşımına uygun olarak otobüs filomuzda düşük emisyonlu araçlar bulundurmak	**4.3.1.** Otobüs filomuzu düşük emisyonlu doğalgazlı (CNG) ve elektrikli otobüslerle donatmak	CNG'li otobüs sayısı Elektrikli otobüs sayısı
	4.4. Engelli bireylerin erişilebilirliğini sağlamak	**4.4.1.** Engellilerin erişilebilirliğine dönük projeler yapmak	Asansör sayısı Yürüyen merdiven sayısı
	4.5. Toplu taşımada emisyon değeri düşük kablolu sistemleri kullanmak	**4.5.1.**Toplu taşımada teleferik projelerini devreye sokmak	Teleferik hat uzunluğu Teleferikle taşınan yolcu sayısı
	4.6. Atık yönetimine önem vermek	**4.6.1.** Bakım onarım atölyelerimizde oluşan atıkları çevreye zarar vermeden bertaraf etmek	Katı atık (hurda malzemesi) ağırlığı (kg) Sıvı atık (motor yağı,hidrolik yağı) ağırlığı (kg) Hurda lastik ağırlığı(kg)
	4.7. Şehir alt yapısının bisiklet ulaşımına uygun hale getirmek	**4.7.1.** Şehir içi ulaşımda bisiklet ulaşımını ve stratejisini geliştirmek.	Bisiklet yolu uzunluğu Elektrikli bisiklet sayısı Bisiklet park yeri olan istasyon sayısı
	4.8. Şehir içi ulaşımda bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak	**4.8.1.** Toplu taşıma araçlarının ve istasyonlarının bisiklet taşınmasına uygun hale getirmek	Bisiklet taşıma aparatı takılan otobüs sayısı Bisiklet taşıma aparatı takılan metro vagonu sayısı Bisiklet taşımaya uygun hale getirilen metro istasyonu sayısı

STRATEJİK AMAÇ	STRATEJİK HEDEF	STRATEJİLER	PERFORMANS GÖSTERGESİ
SA5.Çalışanların Gelişiminin ve Memnuniyetinin Arttırılması	**5.1.** Hizmet kalitesini ve personel verimliliğini yükseltmek	**5.1.1.** İnsan kaynakları süreçlerinde liyakatı temel almak	Lisans düzeyinde personel sayısı Yüksek lisans düzeyinde personel sayısı Doktora düzeyinde personel sayısı Hizmet alımıyla çalıştırılan personel sayısı Hizmet içi eğitim sayısı Hizmet içi eğitim verilen personel sayısı
		5.1.2. Kariyer mesleklerde nitelikli insan gücü istihdamına dikkat etmek	
		5.1.3. Personel istihdamında hizmet alımına öncelik vermek	
		5.1.4. Personel verimliliğinin artırılması amacıyla etkin bir performans sistemi oluşturmak	
		5.1.5. Hizmet içi eğitim uygulaması akredite edilmiş program ve kuruluşlar aracılığıyla personelin mesleki ve temel becerilerini artıran eğitimler vermek	
		5.1.6. Personelin sayı, nitelik gibi temel özelliklerinin içeren dijital veri tabanını geliştirmek	

D.Stratejik Hedef - Birim İlişkisi

Stratejik Hedefler	OTOBÜS İŞLT.DAİ.BŞK.	RAYLI SİS. DAİ.BŞK.	ARAÇ BAKIM ONR.DAİ. BŞK.	BÜTÇE VE MALİ İLER DAİ.BŞK.	İNSAN KAY.VE EĞT.DAİ. BŞK.	ULAŞIM TEKNOLOJİLERİ DAİ.BŞK.	BİLGİ İŞLEM DAİ. BŞK.	DESTEK HİZMETLERİ DAİ. BŞK.
HEDEF 1.1. Bireysel ulaşım yerine toplu taşımanın tercih edilmesi için, toplu ulaşım hizmetlerini hızlı, ekonomik ve memnuniyet verecek bir şekilde sunmak.	x	x				x		
HEDEF 1.2. Toplu taşıma araçları ile güvenli verimli ve konforlu bir ulaşım sağlayarak vatandaş memnuniyetini artırmak	x							
HEDEF 1.3. Kentin yaşam kalitesini arttırmayı amaçlayan, sürdürülebilir ve başkent özelliklerini öne çıkarmak	x	x						
HEDEF 2.1. Araştırma, geliştirme, eğitim ve ileri teknolojiye önem veren gelişmeye açık kurumsal yapı oluşturmak.	x	x	x	x	x	x	x	x
HEDEF 2.2. İş sağlığı ve güvenliği kültürünü geliştirmek, standartlarını artırmak								x
HEDEF 2.3.Güvenlik hizmetlerini geliştirmek								x
HEDEF 2.4. Afet risklerinin azaltılmasına yönelik uygulamalar geliştirmek								x
HEDEF 2.5. Akıllı ve mobil uygulamaları hizmetlerimizde yaygınlaştırmak							x	
HEDEF 2.6. Personelin bilgi ve iletişim teknolojilerine ilişkin becerilerini geliştirmek							x	
HEDEF 2.7. Toplu taşıma araçlarında vatandaş güvenliğine yönelik uygulamalar ve sistemler oluşturmak							x	
HEDEF 2.8. Ulusal ve uluslararası tanınırlığı artırmak	x	x	x	x	x	x	x	x

HEDEF 2.9. Kurumun mali yapısını güçlendirmek amacıyla giderleri azaltıcı, gelirleri artırıcı önlemleri almak ve tasarrufları özendirmek	x	x	x	x	x	x	x	x
HEDEF 2.10. Yürürlükteki teşvik ve fonlardan azami seviyede yararlanmak	x	x	x	x	x	x	x	x
HEDEF 2.11. Mal alımlarında yerli kaynaklara öncelik vermek	x	x	x					
HEDEF 2.12. Ekonomik ömrünü doldurmuş tesisleri yenilemek ve otobüs taşımacılığında iyileştirmeler yapmak	x	x	x					x
HEDEF 3.1. Raylı ve kablolu sistemler ağını genişletmek.		x						
HEDEF 3.2. Raylı Sistem istasyonlarında yolcu güvenliğini artırmak.		x						
HEDEF 3.3. Metro araçlarının yerlileştirilmesi.		x						
HEDEF 3.4. Raylı ve kablolu sistemlerdeki araç ve sistemlerin çalışmasında sürekliliği sağlamak.		x						
HEDEF 4.1. Toplu taşıma alanında yeni teknolojileri yakından izlemek ve uygulamak	x					x	x	
HEDEF 4.2. Hizmetlerin sunumunda kalite ve verimliliği artırmak için bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımına önem vermek							x	
HEDEF 4.3. Sürdürülebilir şehirler yaklaşımına uygun olarak otobüs filomuzda düşük emisyonlu araçlar bulundurmak	x							
HEDEF 4.4. Engelli bireylerin erişilebilirliğini sağlamak	x	x	x					
HEDEF 4.5. Toplu taşımada emisyon değeri düşük kablolu sistemleri kullanmak		x						
HEDEF 4.6. Atık yönetimine önem vermek			x					
HEDEF 4.7. Şehir alt yapısının bisiklet ulaşımına uygun hale getirmek						x		
HEDEF 4.8. Şehir içi ulaşımda bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak						x		
HEDEF 5.1. Hizmet kalitesini ve personel verimliliğini yükseltmek					x			

E.Performans Göstergeleri ve Tahminleri

AMAÇ 1. TOPLU ULAŞIMI CAZİP HALE GETİRMEK

HEDEF 1.1.Bireysel ulaşım yerine toplu taşımın tercih edilmesi için, toplu ulaşım hizmetlerini hızlı, ekonomik ve memnuniyet verecek bir şekilde sunmak.

		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
PERFORMANS GÖSTERGESİ	Yolcu memnuniyet oranı	%99	%99	%99	%99	%99	%99
	Klimalı otobüs sayısı	1.463	1.812	1.812	1.812	1.812	1.812
	Yıllık iş günlerinde servise verilen araç sayısı ortalaması	1.340	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
	Yıllık taşınan (Otobüs) yolcu sayısı	220.000.000	225.000.000	231.000.000	236.000.000	240.000.000	245.000.000
	Yıllık yapılan (otobüs) sefer sayısı	2.800.000	2.940.000	3.087.000	3.241.000	3.400.000	3.500.000
	Zamanında verilen sefer oranı	%99	%99	%99	%99	%99	%99
	Toplam durak (açık,kapalı) sayısı	8.150	8.300	8.400	8.500	8.600	8.700
	Yıllık yapılan (Raylı sistemler) sefer sayısı	270.000	275.000	280.000	285.000	290.000	400.000
	Raylı sistemlerde yıllık yolcu sayısı	140.000.000	145.000.000	150.000.000	155.000.000	170.000.000	225.000.000
	Kredi kartı kullanan yolcu sayısı	3.500.000	4.000.000	4.000.000	4.250.000	4.250.000	4.500.000
	TCDD banliyo trenlerinde yıllık yolcu sayısı	28.960.00	30.000.000	35.000.000	40.000.000	45.000.000	50.000.000
	Elektirik harcaması (kw)	130.000.000	135.000.000	140.000.000	140.000.000	145.000.000	250.000.000

AMAÇ 1. TOPLU ULAŞIMI CAZİP HALE GETİRMEK

HEDEF 1.2. Toplu taşıma araçları ile güvenli verimli ve konforlu bir ulaşım sağlayarak vatandaş memnuniyetini artırmak

PERFORMANS GÖSTERGESİ	Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
Özel Halk Otobüslerine yönelik yapılan denetim sayısı	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Özel Toplu taşıma araçlarına yönelik yapılan denetim sayısı	15.000	16.000	17.000	18.000	19.000	20.000
Belediye otobüslerine yönelik yapılan denetim sayısı	6.000	7.000	8.000	9.000	10.000	11.000
Belediye ve Özel Halk Otobüslerinde Takılı Araç Takip Cihaz Sayısı	2.398	2.838	2.838	2.838	2.838	2.838
Psiko-Teknik ve simülasyon testinden geçen şoför sayısı	4.200	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500
Kamera Sayısı	4663	4663	4663	4663	4700	4800

AMAÇ 1. TOPLU ULAŞIMI CAZİP HALE GETİRMEK

HEDEF 1.3. Kentin yaşam kalitesini arttırmayı amaçlayan, sürdürülebilir ve başkent özelliklerini öne çıkarmak

PERFORMANS GÖSTERGESİ	Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
Otobüs hat uzunluğu	15.000	15.250	15.500	16.000	16.250	17.000
Otobüs ile taşınan yolcu sayısı	220.000.000	225.000.000	231.000.000	236.000.000	240.000.000	245.000.000
Raylı sistem ile taşınan yolcu sayısı	140.000.000	145.000.000	150.000.000	155.000.000	170.000.000	225.000.000
Raylı sistem hat uzunluğu	64.361	65.094	68.394	68.394	68.394	126.394
CNG'li otobüs sayısı	1.283	1.498	1.498	1.498	1.498	1.498
Elektrikli otobüs sayısı	-	-	-	10	20	50

AMAÇ 2. KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞİM

HEDEF 2.1. Araştırma, geliştirme, eğitim ve ileri teknolojiye önem veren gelişmeye açık kurumsal yapı oluşturmak.

PERFORMANS GÖSTERGESİ	Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
İç paydaş anketi	1	1	1	1	1	1
Dış paydaş anketi	1	1	1	1	1	1
Yararlanıcılar anketi	1	1	1	1	1	1
Kongre, konferans, fuar, afiş ve sergi Sayısı	10	2	3	2	3	2
e-imza ve mobil uygulaması	490	Personel sayısı ile orantılı %5				
Kullanılan kağıt sayısında azalma oranı	%60	%65	%65	%70	%75	%75
e- döküman uygulaması	1	1	1	1	2	2
Ödül sayısı	4	-	1	-	1	-
Marka tescil belge sayısı	1	1	1	1	1	1
Alınan kalite standart belge sayısı	5	5	5	5	5	5

AMAÇ 2. KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞİM

HEDEF 2.2. İş sağlığı ve güvenliği kültürünü geliştirmek, standartlarını artırmak

PERFORMANS GÖSTERGESİ	Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
İş sağlığı güvenliği konusunda eğitim gören personel sayısı	86	690	90	90	690	90
Muayene sayısı	373	400	400	400	400	400
Diş tedavi sayısı	407	400	400	400	400	400
Hemşirelik hizmetleri sayısı	2.586	2.600	2.600	2.600	2.600	2.600
Risk değerlendirmesi yapılan yer sayısı	11	11	11	11	11	11

AMAÇ 2. KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞİM							
HEDEF 2.3.Güvenlik hizmetlerini geliştirmek							
PERFORMANS GÖSTERGESİ		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
	Güvenlik personeli sayısı	99	156	156	156	156	156
	Koruma plan sayısı	6	6	6	6	6	6

AMAÇ 2. KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞİM							
HEDEF 2.4. Afet risklerinin azaltılmasına yönelik uygulamalar geliştirmek							
PERFORMANS GÖSTERGESİ		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
	Plan sayısı	5	5	5	5	5	5
	Afete hazırlık tatbikat sayısı	-	-	-	-	1	1

AMAÇ 2. KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞİM							
HEDEF 2.5. Akıllı ve mobil uygulamaları hizmetlerimizde yaygınlaştırmak							
PERFORMANS GÖSTERGESİ		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
	EGO CEP'TE kullanım sayısı	4.257.484	4.470.358	4.693.876	4.928.570	5.174.998	5.433.748
	ABB Trafik kullanım sayısı	276.222	278.984	281.774	284.592	287.438	290.312

AMAÇ 2. KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞİM							
HEDEF 2.6. Personelin bilgi ve iletişim teknolojilerine ilişkin becerilerini geliştirmek							
PERFORMANS GÖSTERGESİ		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
	Eğitim sayısı	2	4	4	4	4	4
	Eğitim verilen kişi sayısı	525	525	500	500	500	550

AMAÇ 2. KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞİM							
HEDEF 2.7. Toplu taşıma araçlarında vatandaş güvenliğine yönelik uygulamalar ve sistemler oluşturmak							
PERFORMANS GÖSTERGESİ		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
	Kamera sayısı	4.663	4.663	4.663	4.663	4.700	4.800

AMAÇ 2. KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞİM							
HEDEF 2.8. Ulusal ve Uluslararası tanınırlığı artırmak							
PERFORMANS GÖSTERGESİ		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
	Faaliyet sayısı	5	3	3	4	4	5

AMAÇ 2. KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞİM

HEDEF 2.9. Kurumun mali yapısını güçlendirmek amacıyla giderleri azaltıcı, gelirleri artırıcı önlemleri almak ve tasarrufları özendirmek

PERFORMANS GÖSTERGESİ	Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
Akaryakıt (Mazot) harcaması (lt)	8.500.000	8.500.000	9.000.000	9.500.000	9.500.000	9.750.000
CNG harcaması (m^3)	66.000.000	70.000.000	75.000.000	75.000.000	80.000.000	80.000.000
Yağ Tüketimi(lt)	580.000	595.000	615.000	635.000	655.000	675.000
Antifriz tüketimi (lt)	125.000	125.000	135.000	150.000	150.000	165.000
Bütçe gider gerçekleşme oranı	%79	%80	%80	%81	%81	%85
Bütçe gelir gerçekleşme oranı	%78	%82	%82	%83	%83	%90
POS cihazı ile yapılan tahsilat sayısı	42.509.884	45.000.000	47.000.000	50.000.000	53.000.000	55.000.000
Web sitesinde e-tahsilat sisteminden yapılan işlem sayısı	40.011.300	43.000.000	45.000.000	47.000.000	49.000.000	51.000.000
Yazılan ve hazırlanan program sayısı	16	İhtiyaca göre hazırlanacaktır.				
Kredi kartı ve internet ile tahsilat oranı	2.775.319	3.000.000	3.200.000	3.300.000	3.350.000	3.500.000
E- tahsilât sayısı	4	15	20	30	35	65
Alınan reklam sayısı	87	120	130	140	150	160
Kiraya verilen taşınır sayısı	90	90	90	80	70	60
Kiraya verilen taşınmaz sayısı	246	289	279	269	259	239
ÖTA araçları yeni hat, devir, fesih işlem sayısı	6	2	2	3	3	3

AMAÇ 2. KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞİM

HEDEF 2.10. Yürürlükteki teşvik ve fonlardan azami seviyede yararlanmak

PERFORMANS GÖSTERGESİ	Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
Gerçekleştirilen proje sayısı	-	3	4	4	5	5
Araştırma geliştirme sayısı	3	3	4	4	4	5

AMAÇ 2. KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞİM

HEDEF 2.11. Mal alımlarında yerli kaynaklara öncelik vermek

PERFORMANS GÖSTERGESİ	Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
Yedek parça yerli malı oranı	%15	%15	%15	%15	%15	%15

AMAÇ 2. KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞİM

HEDEF 2.12. Ekonomik ömrünü doldurmuş tesisleri yenilemek ve otobüs taşımacılığında iyileştirmeler yapmak

PERFORMANS GÖSTERGESİ	Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
Yeni açılan hat sayısı	15	15	15	15	15	15
Verimsiz olduğundan dolayı iptal edilen hat sayısı	5	5	5	5	5	5
Ölü km. uzunluğu	11.000.000	12.000.000	12.500.000	13.000.000	13.000.000	13.000.000
Yapım halindeki Otobüs yerleşkesi	2	1	-	-	-	-
Proje safhasındaki Otobüs yerleşkesi	-	1	1	1	1	1

AMAÇ 3. RAYLI VE KABLOLU TOPLU TAŞIMACILIĞI YAYGINLAŞTIRMAK							
HEDEF 3.1. Raylı ve kablolu sistemler ağını genişletmek.							
PERFORMANS GÖSTERGESİ		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
	Keçören hattının devamını açarak hattın Kızılaya bağlantısını sağlamak	%60	%90	%100	-	-	-
	ANKARAY-Söğütözü bağlantısını sağlamak	%90	%100	-	-	-	-
	Raylı ve kablolu sistemlerde taşınan yolcu sayısı	143.000.000	150.000.000	155.000.000	160.000.000	175.000.000	235.000.000
	Raylı ve kablolu sistemler hat uzunluğu	67.618	68.351	71.651	71.651	71.651	129.651

AMAÇ 3. RAYLI VE KABLOLU TOPLU TAŞIMACILIĞI YAYGINLAŞTIRMAK							
HEDEF 3.2. Raylı Sistem istasyonlarında yolcu güvenliğini artırmak.							
PERFORMANS GÖSTERGESİ		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
	Platform kapılarının yapım sayısı	-	-	6	30	30	100
	Yapılan hissedilebilir yüzey miktarı (m^3)	-	10.000	11.150	-	-	25.000

AMAÇ 3. RAYLI VE KABLOLU TOPLU TAŞIMACILIĞI YAYGINLAŞTIRMAK							
HEDEF 3.3. Metro araçlarının yerlileştirilmesi.							
PERFORMANS GÖSTER-GESİ		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
	Modernize edilen vagon sayısı	3	-	18	30	30	27

AMAÇ 3. RAYLI VE KABLOLU TOPLU TAŞIMACILIĞI YAYGINLAŞTIRMAK							
HEDEF 3.4. Raylı ve kablolu sistemlerdeki araç ve sistemlerin çalışmasında sürekliliği sağlamak.							
PERFORMANS GÖSTERGESİ		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
	Bakım onarım yapılan yürüyen merdiven sayısı	323	327	339	339	339	504
	Bakım onarım yapılan asansör sayısı	164	165	174	174	174	274
	Yeni yapılan yürüyen merdiven sayısı	-	4	12	-	-	165
	Yeni yapılan asansör sayısı	-	1	9	-	-	100
	Kablolu sistemlerin bakım onarım arıza sayısı	2.300	2.250	2.200	2.200	2.150	2.100
	Modernizasyonu yapılan araç sayısı	3	-	18	30	30	27
	Sinyalizasyon Modernizasyon yapım oranı	-	-	25	50	50	75
	Depo sahası yenilenme oranı	-	-	10	30	50	75

AMAÇ 4. ÇEVREYE DUYARLI OLMAK VE HİZMETLERİMİZDE YENİ TEKNOLOJİLERİ UYGULAMAK

HEDEF 4.1. Toplu taşıma alanında yeni teknolojileri yakından izlemek ve uygulamak

PERFORMANS GÖSTERGESİ	Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
Kullanılan yazılım sayısı	25	30	35	35	40	40
Wİ-Fİ kullanan araç sayısı	-	-	100	250	500	1000
Akıllı durak sayısı	108	108	108	108	120	120
Kioks sayısı	196	196	196	196	200	210
Araç içi ve dışı sesli görüntülü kayıt ve yayın yapan araç sayısı	1.623	1.623	1.623	1.623	1.700	1.750
Araç İçi Yolcu Bilgilendirme Ekranı Olan Araç Sayısı	1.808	1.808	1.808	1.808	1.850	1.900

AMAÇ 4. ÇEVREYE DUYARLI OLMAK VE HİZMETLERİMİZDE YENİ TEKNOLOJİLERİ UYGULAMAK

HEDEF 4.2. Hizmetlerin sunumunda kalite ve verimliliği artırmak için bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımına önem vermek

PERFORMANS GÖSTERGESİ	Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
Depolama kapasitesi (TB)	85	85	150	150	150	150
Sunucu sayısı	81	70-85	70-85	70-85	70-85	70-85
Sistem güvenlik (firewall, güç kaynağı,klima) cihazı sayısı	5	6	6	6	8	8
Switch sayısı	56	60	80	90	90	90
Bilgisayar sayısı	1112	+-%2	+-%2	+-%2	+-%2	+-%2
Çevre birimleri sayısı	339	+-%1	+-%1	+-%1	+-%1	+-%1
Alınan program sayısı	4	İhtiyaca göre alınacaktır.				
Yazdırılan program sayısı	8	İhtiyaca göre yazdırılacaktır.				
Yazılan program sayısı	8	İhtiyaca göre yazılacaktır.				

AMAÇ 4. ÇEVREYE DUYARLI OLMAK VE HİZMETLERİMİZDE YENİ TEKNOLOJİLERİ UYGULAMAK

HEDEF 4.3. Sürdürülebilir şehirler yaklaşımına uygun olarak otobüs filomuzda düşük emisyonlu araçlar bulundurmak

PERFORMANS GÖSTERGESİ	Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
CNG'li otobüs sayısı	1.283	1.498	1.498	1.498	1.498	1.498
Elektrikli otobüs sayısı	-	-	-	10	20	50

AMAÇ 4. ÇEVREYE DUYARLI OLMAK VE HİZMETLERİMİZDE YENİ TEKNOLOJİLERİ UYGULAMAK

HEDEF 4.4. Engelli bireylerin erişilebilirliğini sağlamak

PERFORMANS GÖSTERGESİ	Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
Asansör sayısı	164	165	174	174	174	274
Yürüyen merdiven sayısı	323	327	339	339	339	504

AMAÇ 4. ÇEVREYE DUYARLI OLMAK VE HİZMETLERİMİZDE YENİ TEKNOLOJİLERİ UYGULAMAK

HEDEF 4.5. Toplu taşımada emisyon değeri düşük kablolu sistemleri kullanmak

PERFORMANS GÖSTERGESİ	Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
Teleferik hat uzunluğu	3.257	3.257	3.257	3.257	3.257	3.257
Teleferikle taşınan yolcu sayısı	3.000.000	3.100.000	3.150.000	3.200.000	3.300.000	3.350.000

AMAÇ 4. ÇEVREYE DUYARLI OLMAK VE HİZMETLERİMİZDE YENİ TEKNOLOJİLERİ UYGULAMAK							
HEDEF 4.6. Atık yönetimine önem vermek							
PERFORMANS GÖSTERGESİ		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
	Katı atık (hurda malzemesi) ağırlığı (kg)	469.452	475.560	511.227	549.570	590.787	638.050
	Sıvı atık (motor yağı,hidrolik yağı) ağırlığı (kg)	134.841	135.600	140.500	148.750	155.650	165.400
	Hurda lastik ağırlığı(kg)	175.618	180.500	200.000	220.645	240.890	265.475

AMAÇ 4. ÇEVREYE DUYARLI OLMAK VE HİZMETLERİMİZDE YENİ TEKNOLOJİLERİ UYGULAMAK							
HEDEF 4.7 Şehir Alt Yapısının Bisiklet Ulaşımına Uygun Hale Getirmek							
PERFORMANS GÖSTERGESİ		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
	Bisiklet yolu uzunluğu	-	52 km	140 km	200 km	250 km	350 km
	Elektrikli bisiklet sayısı	-	600	600	800	800	1000
	Bisiklet park yeri olan istasyon sayısı	-	15	18	22	25	30

AMAÇ 4. ÇEVREYE DUYARLI OLMAK VE HİZMETLERİMİZDE YENİ TEKNOLOJİLERİ UYGULAMAK							
HEDEF 4.8 Şehir İçi Ulaşımda Bisiklet Kullanımını Yaygınlaştırmak							
PERFORMANS GÖSTERGESİ		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
	Bisiklet taşıma aparatı takılan otobüs sayısı	-	25	50	50	375	375
	Bisiklet taşıma aparatı takılan metro vagonu sayısı	-	108	108	108	200	200
	Bisiklet taşımaya uygun hale getirilen metro istasyonu sayısı	-	15	20	20	30	40

AMAÇ 5. ÇALIŞANLARIN GELİŞİMİNİN VE MEMNUNİYETİNİN ARTTIRILMASI							
HEDEF 5.1. Hizmet kalitesini ve personel verimliliğini yükseltmek							
PERFORMANS GÖSTERGESİ		Mevcut Durum	2020	2021	2022	2023	2024
	Lisans düzeyinde personel sayısı	282	292	302	312	322	323
	Yüksek lisans düzeyinde personel sayısı	49	52	55	60	65	70
	Doktora düzeyinde personel sayısı	-	2	3	4	5	6
	Hizmet alımıyla çalıştırılan personel sayısı	5.738	5.760	5.780	5.795	5.810	5.830
	Hizmet içi eğitim sayısı	60	62	65	65	70	70
	Hizmet içi eğitim verilen personel sayısı	6355	6.500	6.575	6.600	6.650	6.700

IV. MALİYETLENDİRME

2020-2024 Dönemi Maliyet Tahmini						
		2020	2021	2022	2023	2024
AMAÇ 1	**Toplu Ulaşımı Cazip Hale Getirmek**	**837.270.000**	**920.997.000**	**1.013.096.700**	**1.114.406.370**	**1.225.847.007**
HEDEF 1.1	Bireysel ulaşım yerine toplu taşımanın tercih edilmesi için, toplu ulaşım hizmetlerini hızlı, ekonomik ve memnuniyet verecek bir şekilde sunmak.	837.270.000	920.997.000	1.013.096.700	1.114.406.370	1.225.847.007
HEDEF 1.2	Toplu taşıma araçları ile güvenli verimli ve konforlu bir ulaşım sağlayarak vatandaş memnuniyetini artırmak	-	-	-	-	-
HEDEF 1.3	Kentin yaşam kalitesini arttırmayı amaçlayan, sürdürülebilir ve başkent özelliklerini öne çıkarmak	-	-	-	-	-
AMAÇ 2	**Kurumsal Mükemmeliyet ve Sürekli Gelişim**	**334.061.000**	**367.467.100**	**404.213.810**	**444.635.191**	**489.098.710**
HEDEF 2.1	Araştırma, geliştirme, eğitim ve ileri teknolojiye önem veren gelişmeye açık kurumsal yapı oluşturmak.	50.000	55.000	60.500	66.550	73.205
HEDEF 2.2	İş sağlığı ve güvenliği kültürünü geliştirmek, standartlarını artırmak	9.000	9.900	10.890	11.979	13.177
HEDEF 2.3	Güvenlik hizmetlerini geliştirmek	252.000	277.200	304.920	335.412	368.953
HEDEF 2.4	Afet risklerinin azaltılmasına yönelik uygulamalar geliştirmek	-	-	-	-	-
HEDEF 2.5	Akıllı ve mobil uygulamaları hizmetlerimizde yaygınlaştırmak	-	-	-	-	-

HEDEF 2.6	Personelin bilgi ve iletişim teknolojilerine ilişkin becerilerini geliştirmek	150.000	165.000	181.500	199.650	219.615
HEDEF 2.7	Toplu taşıma araçlarında vatandaş güvenliğine yönelik uygulamalar ve sistemler oluşturmak	-	-	-	-	-
HEDEF 2.8	Ulusal ve Uluslararası tanınırlığı artırmak	-	-	-	-	-
HEDEF 2.9	Kurumun mali yapısını güçlendirmek amacıyla giderleri azaltıcı, gelirleri artırıcı önlemleri almak ve tasarrufları özendirmek	296.600.000	326.260.000	358.886.000	394.774.600	434.252.060
HEDEF 2.10	Yürürlükteki teşvik ve fonlardan azami seviyede yararlanmak	-	-	-	-	-
HEDEF 2.11	Mal alımlarında yerli kaynaklara öncelik vermek	-	-	-	-	-
HEDEF 2.12	Ekonomik ömrünü doldurmuş tesisleri yenilemek ve otobüs taşımacılığında iyileştirmeler yapmak	37.000.000	40.700.000	44.770.000	49.247.000	54.171.700
AMAÇ 3	**Raylı ve Kablolu Toplu Taşımacılığı yaygınlaştırmak**	**47.000.000**	**51.700.000**	**56.870.000**	**62.557.000**	**68.812.700**
HEDEF 3.1	Raylı ve kablolu sistemler ağını genişletmek.	30.000.000	33.000.000	36.300.000	39.930.000	43.923.000
HEDEF 3.2	Raylı Sistem istasyonlarında yolcu güvenliğini artırmak.	17.000.000	18.700.000	20.570.000	22.627.000	24.889.700
HEDEF 3.3	Metro araçlarını yerlileştirilmek.	-	-	-	-	-
HEDEF 3.4	Raylı ve kablolu sistemlerdeki araç ve sistemlerin çalışmasında sürekliliği sağlamak.	-	-	-	-	-

AMAÇ 4	**Çevreye Duyarlı Olmak ve Hizmetlerimizde Yeni Teknolojileri uygulamak**	**142.225.000**	**156.447.500**	**172.092.250**	**189.301.475**	**208.231.623**
HEDEF 4.1	Toplu taşıma alanında yeni teknolojileri yakından izlemek ve uygulamak	17.000.000	18.700.000	20.570.000	22.627.000	24.889.700
HEDEF 4.2	Hizmetlerin sunumunda kalite ve verimliliği artırmak için bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımına önem vermek	5.225.000	5.747.500	6.322.250	6.954.475	7.649.923
HEDEF 4.3	Sürdürülebilir şehirler yaklaşımına uygun olarak otobüs filomuzda düşük emisyonlu araçlar bulundurmak	120.000.000	132.000.000	145.200.000	159.720.000	175.692.000
HEDEF 4.4	Engelli bireylerin erişilebilirliğini sağlamak	-	-	-	-	-
HEDEF 4.5	Toplu taşımada emisyon değeri düşük kablolu sistemleri kullanmak	-	-	-	-	-
HEDEF 4.6	Atık yönetimine önem vermek	-	-	-	-	-
HEDEF 4.7	Şehir Alt Yapısının Bisiklet Ulaşımına Uygun Hale Getirmek	-	-	-	-	-
HEDEF 4.8	Şehir içi ulaşımda bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak	-	-	-	-	-
AMAÇ 5	**Çalışanların Gelişiminin ve Memnuniyetinin Arttırılması**	**5.000**	**5.500**	**6.050**	**6.655**	**7.321**
HEDEF 5.1	Hizmet kalitesini ve personel verimliliğini yükseltmek	5.000	5.500	6.050	6.655	7.321
Stratejik Amaçlar İçin Kullanılacak Ödenek Toplamı		**1.360.561.000**	**1.496.617.100**	**1.646.278.810**	**1.810.906.691**	**1.991.997.360**

MALİ KAYNAK TABLOSU					
KAYNAK	**2020**	**2021**	**2020**	**2023**	**2024**
FAALİYET TOPLAMI	1.360.561.000,00	1.496.617.100,00	1.646.278.810,00	1.810.906.691,00	1.991.997.360,10
GENEL YÖNETİM GİDERLERİ TOPLAMI	544.439.000,00	598.882.900,00	658.771.190,00	724.648.309,00	797.113.139,90
GENEL TOPLAM	**1.905.000.000,00**	**2.095.500.000,00**	**2.305.050.000,00**	**2.535.555.000,00**	**2.789.110.500,00**

KAYNAK İHTİYACI TABLOSU					
	2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
PERSONEL GİDERLERİ	55.265.000,00	60.791.500,00	66.870.650,00	73.557.715,00	80.913.486,50
SOSYAL GÜVENLİK KUR.	9.261.000,00	10.187.100,00	11.205.810,00	12.326.391,00	13.559.030,10
MAL VE HİZMET ALIM GİDERLERİ	1.418.958.000,00	1.560.853.800,00	1.716.939.180,00	1.888.633.098,00	2.077.496.407,80
FAİZ GİDERLERİ	3.569.000,00	3.925.900,00	4.318.490,00	4.750.339,00	5.225.372,90
CARİ TRANSFERLER	15.050.000,00	16.555.000,00	18.210.500,00	20.031.550,00	22.034.705,00
SERMAYE GİDERLERİ	225.610.000,00	248.171.000,00	272.988.100,00	300.286.910,00	330.315.601,00
SERMAYE TRANSFERLERİ	4.805.000,00	5.285.500,00	5.814.050,00	6.395.455,00	7.035.000,50
BORÇ VERME	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
YEDEK ÖDENEKLER	172.482.000,00	189.730.200,00	208.703.220,00	229.573.542,00	252.530.896,20
TOPLAM	**1.905.000.000,00**	**2.095.500.000,00**	**2.305.050.000,00**	**2.535.555.000,00**	**2.789.110.500,00**

V. İZLEME ve DEĞERLENDİRME

V. İZLEME VE DEĞERLENDİRME

Stratejik Planlar hangi kuruluş ve hangi amaçlar için yapılmış olursa olsun, plan ve planlama kavramları uygulanmayı ve uygulamanın izlenmesini, gereken koordinasyon fonksiyonunun yerine getirilmesini, uygulamanın denetimini ve elde edilen sonuçların değerlemesini de kapsamına alır. Uygulanmayan bir plan yapmanın anlamı olmadığı gibi, uygulanması gerektiği şekilde izlenmeyen ve elde edilen sonuçları değerlemeye tabi tutulmayan planlarla da tespit edilen hedef ve amaçlara ulaşmak mümkün değildir.

2015-2019 yıllarını kapsayan EGO Genel Müdürlüğü stratejik planındaki amaç ve hedefler, kuruluşun izleme ve değerlendirme süreçlerinde düzenli olarak ele alınmış, hedeflenen ve ulaşılan sonuçlar karşılaştırılmıştır. Her yıl sonunda hazırlanan faaliyet raporlarıda amaç ve hedeflerle ilgili performans göstergeleri değerlendirilmiştir. Plan sürecinde izleme ve değerlendirme süreçleri sonucunda elde edilen bilgiler kullanılarak faaliyetlerin sürekli olarak iyileştirilmesi sağlanmıştır.

EGO Genel Müdürlüğü 2020-2024 stratejik planının uygulanmaya başlamasıyla amaç ve hedefler doğrultusunda yürütülecek çalışmaları izleme süreci başlayacaktır. Bu süreçde stratejik planda belirlenen amaç ve hedeflere ne ölçüde erişildiği belirli aralıklarla raporlanacaktır.

İzleme ve Değerlendirme Süreçleri

Süreç Adı	Süreç Açıklaması
İdare Encümeni Toplantıları	-Genel Müdür Onaylı Gündemde, Genel Müdür Başkanlığında Genel Müdür yardımcıları, Hukuk Müşaviri ve Daire -Başkanlarıyla gündemdeki maddeler sırayla görüşülerek, varsa gerekli görülen değişiklikler yapılarak öneriler karara bağlanır.
Üst Yönetim Değerlendirme Toplantıları	-Harcama birimlerinin yöneticileri ve toplantı konularıyla ilgili personel, EGO Genel Müdürünün Başkanlığında toplanır. -Toplantıda kuruluş performans göstergelerine ait konular gözden geçirilerek değerlendirilir. -Gösterge hedeflerinden sapma varsa nedenleri ve sapmaya karşı alınacak ön-lemler tespit edilir.
Brifing, İstatistik ve Raporlar	-Bütçe ve Mali işler Dairesi Başkanlığının koordinatörlüğünde hazırlanan har-cama birimlerine ait değerlendirmeler Ocak, Nisan, Temmuz ve Ekim aylarında Brifing Raporu olarak üst yönetime sunulur. -Kuruluşa ait istatistiki veriler her ay hazırlanıp istatistik raporlarıyla üst yönetici bilgilendirilir.
Yatırım Projeleri İzleme Raporları	–Kuruluşun yatırım projeleri Ocak, Nisan, Temmuz ve Ekim aylarında izleme raporu halinde üst yönetime sunulur.

VI. EKLER

İç Paydaş Anket Formu

I.YÖNETİM KALİTESİ

1-Yöneticiler (Genel Müdür) sorunları kolaylıkla çözebiliyor, öncelikleri belirleyebiliyor ve önderlik yapabiliyor.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

2-Yöneticiler (Genel Müdür Yardımcıları) sorunları kolaylıkla çözebiliyor, öncelikleri belirleyebiliyor ve önderlik yapabiliyor.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

3-Yöneticiler (Daire Başkanları) sorunları kolaylıkla çözebiliyor, öncelikleri belirleyebiliyor ve önderlik yapabiliyor.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

4 - EGO çok iyi yönetilmektedir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

5- Yöneticilere (Genel Müdür) kolayca ulaşılmaktadır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

6- Yöneticilere (Genel Müdür Yardımcıları) kolayca ulaşılmaktadır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

7- Yöneticilere (Daire Başkanları) kolayca ulaşılmaktadır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

8- EGO'da iletişim kanalları yeterlidir. Kurumdaki gelişmelerden haberdar olunur.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

II.KURUM KÜLTÜRÜ

9- Yöneticiler eğitime önem veriyorlar.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

10- Yöneticiler iyileştirme çalışmalarına yönelik kaynak sağlamada başarılıdırlar.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

11-Yöneticiler ödül ve ceza sistemlerini kullanarak iyileştirmeyi yeterli ölçüde destekliyorlar.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

12- Yöneticiler işbirliğine önem veriyorlar.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

13- Yöneticilerin çalışanların başarılarını takdir etmeleri (yazılı belge, takdir v.b.) yeterlidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

14-Yöneticiler başarıların takdirinde objektif davranmaktadırlar.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

15- Yöneticiler çalışanlarını düşünür ve sahiplenir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

16- EGO'da görev dağılımı objektif olarak yapılmaktadır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

17- EGO yenilikçidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

18- EGO benzeri diğer kamu kurumlarına liderlik edebilecek özelliklere sahiptir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

19- EGO çalışanlarının güvenliğini önemser.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

20- Mevcut finansal kaynaklar (bütçe) etkili ve verimli kullanılmaktadır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

21- Mevcut teknolojinin avantajlarından yararlanılmaktadır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

22- Birimler birbirleri ile uyumlu faaliyet göstermektedir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

23- Kuruluşumuzun internet sitesi yeterlidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

III.HİZMETLER

24- EGO hizmet verdiği kitlelere önem verir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

IV.KAYNAKLAR

25- EGO güçlü kaynaklara sahiptir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

V.ÇALIŞMA KOŞULLARI

26- EGO'da fiziksel çalışma ortamı iyidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

VI.ÇALIŞANLAR

27 -EGO yeterli ve donanımlı çalışanlara sahiptir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

28- EGO ile ilgili olumlu kanaate sahibim.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

29- EGO güvenebileceğim bir kuruluştur.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

30- Bulunduğum görev ilgi ve yeteneklerime uygundur.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

31- EGO'da çalışmaktan memnunum.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

10- Yöneticiler iyileştirme çalışmalarına yönelik kaynak sağlamada başarılıdırlar.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

11-Yöneticiler ödül ve ceza sistemlerini kullanarak iyileştirmeyi yeterli ölçüde destekliyorlar.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

12- Yöneticiler işbirliğine önem veriyorlar.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

13- Yöneticilerin çalışanların başarılarını takdir etmeleri (yazılı belge, takdir v.b.) yeterlidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

14-Yöneticiler başarıların takdirinde objektif davranmaktadırlar.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

15- Yöneticiler çalışanlarını düşünür ve sahiplenir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

16- EGO'da görev dağılımı objektif olarak yapılmaktadır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

17- EGO yenilikçidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

18- EGO benzeri diğer kamu kurumlarına liderlik edebilecek özelliklere sahiptir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

19- EGO çalışanlarının güvenliğini önemser.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

20- Mevcut finansal kaynaklar (bütçe) etkili ve verimli kullanılmaktadır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

21- Mevcut teknolojinin avantajlarından yararlanılmaktadır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

22- Birimler birbirleri ile uyumlu faaliyet göstermektedir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

23- Kuruluşumuzun internet sitesi yeterlidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

III.HİZMETLER

24- EGO hizmet verdiği kitlelere önem verir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

IV.KAYNAKLAR

25- EGO güçlü kaynaklara sahiptir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

V.ÇALIŞMA KOŞULLARI

26- EGO'da fiziksel çalışma ortamı iyidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

VI.ÇALIŞANLAR

27 -EGO yeterli ve donanımlı çalışanlara sahiptir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

28- EGO ile ilgili olumlu kanaate sahibim.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

29- EGO güvenebileceğim bir kuruluştur.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

30- Bulunduğum görev ilgi ve yeteneklerime uygundur.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

31- EGO'da çalışmaktan memnunum.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

32-EGO'da çalıştığım birimin önemli bir elemanı olduğumu düşünüyorum.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

33-EGO'da uzmanlık, ilerleme ve kendini geliştirme imkanı vardır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

34- Yemekhane hizmetleri yeterlidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

35- Bir EGO çalışanı olarak size uygun seçeneği işaretleyiniz.

Burada çalışmanın bir ayrıcalık olduğunu düşünüyorum.

Burası sanki evim gibi.

Burada kendimi güvende hissediyorum.

Her sabah istemeyerek geliyorum.

Dış Paydaş Anket Formu

Kurum/Kuruluşun adı:
Görevi:
Yaşı:
Eğitim Durumu:

1-EGO Genel Müdürlüğü'nün hizmetlerinden memnunum.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

2- EGO Genel Müdürlüğü'nün sunduğu hizmetler kişi ve kuruluşların istek ve ihtiyaçlarına cevap verebilmektedir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

3- EGO Genel Müdürlüğü'nün faaliyetleri ile ilgili olarak kamuoyu bilgilendirilmektedir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

4- EGO Genel Müdürlüğü'nün hizmetlerini web sitesinden öğrenebiliyorum.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

5-EGO Genel Müdürlüğü aldığı kararlar ve yaptığı yatırımlarla var olan etkin ve güçlü markasını daha da sağlamlaştırmaktadır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

6- EGO Genel Müdürlüğü ismi Ankara'da toplu ulaşımı simgeler.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

7- EGO Genel Müdürlüğü'nün ulusal ekonomiye katkısı yüksektir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

8- EGO Genel Müdürlüğü etkili, önemli ve tanınan kamu kurumlarından birisidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

9- EGO Genel Müdürlüğü görevlerini ve sorumluluklarını tam olarak yerine getirmektedir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

10- EGO Genel Müdürlüğü yeni teknolojilere uyum sağlamada başarılıdır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

11- Ankara'da şehir içi ulaşım oldukça düzenlidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

12- EGO Genel Müdürlüğü çalışanları, hizmet sundukları kişilere karşı güler yüzlü ve saygılı davranmaktadır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

13-Vatandaşların huzurlu olarak güne başlamalarında, toplu taşıma hizmetleri oldukça önemlidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

14-Toplu taşıma hizmetlerindeki kaliteli uygulamalar, toplu taşıma araçlarının tercih edilebilirliğini artırmıştır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

15- Otobüs filosunda yapılan yenilenme çalışmaları toplum tarafından takdir edilmektedir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

16- Ankara'da Metro ve ANKARAY ulaşımı oldukça düzenlidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

17- EGO otobüsleri, Metro ve ANKARAY temiz ve bakımlıdır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

18- Yeni raylı sistem yapım çalışmaları kamuoyunca takdir edilmektedir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

19- Sorular ve sorunlar için EGO Genel Müdürlüğü'ne iletişim kolaydır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

20- EGO CEPTE uygulamasından memnunum.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

21- EGO Genel Müdürlüğü'ne yönelik iyileştirilmesini, geliştirilmesini düşündüğünüz hususlar varsa beklentilerinizi belirtiniz.

BEKLENTİLERİNİZ
1-
2-
3-
4-
5-

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:1352 11.10.2019

K A R A R

EGO Genel Müdürlüğünün 2020 – 2024 yıllarına ait Stratejik Planına ilişkin EGO Genel Müdürlüğünün 03.09.2019 gün ve 12401 sayılı yazısı Büyükşehir Belediye Meclisinin 11.10.2019 tarihli toplantısında okundu.

Konu üzerinde yapılan görüşmelerden sonra; 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu'nun 9. maddesi gereğince, "'Kamu İdarelerinde Stratejik Planlamaya İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" hükümlerine uygun hazırlanan EGO Genel Müdürlüğünün 2020 – 2024 Yılları Stratejik Planı oylanarak oybirliği ile kabul edildi.

Mansur YAVAŞ Meclis Başkanı	Tuğba AYDOS Divan Katibi	Harun ÖZTÜRK Y.Divan Katibi

Harun KARAN
Kararlar Şube Müdürü
ASLIDIR