ANKARA

BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI

Stratejik Plan

2015 - 2019

EGO

EGO GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Ankara 2014

EGO GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı Koordinatörlüğünde hazırlanmıştır.

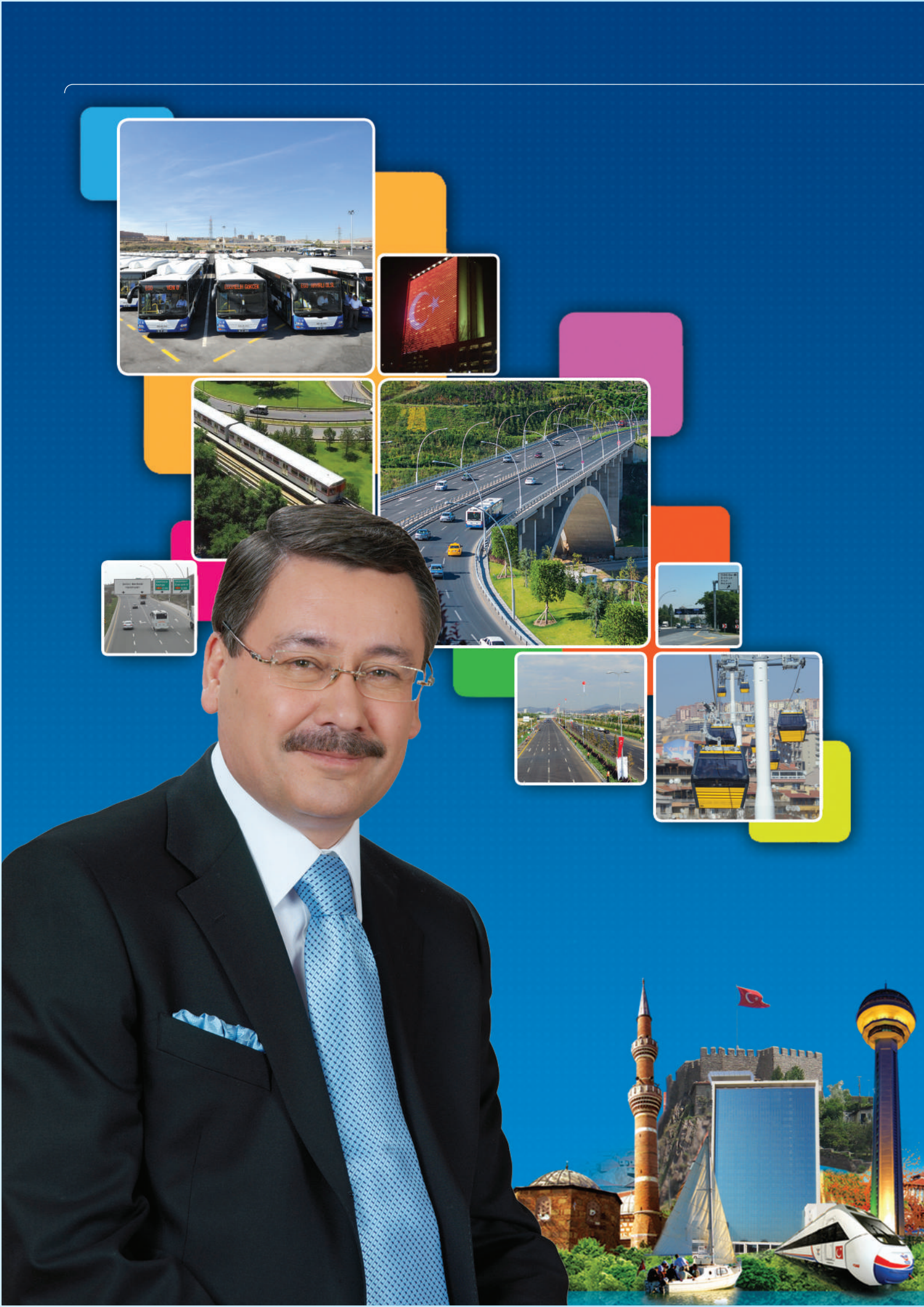
Basım : Semih Ofset Matbaacılık
Basım Tarihi : Eylül 2014
Tasarım : Semih Ofset

Eylül 2014/Ankara

Recep Tayyip ERDOĞAN
Cumhurbaşkanı

Ahmet DAVUTOĞLU
Başbakan

Efkan ALA
İçişleri Bakanı



Saygıdeğer Ankaralılar,

Türkiye Cumhuriyetinin Başkenti Ankaranın, her şeyden önce başkent olmasından kaynaklanan büyük bir sorumluluğu vardır. Her yıl nüfusu artan ve hızla büyüyen Ankara'da, başarının yolu planlı ve programlı çalışmaktan geçer. Hızla gelişen ve değişen dünyada, kamu yönetiminin ve kamu hizmetlerinin düzenlenmesinde, planlanmasında yeni yaklaşımların benimsenmesi birer zorunluluk haline gelmiştir. Katılımcılığı, hesap verebilirliği, şeffaflığı, başarının ölçülebilirliğini ve uzlaşmayı dikkate alan bu yeni yaklaşımların en önemli araçlarından biri de "Stratejik Planlama"dır. Bu yaklaşımlarla hazırlanan EGO Genel Müdürlüğü 2015-2019 Stratejik Planı, Ankaralı hemşerilerimin gelecekteki ulaşım ihtiyaçlarına bu günden çözüm üretmeye yönelik bir anlayışın ifadesidir.

Stratejik Planın temel amacı; ulaşım hizmetlerini en hızlı, en konforlu ve en güvenli şekilde yerine getirerek, yaşanabilir kentler arasında ilk sırada yer alan Ankaramızı dünya ölçeğinde de en üst düzeylere taşımaktır.

2010-2014 dönemini kapsayan stratejik plan döneminde hedeflerimiz doğrultusunda gurur verici başarılara imza attık. Otobüs filomuzu sürekli yenileyerek, yaş ortalamasını düşürdük. CNG ile çalışan çevre dostu otobüs sayımızı 1290'a çıkararak Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliğince (UITP) "Avrupanın En Çevreci Otobüs Filosu" ödülüne layık görüldük. Toplu ulaşım ve konuyla ilgili bilişim sektöründe Türkiyenin en seçkin projesi olarak gösterilen EGO CEP'TE uygulamasıyla Ankaralı hemşerilerimi durakta otobüs beklemekten kurtardık. Akıllı Bilet, Akıllı Durak ve Araç İçi Yolcu Bilgilendirme Sistemi projelerimizle akıllı uygulamaları hemşerilemizin hizmetine sunduk. Engelli vatandaşlarımızın otobüslerimizden faydalanabilmesi ve erişilebilirliklerinin kolaylaştırılması amacıyla otobüslerimizin büyük bir bölümüne engelli rampası yaptık. Otobüs filomuzda kliması bulunmayan otobüslere klima takılmasıyla klimalı otobüs sayımızı 1446'ya ulaştırdık. Plan döneminde Kızılay-Çayyolu, Batıkent-Sincan metro hatlarını işletmeye açtık. Türkiyede ilk defa Yenimahalle metro istasyonu - Şentepe arasında toplu ulaşımda teleferik projesini hizmete sunduk. Ankara'da yollarımızı dünya standartlarında yön levhasıyla donatıp, sinyalizasyon ve işaretleme çalışmalarıyla vatandaşlarımızın trafikte daha güvenli hareket etmelerini sağladık. Planlı kentleşmeyi destekleme ve bütünsel bir kent içi ulaşım sistemi oluşturmak amacıyla Ankara Ulaşım Ana Planını tamamlama aşamasına geldik. Özetle hayal ettiğimiz ve planladığımız yoldan şaşmadan çalışmalarımızı sürdürdük. Önümüzdeki plan döneminde de Ankaralı hemşerilerimizin bize verdiği destek ve güvenle hizmetlerimiz kesintisiz devam edecektir.

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

İ. Melih GÖKÇEK

Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı
Avrupa Ödülü Kazanan Kentler Birliği Başkanı
Küresel Tasarım Kentleri Teşkilatı Başkanı

SUNUŞ

Misyonunu Ankara'da ulaşım hizmetlerini en güvenilir, en hızlı, en ekonomik, en rahat ve en çok memnuniyet verecek şekilde belirleyen, vizyonunu Ankaralıları huzur ve güven içinde hayata taşıyan kurum olmayı 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, geçmişte Ankara'ya elektrik, havagazı, doğalgaz sağlamış, öncü kimliğiyle sadece Ankara'da değil, Türkiye'de de pek çok ilke imza atmış Başkent Ankara'nın değerli bir markasıdır.

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. Kuruluşumuz temel değerlerine bağlı kalarak vizyonunu ve misyonunu günün koşullarına göre yenileyerek, teknolojideki son gelişmeleri hizmetlerine yansıtarak, köklü geçmişini geleceğe taşımaktadır.

2015-2019 Stratejik Planımızı hazırlarken, EGO'nun kurumsal geçmişi ve birikiminden gelen tecrübelerini kurumsal gelişim süreciyle bir bütün hale getirmeye çalıştık.

Tüm paydaşlarımızın katılımını sağlayarak ve onların düşünce, öneri ve taleplerini dikkate alarak hazırladığımız Stratejik Plan'da amaç, hedef ve stratejilerimizi ayrıntılarıyla sunmaya çalıştık. Önümüzdeki beş yılı kapsayan Stratejik Planımız bu yönüyle Başkent Ankara'nın da bir anlamda toplu ulaşımda gelecek planlamasıdır.

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

Necmettin TAHİROĞLU

Genel Müdür

İÇİNDEKİLER

I. GİRİŞ **18**

II. DURUM ANALİZİ **24**

A. Tarih İçinde Ankara 24

B. EGO Genel Müdürlüğünün Tarihçesi 30

C. Kuruluşun Yasal Yükümlülükleri ve Mevzuat Analizi 35

D. Kuruluşun Faaliyet Alanları 37

a. Otobüs Hizmetleri 37

b. Raylı Sistemler Hizmetleri 42

c. Ulaşım Hizmetleri 49

E. Paydaş Analizi 50

F. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi 54

1. Teşkilat Yapısı 54

2. Beşeri Kaynaklar 60

3. Kurum Kültürü 64

4. Bilgi ve Teknolojik Kaynaklar 65

Çevre Analizi 70

- Dünyada Toplu Taşıma 70
- Türkiyede Toplu Taşıma 72
- Ankarada Toplu Taşıma 73
- Ulusal, Sektörel Plan ve Programlarla Kuruluşumuz Hizmetleri Arasındaki Uyum 75
- Güçlü ve Zayıf Yönler ile Fırsat ve Tehditler (GZFT) Analizi 76

III. GELECEĞE BAKIŞ **79**

A. Misyon,Vizyon 80

B. İlke ve Değerlerimiz 81

C. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri 86

IV. MALİYETLENDİRME **99**

V. İZLEME VE DEĞERLENDİRME **103**

VI. EKLER **105**

- İç Paydaş Anket Formu 106
- Dış Paydaş Anket Formu 108
- Yararlanıcılar Anket Formu 110
- ABB Meclis Karar

GİRİŞ

A. GİRİŞ

Geleceği elde etmek için şimdiden yapılan teknik çalışmaya planlama 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 değişmeleri, 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 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.

- S**tratejik 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.

- **Stratejik planlama, çevrenin, kuruluşun politika ve amaçlarının, 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 değişikliklerin getirilmesi, 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 misyon ve 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

"Ülkemizin 2023 hedefleri doğrultusunda, toplumumuzu yüksek refah seviyesine ulaştırmak yolunda önemli" belge olan Onuncu Kalkınma Planı; "küresel ekonomide geleceğe dönük risklerin ve belirsizliklerin sürdüğü, dünya ekonomisinde değişim ve dönüşümlerin yaşandığı, yeni dengelerin oluştuğu, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında güç dengelerinin yeniden şekillendiği bir ortamda hazırlanmış" ve "yüksek, istikrarlı ve kapsayıcı ekonomik büyümenin yanı sıra hukukun üstünlüğü, bilgi toplumu, uluslararası rekabet gücü, insani gelişmişlik, çevrenin korunması ve kaynakların sürdürülebilir kullanımı gibi unsurları kapsayacak şekilde tasarlanmıştır".

Onuncu Kalkınma Planı "Nitelikli İnsan, Güçlü Toplum", "Yenilikçi Üretim, İstikrarlı Yüksek Büyüme", "Yaşanabilir Mekanlar, Sürdürülebilir Çevre", "Kalkınma İçin Uluslararası İşbirliği" başlıkları kapsamındaki hedef ve politikalara yer vermektedir.

EGO Genel Müdürlüğü Stratejik Planı 06.07.2013 Tarihli Resmi Gazetede yayımlanan Onuncu Kalkınma Planındaki (2014-2018) politikalara uygun olarak hazırlanmıştır. Stratejik Plan hazırlanırken Kalkınma Planında yer alan amaç ve hedeflere hizmet edecek şekilde politikalar belirlenmiştir.

EGO Genel Müdürlüğü 1. Stratejik Planını 2007-2011 dönemi için öngörmüştür. Kuruluşumuzun doğalgaz dağıtım hizmetlerinin 01.09.2007 tarihinde yeni kurulan Başkent Doğalgaz Dağıtım A.Ş.'ye devredilmesi ve ayrıca Büyükşehir Belediye bünyesindeki Trafik İşleri Dairesi Başkanlığının kaldırılarak, Ulaşım Dairesi Başkanlığı adıyla Kuruluşumuz bünyesine katılması nedeniyle Stratejik Plan 2010-2014 yıllarını kapsayacak şekilde yenilenmiş ve güncellenmiştir. Kuruluşumuzun 2015-2019 dönemini kapsayacak olan Stratejik Planı için hazırlık çalışmaları 09.06.2014 tarihli Genel Müdürlük Genelgesi ile başlatılmış ve "Kamu İdareleri İçin Stratejik Planlama Kılavuzu" kapsamındaki süreç ve model önerileri çerçevesinde, Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığının koordinatörlüğünde yürütülmüştür.

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

Buna göre;

Stratejik Planlama Ekibi Üst Kurulu

Necmettin TAHİROĞLU	Genel Müdür	SP Üst Kurul Başkanı
Mahmut EMİRDOĞAN	Genel Müdür Yrd.	Üye
Faruk AKÇAY	Strateji Gel.Dai.Bşk.	Üye
Yasin POLAT	Bütçe ve Mali İşl.Dai.Bşk.	Üye

Stratejik Planlama Ekibi

Faruk AKÇAY	Strateji Gel.Dai.Bşk.	Ekip Başkanı
Yasin POLAT	Bütçe ve Mali İşl.Dai.Bşk.	Üye
Recep KONOKMAN	İç Denetim Birimi Bşk.	Üye
İsmail ERDOĞAN	Teftiş Kurulu Bşk.	Üye
Avni ERDOĞAN	Raylı Sis.Dai.Bşk.	Üye
Mümtaz DURLANIK	Ulaşım Dai.Bşk.	Üye
Abdurrahman KÖSEOĞLU	Otobüs İşl.Dai.Bşk.	Üye
Mehmet SÜTÇÜ	İnsan Kay.Eği.Dai.Bşk.	Üye
Hikmetullah EVRENSEL	Destek Hiz.Dai.Bşk.	Üye
İsmail KESGİN	Bilgi İşl.Dai.Bşk.	Üye
Eyüp BAŞAT	Satınalma Dai.Bşk.	Üye
Sinan YILMAZ	Araç Bak.Ona.Dai.Bşk.	Üye
Bedrettin AYÇİÇEK	Str.Gel.Dai.Bşk.Şb.Md.	Üye
Cevat YILDIRIM	Oto.İşl. Dai.Bşk.Şb.Md.	Üye
Lokman YILMAZ	Raylı Sis. Dai.Bşk.Şb.Md.	Üye
Kadir Ali BÜYÜKYAZICI	Ulaşım Dai.Bşk.Şb.Md.	Üye
Süleyman MAVUŞ	Str.Gel.Dai.Bşk.lığı	Üye
Hülya AKSU	Büt.Mali İşl.Dai.Bşk.Şb.Md.	Üye
Neriman GÜNDÜZ	Büt.Mali İşl.Dai.Bşk.Şb.Md.	Üye
Sevilay BOSTANCI	Büt.Mali İşl.Dai.Bşk.lığı	Üye
Selda KOÇYİĞİT	Ulaş.Dai.Bşk.lığı	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, dış paydaş ve yararlanıcılar anketi yapılmıştır. Kuruluşun çalışmaları ile yapılan iç paydaş anketi ve kuruluş faaliyetleriyle ilişkisi olan kamu ve özel sektör kuruluşlarıyla yapılan dış paydaş anketi çalışmalarında, web sitesi aracılığıyla paydaşlara ulaşılmış, seçilen anket sorularının cevaplandırılması istenmiştir.

Ayrıca kuruluşumuz hizmetlerinden yararlanan vatandaşlara yönelik "Yararlanıcılar anketi" gerçekleştirilmiştir.

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.

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

Hazırlanan Stratejik Plan (2015-2019) genel olarak planlama ve uygulama sürecinin etkinliğini artıracak ve kaynakların akılcı (rasyonel) kullanımına katkıda bulunacaktır.

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. "..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 önemi yanı sıra, Anadolu'da tarih boyunca şaşırtıcı bir devamlılık sezinlenir." Doğal bir sentez yapma olanağı, bu devamlılığın temelinde yatsa gerekir. Ankara'da diğer Anadolu şehirleri gibi, politik devrelere göre bazen barış ve birliğe kavuşmuş bir ülkenin şehri olarak gelişmiş, yol geçitliğine 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 belirlen-

miştir. 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.

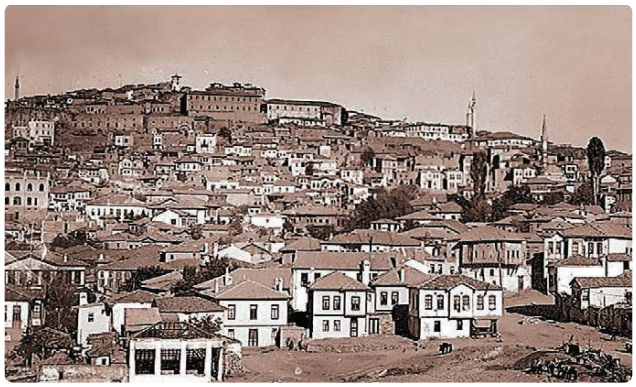
I4.yüzyıl'ın sonlarına doğru Osmanlı Beyliği'nin güçlenerek, Anadolu'da siyasal birliği sağlama çabası içine girmesiyle Ankara bir "sınır kenti" olarak önem kazanmıştır. 1354'te Orhan Gazi zamanında Süleyman Paşa tarafından Osmanlı topraklarına katılan Ankara 1402 Ankara Savaşı sonrası birkaç kez el 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. yüzyıllar da 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 iplikve 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 imparatorluğunun 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-ekonomik 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 savaşların 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 kentlerde 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 olan 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 kesimi" 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, Gölbaşı, 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 almışlardı. 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 binaları gibi binaların aydınlatma ihtiyaçlarına cevap verilebilmekteydi.

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 İşletmeler 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

Yukarıda anılan 24 Mart 1927 yılında imzalanan sözleşmeyle aynı firmaya Ankara'da 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 ilaveyle Kasım 1938'de 9000 m^3'lük 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 bindir. 1989 yılında Rusya kaynaklı doğalgaz hattının Ankara'ya getirilmesi sonucunda havagazı üretimi durdurulmuş 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'te 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. 1998 yılında toplam 267 Mercedes otobüs satın alınmıştır. Bu otobüslerin 197'si solo, 70'i körüklü otobüstür. 2007 tarihinde 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.

Her yıl nüfusu artan ve hızla büyüyen Ankara'da yaşayan başkentlilere güvenilir ve konforlu toplu taşıma hizmeti vermek amacıyla, otobüs filosu sürekli yenilenmiş, yaş ortalaması düşürülmüştür. EGO Genel Müdürlüğü, Avrupa'nın en çevreci otobüs filosuna sahiptir. CNG ile çalışan otobüs sayısı 1290'dır. Doğalgazlı otobüsleri toplu taşıma filosuna ilk katan kuruluş olması yanında, filosunda Avrupa'da bu sayıda CNG'li otobüs bulunduran kuruluşların birincisidir.

Otobüs Filosuna yeni katılan körüklü otobüslerin tamamı alçak tabanlı, engelli kullanımına uygun klimalı, kameralı ve GPS takip sistemli araçlardır.

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 Kızılay istasyonu inşaatının Temmuz 1991 de Kızılay meydanının trafiğe kapatılmasıyla başlanmıştır.Temmuz 1992 de Kızılay tekrar trafiğe açılmış, bu tarihten itibaren Kızılay 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 8527 m uzunluğundaki hafif raylı toplu taşım sistemi ANKARAY ile günde 95.000 dolayında yolcu taşınmaktadır.

Kızılay-Batıkent arasındaki 14.661 m.lik güzergahta çalışacak olan Ankara Metrosu'nun yapım çalışmalarına ise Nisan 1993 de başlanmış ve metro 1997 yılının sonunda işletmeye açılmıştır. Ankara Metrosunda (1.Etap) bugün günde ortalama 163.000 yolcu taşınmaktadır.

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 Kızılay-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 2015 yılında ticari işletmeye açılması öngörülmektedir.

Yapım çalışmasına 21.05.2013 tarihinde başlanan ve Yenimahalle metro istasyonu ile Şentepe arasında hizmet verecek olan, Türkiye'de gerçek anlamda toplu taşıma amaçlı Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı;

yerden ortalama 5,5 m yükseklikte, yürüyen merdiven ve asansörlü 4 duraklı, 24 adet ana taşıyıcı direkli, içinde kamera ve müzik yayını bulunan, istasyonlarda koltuktan ısıtmalı, 106 adet 10'ar kişilik taşıma kabinli, 3257 metrelik kablolu hattan oluşmaktadır. Bu hat üzerinde saatte tek yönde 2.400 yolcu taşınacak olup istasyona her 15 saniyede bir taşıma kabini girecektir. Yenimahalle metro istasyonu ile Şentepe arasındaki 3.257 metrelik mesafede 200 metrelik kot farkında çalışacak olan teleferik sistemi, bu mesafeyi 13,5 dakikada kat edecektir. Yenimahalle-Şentepe teleferik sistemi 17 Haziran 2014 tarihinde hizmete girmiştir.

e) Ulaşım Hizmetleri

Genel Müdürlüğümüze 2007 yılında verilen yeni görevlerden biri de kentimizde trafik düzen ve güvenliğinin sağlanmasıdır. Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 15.11.2007 tarih ve 2776 sayılı kararı ile Büyükşehir Belediyesi bünyesindeki Trafik İşleri Dairesi Başkanlığı kaldırılarak; "Ulaşım Dairesi Başkanlığı" adıyla Kuruluşumuz bünyesine katılmıştır. Böylece kuruluşumuz Ankara Büyükşehir Belediyesi mücavir alan sınırları içerisinde ulaşım ana planı yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini planlamak ve koordinasyonu sağlamak; mücavir alan sınırları içinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma yerleri ile kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmekle görevlendirilmiştir.

2013 yılında kentimizde trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla toplam 16.104 trafik işaret levhası, 373.021 m^2 yol çizgi çalışması yapılmış ve 45 adet kavşak sinyalize edilmiştir.

Kentimizin muhtelif cadde ve bulvarlarında trafik akışının iyileştirilmesine yönelik akıllı ulaşım sistemlerinin uygulanması kapsamında kentimizin 17 cadde ve bulvarında, 91 kavşakta yeşil dalga uygulamasına geçilmiştir. Ayrıca anayol akımının gereksiz kesilmesinin ve bekleme sürelerinin artmasının önlenmesi amacıyla, 16 adet kavşaktaki bağlantı yollarına " loop dedektör" uygulaması yapılmıştır.

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 Doğaz-gaz 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.

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 15.11.2007 tarih ve 2776 sayılı kararı ile Büyükşehir Belediye bünyesindeki Trafik İşleri Dairesi Başkanlığı kaldırılarak "Ulaşım Dairesi Başkanlığı" adıyla Kuruluşumuz bünyesine katılmıştır.

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 sürdürmekte olup kurumlar vergisine tabi değildir.

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

RG Yayın Tarihi	Yasa No	Yasa Adı
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 Sendikalar 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
24.12.203	5018	Kamu Mali ve Kontrol Kanunu
23.07.2004	5216	Büyükşehir Belediyesi Kanunu
03.07.2005	5393	Belediye Kanunu
30.06.2012	6331	İş Sağlığı ve İş Güvenliği Kanunu

EGO İkincil Mevzuat Listesi

Mevzuat Adı
Kuruluş Görev ve Çalışma Esaslarına İlişkin Yönetmelik
İdare Encümeni Çalışma Yönergesi
Disiplin Kurulları ve Disiplin Amirleri Hakkında Yönetmelik
Personel Yönetmeliği
Teftiş Kurulu Yönetmeliği
Tahsilat Yönetmeliği
Psikoteknik 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
İş Sağlığı ve Güvenliği İç Yönetmeliği
Raylı Sistem Yolcu Taşıma Yönergesi
Hasar Tespit Yönergesi

D. KURULUŞUN FAALİYET ALANLARI

a. Otobüs Hizmetleri

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.

Kuruluşumuz otobüsle toplu taşımacılığı cazip hale getirmek amacıyla, yolcuların kararlarında etkili olan konfor, dakiklik, güvenirlik ve erişebilirlik gibi değişkenlerin niteliğini her yıl artırmaktadır.

Kuruluşumuz otobüs filosu sürekli yenilenmiş ve filonun yaş ortalaması düşürülmüştür. Bunu yaparken çevreyi kirletmeyen, engelli vatandaşlarımıza daha rahat ulaşım hizmeti veren otobüslerin filomuza katılmasına devam edilmiştir. Filomuza yeni katılan körüklü otobüslerimizin tamamı alçak tabanlı, engelli kullanımına uygun, klimalı, kameralı ve GPS takip sistemli araçlardır.

Avrupa'nın en çevreci otobüs filosuna sahip olan kuruluşumuz, CNG ile çalışan otobüs sayısını 1290'a ulaştırmıştır. Kuruluşumuz, doğalgazlı otobüsleri toplu taşıma filosuna ilk katan kuruluş olmamız yanında, Avrupa'da bu sayıda filosunda CNG'li otobüs bulunduran kuruluşların birincisidir. Kuruluşumuzun doğalgazlı, çevreci filosuna Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UİTP) tarafından Cenevre'de "Avrupa'nın En Çevreci Otobüs Filosu Ödülü" verilmiştir.

Engelli vatandaşlarımızın otobüslerimizden faydalanabilmesi ve erişilebilirliklerinin kolaylaştırılması amacıyla engelli rampası mevcut otobüs sayısı 930'a ulaşmıştır.

Otobüs filomuzda kliması bulunmayan otobüslere klima takılmasıyla klimalı otobüs sayısı 1446 olmuştur.

Kuruluşumuz otobüs hizmetlerini, 5 adet bölge şube müdürlüğüne bağlı 50 hareket noktasından yönlendirilen 360 hatta günlük ortalama 1408 adet (iş günleri) otobüsle verilmektedir. 2013 yılında 3.165.759 sefer yapılarak toplam 227.594.240 kişiye toplu taşıma hizmeti verilmiştir.

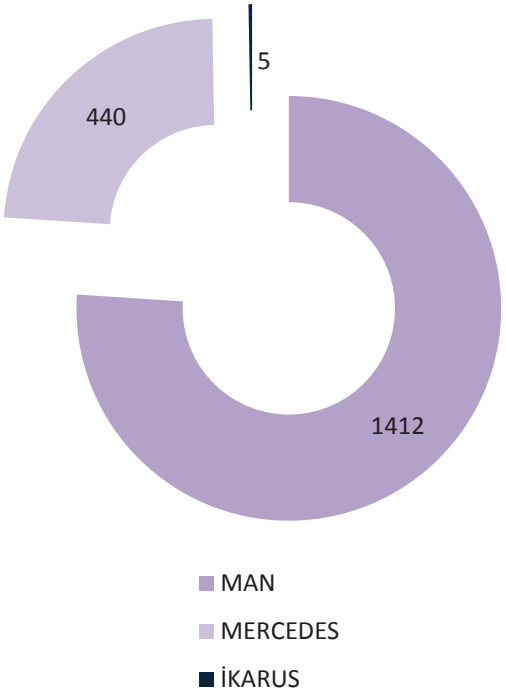
Bölgelere Göre Hareket Noktası, Hat ve Otobüs Sayıları

	Hareket Noktası	Hat Sayısı	Otobüs Sayısı
1. Bölge	11	71	347
2. Bölge	10	77	335
3. Bölge	11	78	354
4. Bölge	10	60	338
5. Bölge	8	71	483
Toplam	**50**	**357**	**1.857**

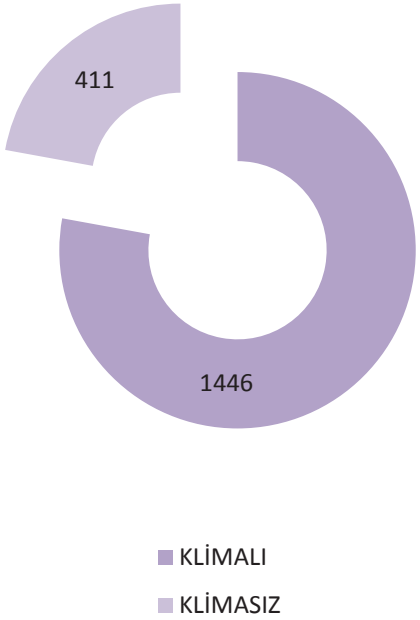
EGO Genel Müdürlüğü Araç Filosu

Marka - Tip	Model	Kapasite	Toplam
Mercedes SI	1987	89	1
Man SI	1988	106	1
Mercedes SI	1988	89	7
İkarus (Körüklü)	1991	140	3
İkarus (Normal)	1992	92	2
Man Körüklü Dizel	1994	140	50
Man SI 232	1998	106	1
Mercedes SI	1999	100	192
Mercedes Körüklü	1999	157	70
Man Dizel	2006	82	70
Man (Doğalgazlı)	2007	82	400
Man (Doğalgazlı)	2008	82	90
Man (Doğalgazlı - Klimalı)	2009	80	350
Man (Doğalgazlı - Klimalı)	2010	80	210
Man (Doğalgazlı - Klimalı)	2011	80	40
Man (Körüklü - Doğalgazlı Klimalı)	2012	152	125
Mercedes (Dizel Körüklü)	2012	151	124
Man Körüklü Cng - Klimalı	2013	152	75
Mercedes Dizel Körüklü	2013	151	46
Toplam			1857

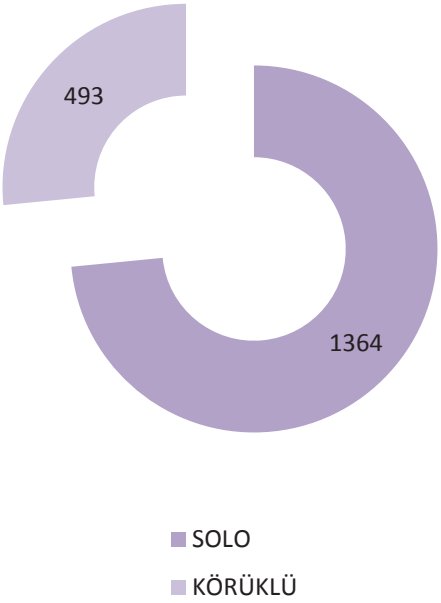
Otobüs Filosunun Markalara Göre Dağılımı



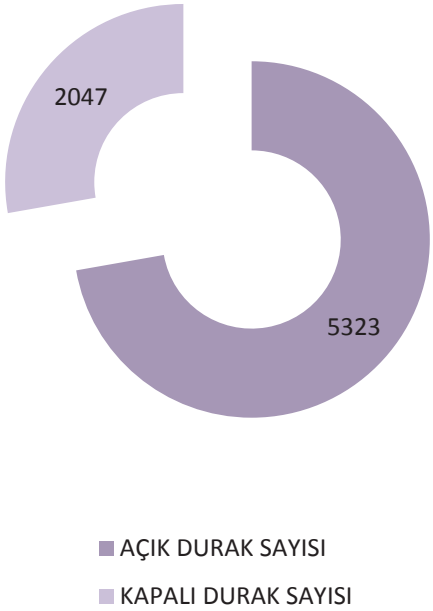
Otobüs Filosunun Klima Durumuna Göre Dağılımı



Otobüs Filosunun Araç Kapasitesine Göre Dağılımı

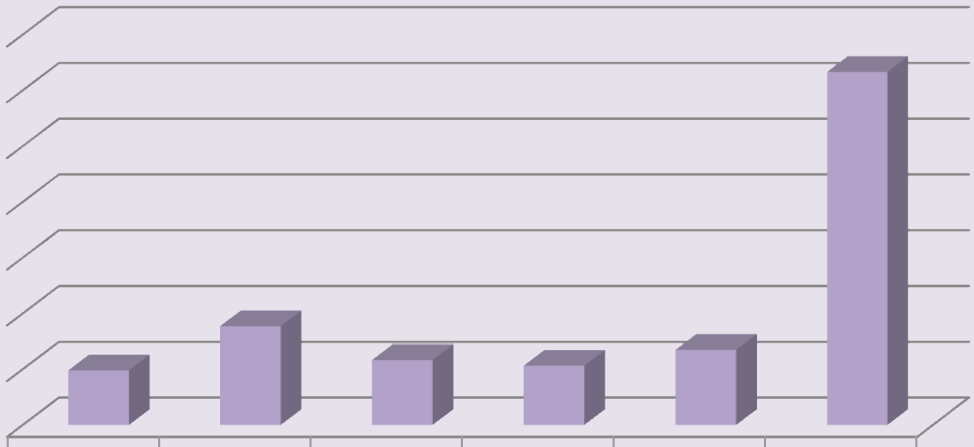


Durakların Kapalılık Durumunu Göre Dağılımı



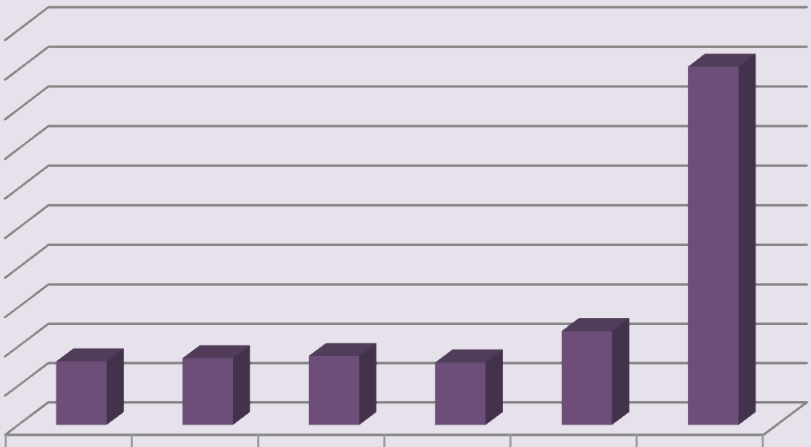
TOPLAM: 7370

Sefer Sayılarının Bölgelere Göre Dağılımı (2013 Yılı)



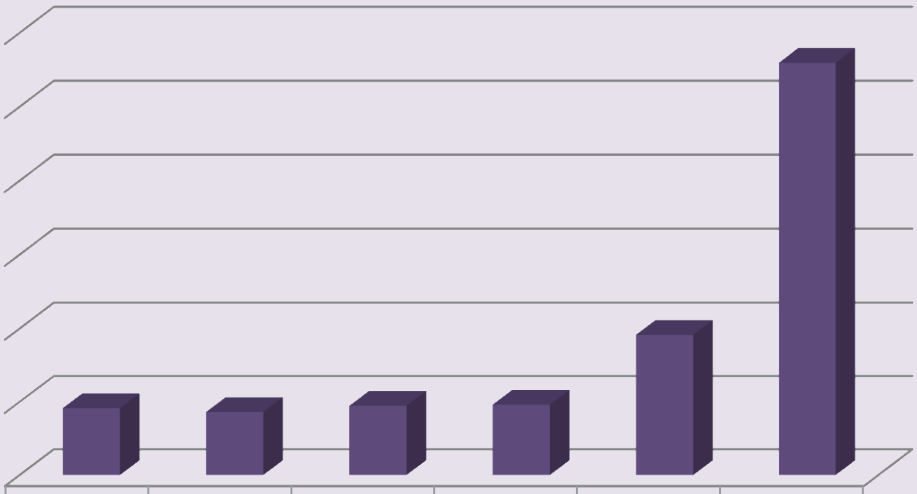
	1.Bölge	2.Bölge	3.Bölge	4.Bölge	5. Bölge	Genel Toplam
Sefer Sayısı	490.100	886.012	582.681	532.123	674.843	3.165.759

Servise verilen Araçların Bölgelere Göre Dağılımı (2013 Yılı)



	1.Bölge	2.Bölge	3.Bölge	4.Bölge	5. Bölge	Genel Toplam
Servise Verilen Araç Sayısı	81.199	85.234	88.094	79.847	119.682	454.055

Otobüsün Yaptıkları Yol Uzunluklarının Bölgelere Göre Dağılımı (2013 Yılı)



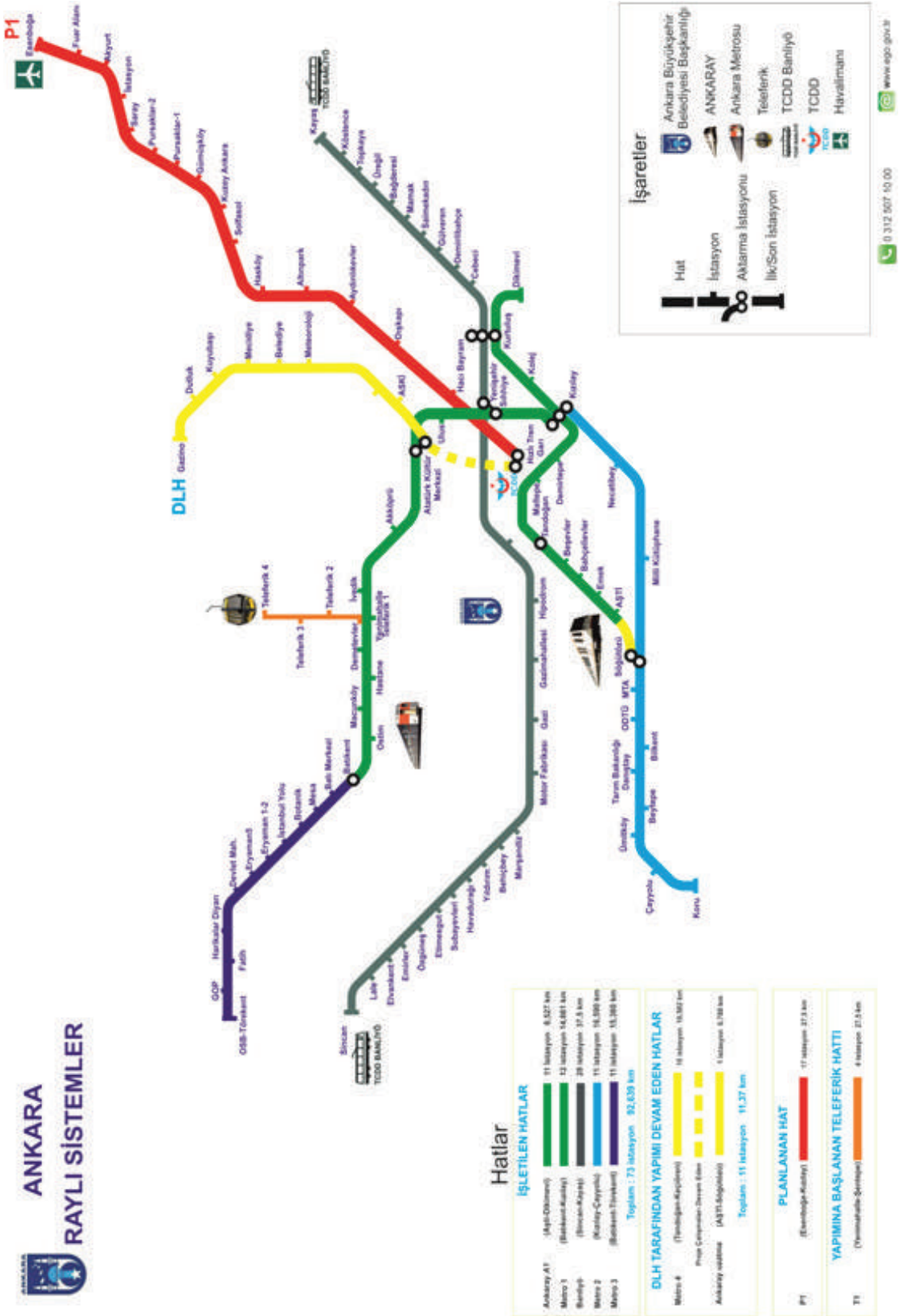
	1.Bölge	2.Bölge	3.Bölge	4.Bölge	5. Bölge	Genel Toplam
Yol Uzunluğu (km)	18.269.390	17.198.364	18.919.927	19.220.414	38.287.137	111.895.233

b. Raylı Taşıma Hizmetleri

Raylı sistemler, küçük ölçekli kentlerden metropollere kadar bir çok değişik nüfus yoğunluklarına ve ulaşım taleplerine, büyüyebilen yapısıyla toplu taşımaya çağdaş, konforlu, hızlı, güvenli ve çevreye duyarlı çözümler getirmektedir. Günümüzde dünyanın büyük şehirlerinin hemen hepsinde toplu taşıma çoğunlukla raylı sistemlerle yapılmaktadır.

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

1996 yılında fiziksel olarak ayrılmış Dikimevi-Beşevler otobüs yolunun güzergahı üzerinde hafif raylı sistem olan ANKARAY, 1997 yılında ise Kızılay-Batıkent arasında ağır raylı sistem olan Ankara Metrosu hizmete girmiştir. Ankara Metrosunun 2. aşaması olan Kızılay-Çayyolu ve 3. aşaması olan Batıkent-Sincan-Törekent metro hatları ise 2014 yılında hizmete girmiştir. Ankara Metrosunun 4. Aşaması olan AKM-Keçiören metro hattının yapımına devam edilmekte olup 2015 yılında hizmete açılacaktır.


ANKARA
RAYLI SİSTEMLER
P1
DLH
Hatlar
İşaretler
Hat
İstasyon
Aktarma İstasyonu
İlk/Son İstasyon
Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı
ANKARAY
Ankara Metrosu
Teleferik
TCDD Banliyö
TCDD
Havalimanı
0 312 507 10 00
www.ego.gov.tr

ANKARA İLİ RAYLI SİSTEM HATLARI

Raylı Sistem Hattı	Hat Uzunluğu	Güzergah	İstasyon Sayisi	Ulaşım Süresi
A1 ANKARAY (AŞTİ-DİKİMEVİ)	8.527 m.	AŞTİ-Emek-Bahçelievler-Beşevler- Tandoğan-Maltepe- Demirtepe-Kızılay- Kolej- Kurtuluş-Dikimevi	11	13 dk.
M1 (KIZILAY-BATIKENT)	14.661 m.	Kızılay-Sıhhıye- Ulus-AKM- Akköprü-İvedik-Yenimahalle- Demetevler-Hastane-Macunköy-Ostim-Batıkent	12	23 dk.
M2 (KIZILAY-ÇAYYOLU)	16.590 m.	Kızılay- 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.
TCDD BANLİYÖ TRENİ	36 Km.	Sincan-Lale -Elvankent-Emirler-Özgüneş-Etimesgut-Havadurağı-Behiçbey-Marşandiz-Gazi-Gazi Mah.-Hipodrom-Ankara(Gar)-Yenişehir-Kurtuluş-Cebeci-Demirlibahçe-Gülveren-Saime Kadın-Mamak-Bağderesi-Üreğil-Topkaya-Köstence-Kayaş	26	53 dk.

ANKARAY

Ankara Şehirler Arası Otobüs Terminali (AŞTİ) - Dikimevi Hafif Raylı Sistem Hattı ANKARAY, kent merkezi ve yakın çevresinde daha etkin bir toplu taşım hizmetinin sağlanması 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	80km / 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

ANKARA METROSU M1 (KIZILAY-BATIKENT)

Raylı sistemler ağının birinci aşaması olan Kızılay-Batıkent metro hattının yapımına 29.03.1993 tarihinde başlanmıştır. Kızılay'dan başlayarak Ulus-Yenimahalle-Demetevler-Ostim-Batıkent güzergahında hizmet vermekte olan hattın toplam uzunluğu 14.661 m'dir. 2013 yılında M1 hattında 54.316.166 kişi taşınmıştır.

Güzergah üzerinde delme olarak yapılan tünel uzunluğu 3.025 m, aç-kapa olarak yapılan tünel uzunluğu 2.591 m Yapılan hemzemin uzunluğu 1.731 m yarma uzunluğu 2.088 m, yapılan viyadük uzunluğu 3.210 m, istasyonların uzunluğu ise 2.016 m'dir.

Ortalama istasyon aralığı 1.283 m, minimum istasyon aralığı 837.35 m maksimum istasyon aralığı 1.877,50 m'dir. Her bir istasyondaki peron boyu ise 140 m'dir.

ANKARA METROSU ARAÇLARININ ÖZELLİKLERİ

	Bombardier Araçları	Csr Araçları
Boyu	22,78 m	22,87 m
Eni	3,15 m	3.12 m
Yüksekliği	3,64 m	3,64
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 kişi (43 oturan)
Dizideki Araç Sayısı	6	3'lü dizi dizi çalıştırılmaktadır
Araç Filosu	108 (18 adet 6'lı)	324 (54 adet 6'lı)
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 Süre	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 (Kızılay-Batıkent) SİSTEM ÖZELİKLERİ

Hat Uzunluğu	14.661 M
İstasyon Sayısı	12
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 VCD 3.Ray
Uygulanabilir Kapasite	2.520.000 yolcu/gün
İşletmeye Alınış Tarihi	28 Aralık 1997

ANKARA METROSU M2 (Kızılay-Çayyolu)

Ankara metrosunun ikinci aşaması olan 16.590 m hat uzunluğunda 11 adet istasyondan oluşan Kızılay-Çayyolu metro hattı 13 Mart 2014 tarihinde hizmete girmiştir. Güzergah üzerinde delme tünel uzunluğu 6548 m, aç-kapa olarak yapılan 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 (Kızılay-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

ANKARA METROSU M3 (Batıkent-Sincan-Törekent)

Kızılay'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. Güzergah üzerinde 1.823 m hemzemin, 2.254 m yarma, 2.033 m viyadük, 6.620 m aç-kapa tünel, 1.370 m delme tünel ve 1.260 m istasyon mevcuttur. Ortalama istasyon aralığı 1.255 m, minumum istasyon aralığı 633 m, maksimum istasyon aralığı 2.747 m'dir. Peron boyu 140 m'dir.

ANKARA METROSU M3 (Batıkent-Sincan-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 M4 (Keçiören-AKM)

Keçiören Gazinodan başlayarak Kuyubaşı - Mecidiye - Belediye - Dışkapı ASKİ - Atatürk Kültür Merkezi (AKM) güzergahında yapımı devam etmekte olan hattın uzunluğu 9.220 m'dir. Toplam 9 istasyonlu ve 60 araçlı (10 adet 6'lı dizi) sistemin Gazinodan Ovacık mevkine, AKM'den Gar - Sıhhıye ve Kızılay tarafına uzatılmak suretiyle toplam hat uzunluğu 17.120 m'ye, istasyon sayısı 15 adete, araç sayısı da 120 adet (20 adet 6'lı dizi) olması planlanmaktadır. M4 Keçiören metro hattının 2015 yılında ticari işletmeye açılması öngörülmektedir.

ANKARAY HATTI UZATMASI (AŞTİ-SÖĞÜTÖZÜ)

ANKARAY hattı, Kızılay-Çayyolu M2 metro hattı işi kapsamında Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminali (AŞTİ) istasyonundan itibaren uzatılarak Söğütözü ortak istasyonuna bağlanmıştır. 788 m uzunluğundaki hattın inşaat işleri tamamlanmış olup 2014 yılı sonuna kadar hizmete girmesi planlanmıştır.

RAYLI SİSTEMLERE (ANKARAY, Ankara Metrosu M1) AİT BİLGİLER (2013 YILI)

	Yolcu Sayısı	Harcanan Enerji (Kw)	Yapılan Sefer (Tur)
ANKARAY	35.107.331	16.525.632	60.793
Ankara Metrosu M1	54.316.166	40.412.870	58.307
TOPLAM	**89.423.497**	**56.938.502**	**119.100**

YENİMAHALLE-ŞENTEPE TELEFERİK HATTI

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 istasyonu ile Şentepe'yi bağlayan teleferik sistemi, metrodan çıkanların beklemeden kısa sürede Şentepe'ye ulaşmalarını sağlayacaktır. Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı; yürüyen merdiven ve asansörlü, dört istasyonlu, 106 adet 10'ar kişilik taşıma kabinli, 3.257 m uzunluğunda kablolu hattan oluşmaktadır. Hat üzerinde saatte tek yönde 2.400 yolcu taşıma kapasiteli sistemde her kabin 15 saniyede bir istasyona girmektedir. 200 metrelik kot farkında çalışan teleferik sistemi bu mesafeyi 13,5 dakikada katetmektedir. Hatta ait ilk üç istasyon 17 Haziran 2014 tarihinde işletmeye açılmıştır. 1.817 metrelik 4. İstasyona kadar olan bölümünde yapım çalışmaları devam etmektedir.

c. **Ulaşım Planlama Hizmetleri:**

EGO Genel Müdürlüğü, Ankara İl Sınırları içerisinde ulaşım ana planı yapmak veya yaptırmak ve uygulamak, ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini planlamak ve koordinasyonu sağlamak, il sınırları içinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçlarıyla kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği tüm işleri büyük bir titizlikle yürütmektedir.

Ankara'da yollarımızı dünya standartlarında yön levhalarıyla donatıp, sinyalizasyon ve işaretleme çalışmalarıyla vatandaşlarımızın trafikte daha güvenli hareket etmelerini sağlamak amacıyla alt yapı çalışmalarımız her yıl özenle devam etmektedir.

2000-2014 yıllarını kapsayan 4.5 yıllık plan döneminde kentin muhtelif yerlerinde 68.412 adet standart işaret levhası, 1.632 adet T tipi, L tipi ve ön gösterici levha ve sistem levhası yapılmıştır. Ayrıca kentin 17 arter ve 91 kavşağında yeşil dalga uygulamasına geçilmiştir. Ana yol akımının gereksiz kesilmesinin ve bekleme sürelerinin artmasının önlenmesi amacıyla 22 adet kavşakta bağlantı yollarına loop dedektör uygulaması yapılmıştır. 212 kavşağa sesli uyarı cihazı takılmıştır. İl sınırları içinde bulunan cadde, sokak ve kavşaklarda yaya ve taşıt trafiğinin güvenli ve düzenli bir şekilde akışının sağlanması amacıyla 1.398.091 m^2 yol çizgi çalışması yapılmıştır.

Planlı kentleşmeyi destekleme ve bütünsel bir kent içi ulaşım sistemi oluşturmak amacıyla, Ankara Ulaşım Ana Planının hazırlanması için Gazi Üniversitesi ile ortak hizmet projesi protokolü imzalanmıştır.

Hazırlanacak olan Ulaşım Ana Planı ile gerekli ulaşım yatırımları ve bunların öncelikleri, ulaşım ve trafik sisteminin işletme ve yönetim politika ve ilkeleri belirlenmiş; hedef yılı itibariyle orta ve uzun vadede oluşması beklenen yolculuk taleplerinin toplu taşıma ağırlıklı bir ulaşım sistemi ile karşılanabilmesi hedeflenmiştir. Çalışmaya başlanılmış olup, bu yıl içerisinde bitirilmesi planlanmaktadır.

Ulaşım Hizmetleri

Çalışmalar	2010	2011	2012	2013	2014 (İlk 6 Ay)	Toplam
Standart Trafik İşaret Levha Sayısı	16.877	14.579	12.339	16.104	8.513	68.412
Sinyalize Edilen Kavşak Sayısı	15	23	71	45	33	187
Yaklaşım Bilgilendirme ve Yön Levhası Sayısı	525	-	317	790	-	1.632
Sesli Uyarı Cihazı Bulunan Kavşak Sayısı	-	35	22	151	4	212
Yol Çizgi Çalışması (M^2)	208.384	202.242	438.568	373.021	175.876	1.398.091

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 ile yararlanıcılar/müşteriler 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.

Yararlanıcılar (Müşteriler): Genel Müdürlüğümüzün faaliyetlerinden ve hizmetlerinden yararlanan kişi, grup veya kurumlardır. Müşteriler dış paydaşların alt kümesidir.

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 tespiti,
- 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, 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, dış paydaşlar ve yararlanıcılar (müşteriler) olarak sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırma farklı paydaş grupları arasındaki ilişkilerin 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 görüşlerinin alınmasında ve plana yansıtılmasında etkinlik sağlamak üzere belirlenen paydaşların önceliklendirilmesi gerekir. Paydaşları önceliklendirilmesinde kuruluşumuz faaliyetlerini etkileme gücü ile kuruluşumuzun faaliyetlerinden etkilenme derecesi dikkate alınmıştır.

Paydaşların değerlendirilmesi:

Önceliklendirilen paydaşlarımız bu aşamada kapsamlı olarak değerlendirilmiştir. Paydaş analizi kap samında, 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 önerilerini 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, 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. İç paydaş anket çalışmaları kuruluşumuz bünyesinde her kademedeki birimden toplam 606 kişinin katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

Dış paydaş analizi çalışmalarında vatandaşlarımızın düşüncelerini öğrenebilmek amacıyla EGO Genel Müdürlüğü resmi web sitesinde stratejik planlama çalışmalarına yön verecek biçimde bir anket düzenlenmiştir. Bu ankete 240 kişi katılmıştır. Elde edilen veriler analiz edilmiş ve yorumlar değerlendirilmiştir

1. İç Paydaş Analizi

EGO Genel Müdürlüğü çalışanlarının memnuniyetini, çalışma koşullarını, 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, şeffaflık ve eşitlik ilkeleri göz önünde bulundurularak 35 soru olarak hazırlanmıştır.

İç Paydaş Analiz Sonuçları

Toplamda 606 adet anket formu doldurulmuş ve bu sayı genel kanaat oluşumu için yeterli görülmüştür. Uygulanan anket verilerine göre çalışanların büyük kısmının çalışma koşullarından ve kurumun imkanlarından memnun oldukları anlaşılmaktadır.

Çalışanların, EGO Genel Müdürlüğünde çalışmanın bir ayrıcalık olduğunu düşündükleri ve motivasyonlarını arttırıcı düzenlemelerin sürekli yapıldığını belirtmeleri en memnuniyet verici sonuçtur. Ankette ayrıca yöneticiler hakkında da sorunları kolaylıkla çözebildikleri, öncelikleri belirleyebildikleri ve önderlik yapabildikleri belirtilmektedir. Ancak, işlerine bağlılığı ve çalışma azmini yükseltecek ödül ve performans etkinliğinin arttırılmasının kurumun başarısını etkileyecek önemli bir düzenleme olacağı da öngörülmektedir.

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, 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 46 kurumda 240 kişinin katıldığı bir anket çalışması 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.

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 görülmektedir.

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 açılacak metro hatları, otobüs sayısının daha da arttırılması ve yeni güzergahların belirlenmesiyle Ankara'da toplu ulaşımın tercih edilme oranını arttıracaktır.

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 CEP'TE, Ankara Kart, Akıllı durak gibi akıllı ve mobil uygulamalara yenileri eklenmelidir. Wi Fi kullanan araç ve vagon sayısının, Kiosk sayısının, araç takipli hat sayılarının arttırılması kurumsal mükemmeliyet konusunda adım daha atılmasında rol oynayacaktır.

10. EGO Genel Müdürlüğü'nün hizmetlerinin kamuoyunda tanıtımlarının arttırılması

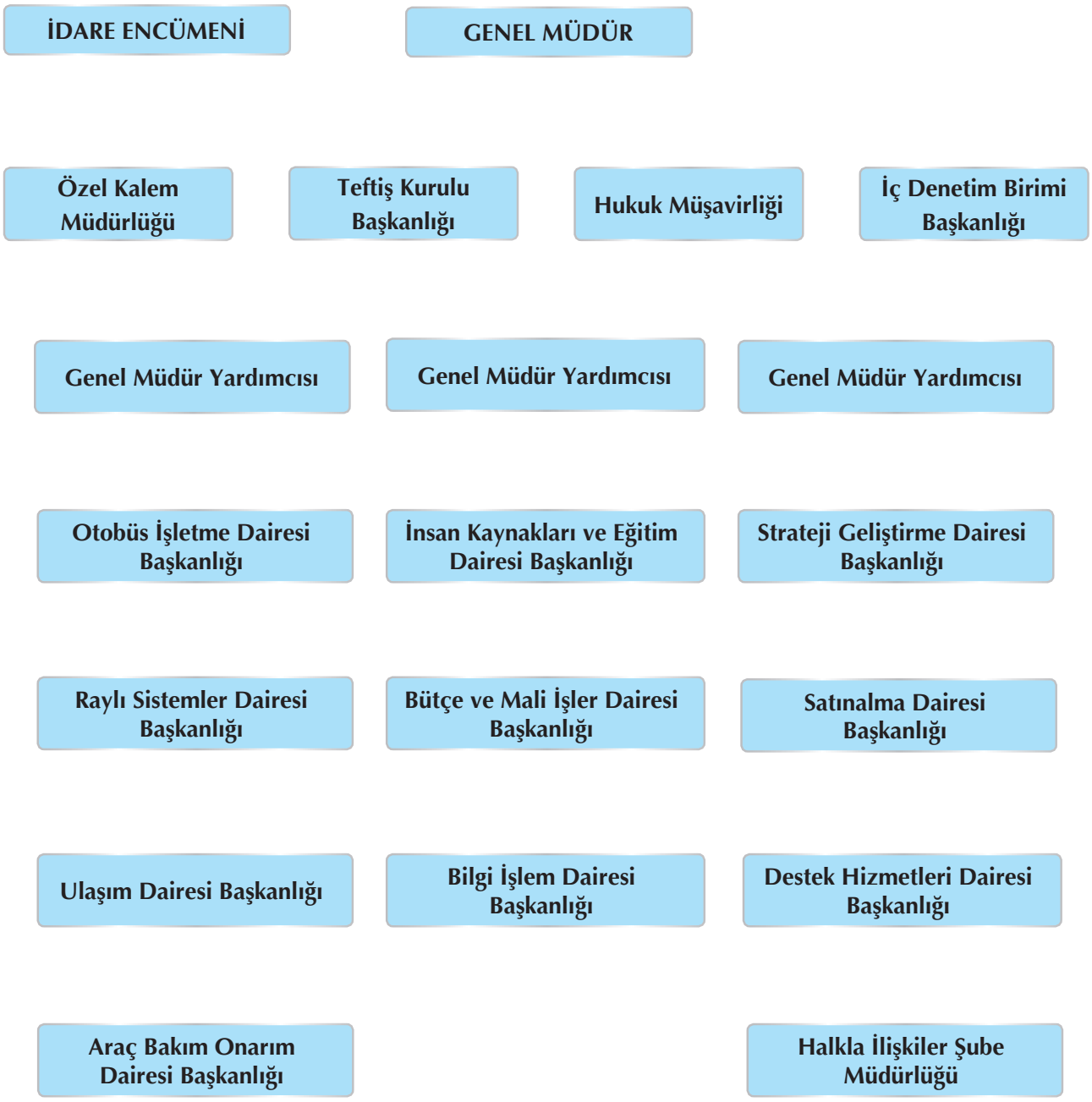
Teknolojik yenilikler kullanılarak kurumun internet sitesi, bilboard ve reklamlarla kurumumuzun tanıtımı arttırılarak mevcut imajımız tazelenmelidir. Çağdaş başkent Ankara'ya yakışan toplu ulaşımdaki hizmetlerimizin kalitesinin ve çeşitliliğinin kamuoyuyla paylaşılması gerek Ankara halkının gerekse Ankara'ya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

F. KURULUŞ İÇİ ANALİZ VE ÇEVRE ANALİZİ

I. Teşkilat 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 İdare Encümeni ve Daire Başkanlıklarının Görevleri

04 Eylül 2013 tarihinde yayımlanan EGO Genel Müdürlüğü Kuruluş - Görev ve Çalışma Esaslarına İlişkin Yönetmelik hükümlerine göre İdare Encümeninin ve Daire Başkanlıklarının görev yetki ve sorumlulukları aşağıda gösterilmiştir.

İdare Encümeninin Görev ve Yetkileri

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 Müdürün Başkanlığında, Genel Müdür Yardımcıları, 1. Hukuk Müşaviri ve Daire Başkanlarından oluşur.
3. Kuruluşun üst karar organı ve Yüksek Disiplin Kurulu 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.

Otobüs İşletme Dairesi Başkanlığının Görev, Yetkileri

1. Kuruluşumuzun 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. Kent içi lastik tekerlekli toplu taşıma hizmetlerine ilişkin kısa, orta ve uzun vade planlama çalışmalarını yapmak,
3. Kentsel gelişim de dikkate alınarak hat ve güzergâhlarda bulunan durak yerlerine ilişkin çalışmalar yapmak veya yaptırmak,
4. Hareket tarifeleri yapmak, uygulamak ve gerektiğinde düzeltmek, denetlemek,
5. Kuruluşumuza ait toplu taşıma araçlarını teknik ve ekonomik kurallara uygun olarak işletmek veya işlettirmek,
6. Toplu taşıma araçlarını çalışır durumda bulundurmak üzere sürekli etkin ve teknik denetimler yapmak,
7. Bağlı birimler arasında işbirliği ve koordinasyonu sağlamak,
8. Tarife tespitine esas olan dokümanları hazırlamak ve ilgili birimlere göndermek,
9. Toplu taşıma araçlarını kullanan hareket şoförlerine ve müracaatta bulunanlara psikoteknik test hizmetleri vermek ya da verdirmek,
10. Ücret toplama sistemlerini işletmek, işlettirmek, denetlemek,
11. Bu Yönetmeliğin 12'inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Raylı Sistemler Dairesi Başkanlığının Görev, Yetkileri

1. Raylı ve kablolu toplu ulaşım sistemlerine ilişkin altyapı yatırımı ve işletme kararlarına temel olacak etüt ve projeleri hazırlamak,
2. Raylı ve kablolu toplu ulaşım sistemlerinin düzgün ve sorunsuz işletilmesini sağlamak, bu amaçla sürekli etkin ve teknik denetimler yapmak,

3. Raylı ve kablolu toplu ulaşım sistemlerine ilişkin güzergah çalışmalarını yapmak, bu sistemlerle ilgili ihaleleri gerçekleştirmek ve ihale sonrası iş ve işlemleri yürütmek,
4. Kuruluşumuz raylı ve kablolu toplu ulaşım sistemleriyle ilgili işletmelerin yedek parça ihtiyaçlarını temin etmek, alternatif temin yollarının bulunması konularında araştırmalar yapmak
5. Bu Yönetmeliğin 12'inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Ulaşım Dairesi Başkanlığının Görev ve Yetkileri

1. Ankara Büyükşehir Belediyesi mücavir alan sınırları içerisinde ulaşım ana planı yapmak veya yaptırmak ve uygulamak,
2. Ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini planlamak ve koordinasyonu sağlamak,
3. Ankara Büyükşehir Belediyesi mücavir alan sınırları içinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, zaman ve güzergahını, durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek, kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği işleri yürütmek,
4. Trafik düzen ve güvenliğinin sağlanabilmesi için şehir içi yatay, düşey ve ışıklı işaret yapısını etüt etmek, planlamak ve projelendirmek ve uygulamak,
5. Trafik sistemlerinin bakım-onarım hizmetlerini yürüterek devamlılığını sağlamak, tek yön ve park yasağı gibi tedbirleri alarak uygulanacak yerleri belirlemek, trafiğin oluşumunda esas teşkil edecek yaya ve araç sayımlarını yapmak, değerlendirmek, trafikte güvenliğin arttırılması için sinyalizasyon ve altyapı çalışmalarını sürdürmek,
6. Teknolojik gelişmelere bağlı olarak, trafiğin bir merkezden kontrol edilmesini sağlamak üzere gerekli çalışmaları yürütmek,
7. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 10'uncu maddesinde belirtilen ve belediyelerin yükümlülüğünde bulunan trafik eğitim tesislerini çocuklar için oluşturmak ve işletmek,
8. Sıhhi ve gayri sıhhi müesseselere trafik izni ve yol geçiş izinleri vermek,
9. Meydan, bulvar, cadde ve sokaklar üzerinde yapılacak kazı çalışmalarının trafik güvenliği için çalışma alanında uygulanacak uygulama ve işaretleme plan veya projeleri ile uygun görülen izinleri vermek,
10. Belediyenin telsiz haberleşmesini sağlamak, Belediye (Büyükşehir, EGO, ASKİ) araçlarının filo takip ve yönetim sistemi ile yirmidört saat güzergah, hız, bekleme gibi takibini yapmak, veri kaydını tutmak,
11. EGO Otobüsleri, özel halk otobüsleri, özel toplu taşıma araçları ile özel servis araçlarını denetlemek ve buna bağlı belgeleri tutmak,
12. Büyükşehir Belediye sınırları içinde tahditli ticari araçlara "Ticari Araç Tahsis Belgesi" düzenlemek, özel halk otobüsü, özel servis aracı gibi toplu taşıma araçlarına ilgili yönetmelik çerçevesinde özel izin belgesi vermek, uygunluk işlemleri yapmak, yıllık vize işlemleri ile çalışma ruhsatı vermek, belli zamanlarda trafiğe katılmaları kısıtlanmış araçlara "Güzergah İzin Belgesini" vermek,
13. UKOME'nin sekretarya hizmetlerini yürütmek,
14. Bu Yönetmeliğin 12'inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığının Görev ve Yetkileri

1. Kuruluşumuzun geleceğe ilişkin amaçlarını, temel ilke ve politikalarını, hedef ve performans ölçütlerini, bunlara ulaşmak için izlenecek yöntemler ile kaynak dağılımlarını içeren stratejik planını hazırlamak,
2. Kuruluşumuz birimleri tarafından hazırlanan birim faaliyet raporlarını esas alarak, kuruluşumuzun faaliyet sonuçlarını gösteren Faaliyet Raporunu hazırlamak,
3. Yönetim bilgi sistemlerine ilişkin hizmetleri yerine getirmek,
4. Kuruluşumuzun görev alanıyla ilgili araştırma – geliştirme faaliyetlerini yürütmek,
5. Kuruluş faaliyetleriyle ilgili bilgi ve verileri toplamak, tasnif etmek, analiz etmek ve raporlamak,
6. Kuruluşumuzun tanıtım ve imajını geliştirici faaliyetler yapmak,
7. İç ve dış paydaş anketleri yaparak paydaş analizleri yapmak,
8. Toplu ulaşım konusunda kongre, konferans, seminer, sergi vb. düzenlemek,
9. Kuruluşumuzun stratejik planında belirlenen amaç ve hedeflerin gerçekleşme durumlarını izlemek,
10. Kuruluşumuzun yatırım projelerini izlemek ve yatırım projelerinin gerçekleşme ve uygulama sonuçlarına ilişkin raporları hazırlamak,
11. Kuruluşumuzun taşınmazlarının kayıtlarını tutmak, tapu ile ilgili işlemleri yürütmek,
12. İdarenin mülkiyetinde veya kullanımında bulunan taşınır ve taşınmaza ilişkin icmal cetvellerini düzenlemek ve konsolide etmek,
13. Kuruluşumuzun basın ve iletişim faaliyetlerini planlamak ve yürütmek,
14. Kuruluş hizmet standartlarını belirlemek ve geliştirmek,
15. Kuruluşumuzu ilgilendiren mevzuat taslaklarını ilgili mevzuat hükümlerine göre incelemek ve son şeklini vermek,
16. Kuruluşumuzla ilgili basılacak malzemelerin tasarımlarının hazırlanması ve basılabilir onayının verilmesi işlemlerini yapmak,
17. Bu Yönetmeliğin 12'inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

İnsan Kaynakları ve Eğitim Dairesi Başkanlığının Görev ve Yetkileri

1. Personel politikasının belirlenmesi, personelin işe alınması, terfi, emeklilik, işten çıkarma, disiplin, sicil ve diğer tüm özlük hakları ile ilgili işlemleri yapmak,
2. Personel kayıtlarını güncel, eksiksiz olarak tutmak,
3. Başkanlığa ait her türlü yazışma hizmetlerini yapmak,
4. Kuruluş kadrolarında çalışan ve ayrılan personelin maaş, ücret vb. istihkaklarına ilişkin tahakkuk işlemlerini yapmak, yapılan tahakkuk işlem tutarlarını ilgili birime intikal ettirmek,
5. Toplu-İş Sözleşmesi ile ilgili plan ve programları yapmak,
6. Kuruluşun tüm eğitim hizmetleriyle ilgili iş ve işlemlerini yapmak,
7. Kuruluş Disiplin Kurullarının ve İdare Encümeninin raportörlük hizmetlerini yapmak,
8. Personelin Sosyal Güvenlik Kurumu ile ilgili iş ve işlemlerini yapmak ve kayıtları tutmak,
9. Bu Yönetmeliğin 12'inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Bütçe ve Mali İşler Dairesi Başkanlığının Görev ve Yetkileri

1. Kuruluşumuzun performans programını hazırlamak,
2. Kuruluşun izleyen iki yılın bütçe tahminlerini de içeren kuruluş bütçesini, yıllık performans programına uygun olarak hazırlamak ve kuruluş faaliyetlerinin bunlara uygunluğunu izlemek ve değerlendirmek,
3. Bütçe kayıtlarını tutmak, bütçe uygulama sonuçlarına ilişkin verileri toplamak, değerlendirmek ve bütçe kesin hesabı ile mali istatistikleri hazırlamak,
4. Kuruluş tarifeleriyle ilgili iş ve işlemleri yapmak,
5. İlgili mevzuat çerçevesinde tahakkuk ettirilen kuruluş gelir ve alacaklarının takip ve tahsilâtını yürütmek, borçların ödemelerini yapmak,
6. Kuruluşumuz bütçesinin zamanında hazırlanmasını ve onaylanmasını sağlamak, uygulanmasını izlemek ve aksaklıkları giderecek tedbirleri almak,
7. Kuruluşumuzda iç kontrol sisteminin kurulması, standartlarının uygulanması ve geliştirilmesi konusunda çalışmalar yapmak ve ön mali kontrol faaliyetlerini yürütmek,
8. Muhasebe kayıtlarının usulüne ve standartlara uygun saydam ve erişilebilir bir şekilde tutulmasını sağlamak,
9. Mevzuatı uyarınca belirlenecek bütçe ilke ve esasları çerçevesinde, ayrıntılı harcama programı hazırlamak,
10. İdarenin diğer idareler nezdinde takibi gereken mali iş ve işlemleri yürütmek ve sonuçlandırmak,
11. Mali konularla ilgili mevzuatın uygulanması konusunda üst yöneticiye ve harcama yetkililerine gerekli bilgileri sağlamak ve danışmanlık yapmak,
12. Bu Yönetmeliğin 12'inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığının Görev ve Yetkileri

1. Kuruluşumuz birimlerinin bilgisayar teknolojisinden en iyi derecede yararlanmasını ve işlerin bilgisayar ortamında yapılmasını sağlamak,
2. Kuruluşumuzda donanım ve yazılımların kurulmasını, bakımlarının yapılmasını ve güvenliğini sağlamak,
3. Sistemin çalışır vaziyette tutulmasını sağlamak, teknolojik gelişmeleri takip ederek günün şartlarına uygun hale getirmek,
4. Kuruluşumuz bilişim yapısını, bilgi ve teknolojik kaynaklarını standartlara uygun hale getirmek,
5. Kurumsal internet sayfasını oluşturmak ve kuruluşumuz hizmetlerini web sayfasında sunmak,
6. Kuruluşumuz birimlerinin otomasyona geçecek hizmetleri ile ilgili genel ve detay analizlerin yapılmasını ve programların birimlerden gelen talepler doğrultusunda yazılmasını sağlamak,
7. Kuruluşumuzda çalışan uygulama yazılımlarının e-devlet sistemiyle uyumunu sağlamak,
8. Bu Yönetmeliğin 12'inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Destek Hizmetleri Dairesi Başkanlığının Görev ve Yetkileri

1. Kuruluşumuza ait taşınmazların bakım, onarım hizmetlerini yapmak,
2. Kuruluş personelinin iaşelerini kanunlar ve toplu-iş sözleşmesi gereğince karşılamak,

3. Kuruluş personeline toplu-iş sözleşmesi gereği verilen ayni yardımların temin edilmesini sağlamak,
4. Kuruluş taşınır-taşınmaz varlıklarının sigorta iş ve işlemlerini yapmak,
5. Kuruluşumuzun elektrik hizmet alımı, iletişim, iç temizlik, çevre düzenleme işlerini yapmak veya yaptırmak,
6. Hizmet alımıyla çalışan araçların dağıtımını yapmak,
7. Kreş, kamp ve lojmanlara ilişkin iş ve işlemlerini yapmak,
8. İş Sağlığı ve Güvenliği hizmetleri ile ilgili iş ve işlemleri yapmak veya yaptırmak,
9. Çalışan memur ve bakmakla yükümlü olduğu aile bireyleri ile kadrolu işçi personelin muayene ve tedavi işlemlerini yapmak,
10. Kuruluşun genel evrak ve posta işleri ile kurum arşiv hizmetlerini yürütmek,
11. Kuruluşumuz koruma ve güvenlik hizmetlerini yürütmek,
12. Kuruluşun sivil savunma, seferberlik ve savaş hali hizmetleri ile afet ve acil durum hizmetlerinin koordinasyonunu sağlamak,
13. Bu Yönetmeliğin 12'inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

Satınalma Dairesi Başkanlığının Görev ve Yetkileri

1. Genel Müdürlüğün reklam işlerini yürütmek,
2. Taşınır ve taşınmaz malları kiraya vermek, kiralama işine ait sözleşme yapmak ve takip etmek,
3. Satılacak ya da kiraya verilecek taşınır ve taşınmazların ihale edilmesi aşamasında, şartnamelerin ilgili birimce hazırlanmasını müteakip, diğer işlemlerini yürütmek, sözleşme yapılarak ihale işlem dosyasını uygulama birimine göndermek,
4. Özel toplu taşım araçlarının devir, fesih işlemlerini sözleşme hükümlerine uygun olarak yapmak ve bu araçlar hakkında resmi makamlarca istenilen bilgileri vermek,
5. Bu Yönetmeliğin 12'inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmak.

Araç Bakım Onarım Dairesi Başkanlığının görev ve yetkileri

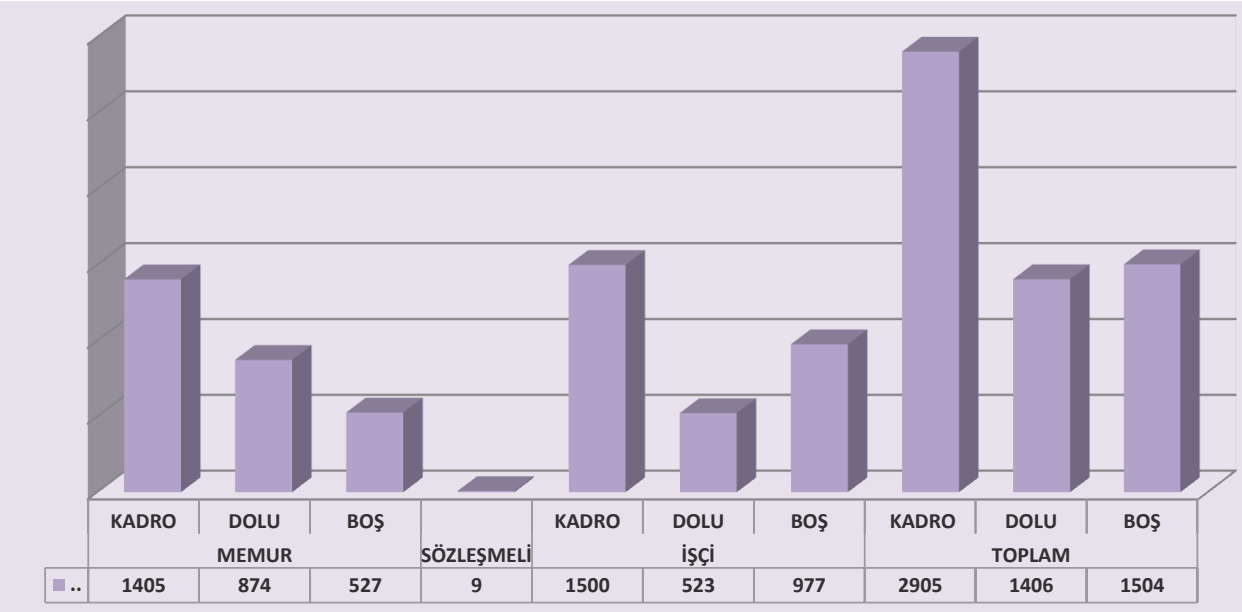
1. Araçları en iyi çalışma şartlarında bulundurarak iş verimini arttırmak, onarım giderlerini azaltmak, aracın ömrünü uzatmak, ekonomik çalışmasını sağlamak,
2. Toplam kalite anlayışı doğrultusunda kalite sistem çalışmalarına katkıda bulunmak ve bu sistemin yaygınlaştırılmasını sağlamak,
3. Toplu taşıma araçlarını teknik ve ekonomik kurallara uygun olarak, belli aralıklarla bakım ve onarımlarını yapmak veya yaptırmak,
4. Kaza veya arıza sonrası araçların bakım ve onarımını yapmak,
5. Toplu taşıma araçlarını sürekli çalışır durumda bulundurmak üzere etkin ve teknik kontroller yapmak, birimler arasında işbirliğini sağlamak,
6. Teknolojik gelişmelere bağlı olarak işçilere teknik eğitim vermek,
7. Bu Yönetmeliğin 12'inci maddesinde sayılan işlerle, Genel Müdür tarafından verilen diğer işleri yapmaktır.

2. Beşeri Kaynaklar

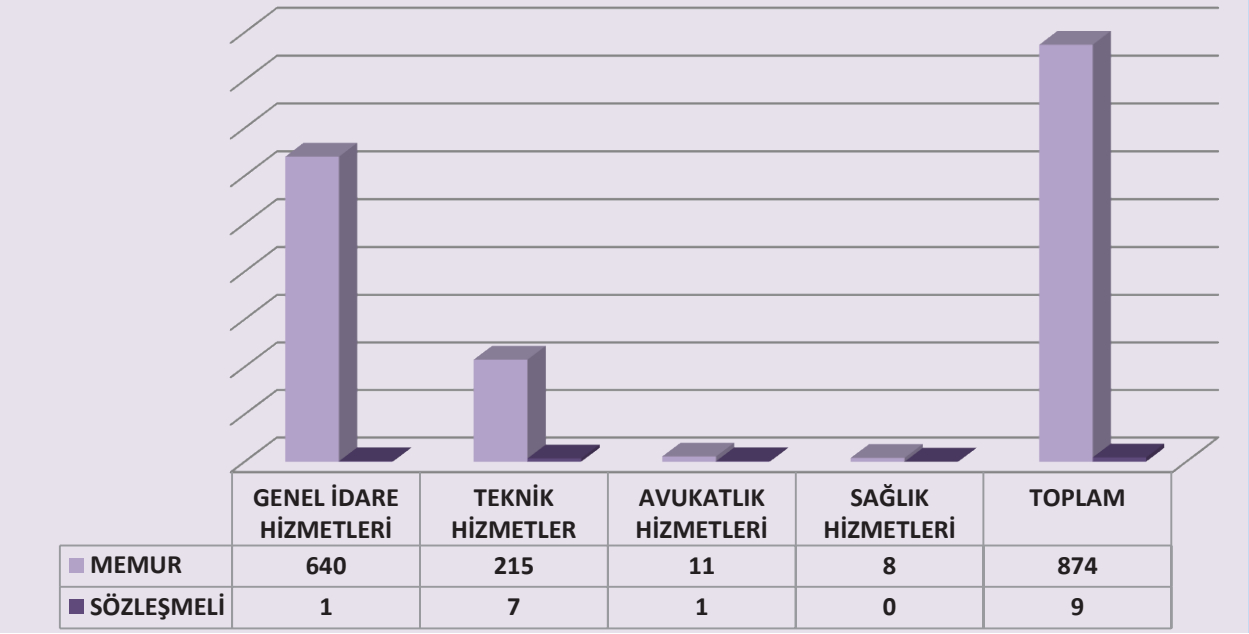
Genel Müdürlüğümüzde 874 Memur, 9 Sözleşmeli ve 523 İşçi olmak üzere toplam 1406 kişi çalışmaktadır. Çalışanların yaklaşık % 62,2'si Memur, % 0,6'sı Sözleşmeli ve % 37,2'si de işçidir.

Genel Müdürlüğümüzün kadro ve personel sayıları aşağıdaki grafikte verilmiştir. 2014 tarihi itibariyle Memur kadrolarının % 63'ü, işçi kadrolarının ise % 35'i doludur.

EGO Genel Müdürlüğünün Kadro ve Personel Durumu



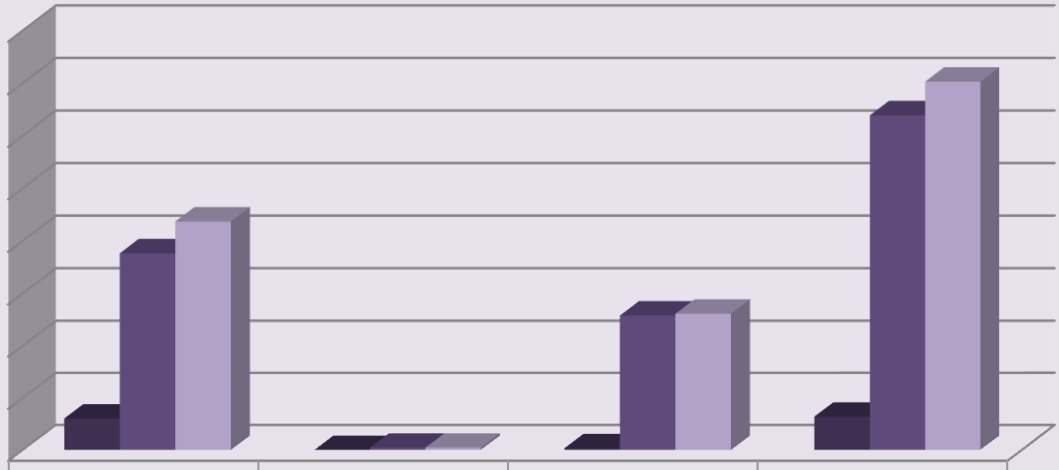
Memur Kadrolarının Sınıflara Göre Dağılımı



	GENEL İDARE HİZMETLERİ	TEKNİK HİZMETLER	AVUKATLIK HİZMETLERİ	SAĞLIK HİZMETLERİ	TOPLAM
MEMUR	640	215	11	8	874
SÖZLEŞMELİ	1	7	1	0	9

Genel Müdürlüğümüz çalışanlarının cinsiyete göre dağılımı tabloları göz önünde bulundurulduğunda memur çalışanlarımızın % 86'sının erkek, % 14'ünün kadın, sözleşmeli çalışanlarımızın %100'nün erkek olduğu görülmektedir. İşçi çalışanlarda ise bu oranlar; erkekler için % 99 kadınlar için % 1'dir.

EGO Çalışanlarının Cinsiyetine Göre Dağılımı



	MEMUR	SÖZLEŞMELİ	İŞÇİ	TOPLAM
KADIN	121	0	7	128
ERKEK	753	9	516	1278
TOPLAM	874	9	523	1406

Personelin Eğitim Durumu

Memur, sözleşmeli ve işçi olarak çalışanların eğitim durumları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Personelin Eğitim Durumu

EĞİTİM DÜZEYİ	MEMUR		SÖZLEŞMELİ		İŞÇİ		TOPLAM
	KADIN	ERKEK	KADIN	ERKEK	KADIN	ERKEK	
İLK OKUL	-	-	-	-	1	207	208
ORTAOKUL	1	37	-	-	1	111	150
LİSE	23	216	-	-	1	176	416
ÖN LİSANS(2 YIL)	30	153	-	3	2	17	205
ÖN LİSANS(3 YIL)	-	4	-	-	-	-	4
LİSANS (4 YIL)	63	325	-	6	2	5	401
LİSANS(5 YIL)	1	1	-	-	-	-	2
LİSANS (6 YIL)	1	1	-	-	-	-	2
YÜKSEK LİSANS	2	16	-	-	-	-	18
TOPLAM	**121**	**753**	**-**	**9**	**7**	**516**	**1406**

Personelin Yaş Grupları

Kuruluşumuzda memur ve sözleşmeli çalışanların, yaş gruplarına göre sayısal dağılımı aşağıdaki tabloda verilmiş, ayrıca dağılım grafik ile de gösterilmiştir. Memur ve işçi çalışanların yaş gruplarına göre dağılımı incelendiğinde, çalışanların büyük bir kesiminin 48-53 yaş arası grupta yoğunlaştığı anlaşılmaktadır.

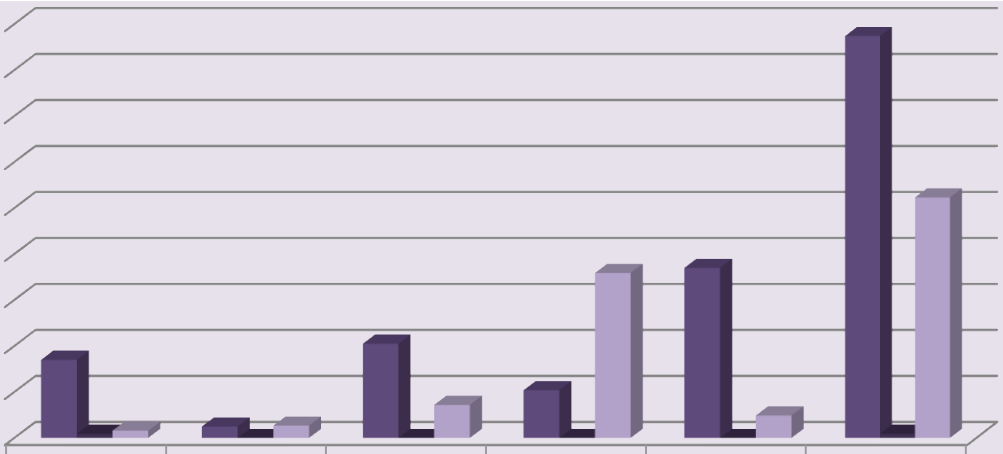
Personelin Yaş Grupları

YAŞ GRUPLARI	MEMUR		SÖZLEŞMELİ		İŞÇİ		TOPLAM
	KADIN	ERKEK	KADIN	ERKEK	KADIN	ERKEK	
18-23	1	4	-	-	-	1	6
24-29	8	85	-	4	1	4	102
30-35	4	51	-	3	1	2	61
36-41	9	145	-	1	1	15	171
42-47	48	121	-	1	3	218	391
48-53	37	211	-	-	1	254	503
54 -59	12	110	-	-	-	22	144
60 ve Yukarısı	2	26	-	-	-	-	28
TOPLAM	**121**	**753**	**-**	**9**	**7**	**516**	**1406**

Personelin Hizmet Süreleri

Kuruluşumuzda memur, sözleşmeli ve işçi çalışanların hizmet sürelerine göre sayısal dağılımı aşağıdaki tabloda verilmiştir. Memur ve işçi çalışanların hizmet sürelerine göre dağılımı incelendiğinde, çalışanların büyük bir kesiminin hizmet süresinin 21-25 ve 26 yıl ve üzeri aralığında yoğunlaştığı anlaşılmaktadır.

Personelinin Hizmet Süreleri



	0-9	10-15	16-20	21-25	26 yıl ve yukarısı	TOPLAM
MEMUR	170	25	205	104	370	874
SÖZLEŞMELİ	9	0	0	0	0	9
İŞÇİ	16	27	72	359	49	523

Memur ve Sözleşmeli Personelin Ünvanlarına Göre Dağılımı

ÜNVAN	ÇALIŞAN SAYISI	SÖZLEŞMELİ
GENEL MÜDÜR	1	-
GENEL MÜDÜR YRD.	1	-
TEFTİŞ KURULU BAŞKANI	1	-
1.HUKUK MÜŞAVİRİ	1	-
DAİRE BAŞKANI	8	-
DAİRE BAŞKAN YARDIMCISI	2	-
MÜDÜR	24	-
MÜDÜR YARDIMCISI	12	-
İÇ DENETÇİ	4	-
ŞEF	60	-
KORUMA VE GÜVENLIK ŞEFİ	10	-
KORUMA VE GÜV.GÖREVLİSİ	175	-
MÜFETTİŞ	7	-
MÜFETTIŞ YRD.	9	-
SİVİL SAV.UZMANI	2	-
UZMAN	9	-
KONTROLÖR	1	-
AMBAR MEMURU	2	-
BİLGİSAYAR İŞLETMENİ	129	-
VERI HAZ.VE KONT.İŞL.	148	-
TAHSİLDAR	1	-
VEZNEDAR	5	-
MEMUR	19	-
MÜHENDİS	96	2
MIMAR	4	-
ŞEHIR PLANCISI	9	-
İSTATİSTİKÇİ	3	1
EKONOMİST	3	-
TEKNİKER	32	3
TEKNİSYEN	47	-
TEKNİK RESSAM	5	-
FİZİKÇİ	2	1
MATEMATIKÇI	9	-
KİMYAGER	5	-
AVUKAT	11	1
TABİP	2	-
DİŞ TABİBİ	1	-
HEMŞIRE	5	-
MUHASEBECİ	2	-
EĞİTMEN	1	-
MALİ HİZMETLER UZMAN YRD.	1	-
TERCÜMAN		1
ŞOFÖR	5	-
TOPLAM	**874**	**9**

İşçi Personelin Unvanlarına Göre Dağılımı

ÜNVAN	ÇALIŞAN SAYISI
VARDİYA TEKNİSYENİ	1
EKİPBAŞI	1
USTABAŞI	3
POSTABAŞI	1
USTA	25
TRAFİK BİLİRKİŞİSİ	2
HAREKET GÖREVLİSİ	17
ŞOFÖR ÖĞRETMENİ	1
ŞOFÖR	322
KONTROL	4
BAŞPUANTÖR	1

ÜNVAN	ÇALIŞAN SAYISI
PUANTÖR	4
BOZ.PAR VE AB.GRV.	5
USTA YARDIMCISI	54
İTFAİYE ERİ	1
YAĞCI	1
BÜRO GÖREVLİSİ	1
İLAÇ DAĞITICISI	1
EVRAK DAĞITICISI	1
ODACI	5
İŞÇİ	72
TOPLAM	**523**

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 olmayı 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 CEP'TE gibi yenilikleri ilk uygulayan kuruluştur.

Dünyanın 93 ülkesinden 3500 üyesi olan Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliğinin (UITP) Cenevre'de 26-30 Mayıs 2013 tarihlerinde düzenlediği 2013 Yılı 60. Dünya Kongresinde, Sürdürülebilir Kalkınma kategorisinde UITP 2025 vizyonunda yer alan "Gezegenin Nefes Alması" vizyonuna yönelik olarak düzenlediği yarışmada 43 ülkeden 155 proje yarışmış; EGO Genel Müdürlüğü "Avrupanın En Çevreci Otobüs Filosu" ödülüne layık görülmüştür.

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

Kuruluşumuzda bilgi işlem birimimizi, bilgisayarla yapılan tüm işlerin koordine edilmesi, planlanması, gerekli donanım ve yazılımların satın alınıp kurulması, işletilmesi, bakımlarının yapılması, iletişim şebekesinin kurulması, sistem standartlarının belirlenmesi gibi yetenekleri taşıyacak bilgi ve teknolojik kaynaklarla, günün koşullarına uygun şekilde donatma çalışmalarımız devam etmektedir.

Otobüs Hatları Bilgilendirme Sistemi (EGO CEP'TE)

Vatandaşlarımızın kuruluşumuzdan en büyük beklentisi durakta otobüs beklememektir. Bu beklentiye cevap vermek için Türkiye'de ilk defa uygulanan, kendi imkanlarımızla gerçekleştirdiğimiz ve "durakta beklemeye son" sloganı ile uygulamaya koyduğumuz "EGO CEP'TE" Otobüs Hatları Bilgi Sistemi sayesinde toplu taşıma araçlarını kullanacak olan vatandaşlarımız hem mobil ortamda hem de web ortamında bulunduğu konuma en yakın durağı tespit edebilmekte, sadece durak numarasını girerek, bu duraktan geçen hatları ve bu hatlardan geçen otobüsleri ve bu otobüslerin durağa gelme zamanını on-line olarak öğrenmektedirler. EGO CEP'TE ile vatandaşlarımız evlerinde ve işyerlerinde veya bulundukları herhangi bir noktada zaman kaybı olmaksızın otobüslerimizden faydalanabilmektedir. EGO CEP'TE ile Ankaradaki tüm duraklarımız akıllı durak haline gelmiştir.

Akıllı telefona sahip olmayan vatandaşlarımız, internete girilebilen telefonlarla veya evlerindeki ve işyerlerindeki bilgisayarlarla sisteme girebilmekte, bunların dışında ALO 153'ü arayarak durak numarasını söyleyip otobüsler hakkında bilgi alabilmektedirler. Ankara'da her gün toplu taşıma araçlarımızı kullanan 1 milyona yakın vatandaşımız 7000 civarında durağa 700.000 kez uğrayarak taşınmaktadır. Bu duraklarda yapılan araştırmada, EGO CEP'TE nin başarı oranının % 95'in üstünde gerçekleştiği tespit edilmiştir.

EGO CEP'TE ile neredeyim? nasıl giderim? önemli yerler, duyurular, sorun bildir 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 gibi otobüsler hakkında ayrıntılı bilgi verilmektedir.

EGO CEP'TE, vatandaşlarımızın isteği doğrultusunda android, iphone (İOS) ve Windows 8 işletim sistemleri olmak üzere 3 platformda yazılmış olup, ücretsiz indirilebilmektedir.

EGO CEP'TE uygulamasını halen 700 bini aşkın kişi kullanmaktadır. Bu sayı her gün artmaktadır.

Ankara Trafik Yoğunluk Haritası (ABB Trafik) Projesi

EGO Trafik Yoğunluk Haritası Projesi ile vatandaşlarımıza gerçek zamanlı trafik yoğunluk bilgisi vererek, yolculuk süresinin en kısa şekilde planlanmasının sağlanması, alternatif güzergâh belirlenerek trafik sıkışıklığının önlenmesi, kent geneli trafiğinde bekleme sürelerini azaltarak zaman ve yakıt tasarrufu sağlanması amaçlanmaktadır.

Projemizin diğer ayağında yoğunluk haritası üzerinde şu anda kentin 16 adet ana kavşağından canlı kamera yayını yapılarak vatandaşlarımızın kavşak yoğunluğu hakkında fikir edinmeleri sağlanmaktadır. Proje devamında trafik kameralarımızın sayısı 70'e çıkartılarak, kentin ana bulvar ve caddelerini kapsayacak şekilde genişletilecektir.

Yoğunluk haritası ve canlı trafik kameralarının yayınına Ocak 2014 tarihinde başlanmıştır. Mobil (android-apple) ve internet ortamda yayınlamış olup Google Store ve Apple Store'den ücretsiz indirilmektedir.

Yoğunluk haritası üzerinden trafik kontrol merkezi'ne gelen ihbar ve bilgiler üzerine trafik sıkışıklığı, kazalar, yol çalışmaları, kapalı güzergâhlar vb. tüm güncel anlık trafik olayları vatandaşlarımızla paylaşılmaktadır.

EGO SMS ve EGO SESLİ MESAJ

EGO SMS uygulamasıyla durakta bekleyen yolcu durak numarasıyla 0312 911 39 11 nolu telefona mesaj göndererek durağa gelecek otobüslerin ne zaman geleceğini öğrenmek istediğinde telofonuna durağa gelecek olan otobüslerle ilgili mesaj gönderilmektedir. EGO SESLİ MESAJ uygulamasıyla ise durakta bekleyen yolcu ALO 153'ü arayarak ve beklediği durağın numarasını söyleyerek durağa gelecek otobüslerin ne zaman geleceğini öğrenmektedirler.

Kuruluşumuz Şehir İçi Ulaşım Bilgi Sistemi Mobil-Web Uygulaması internet bağlantısı olan her cihazda kullanılabilmektedir. Uygulamaya EGO Genel Müdürlüğü web sitesinden veya http://www.ego.gov.tr/mobil/map.asp linkinden ulaşılmaktadır.

Kuruluşumuz kullanıcılarına daha iyi ve hızlı bir şekilde hizmet verebilmek amacıyla, sosyal medya iletişim araçlarından twitter ve facebook üzerinden EGO'daki yeniliklerin duyurusu yapılmakta, kullanıcıların sorularına daha hızlı bir şekilde cevap verilmektedir.

Genel Müdürlüğümüzün bilgi ve teknolojik kaynaklarının yönetimi, hizmetlerin sunumunda etkinliği, verimliliği, vatandaş memnuniyetini esas alacak şekilde yapılandırılmış olup, birimlerimizin ihtiyaç duyduğu bilişim araç ve gereçlerinin günün teknolojisine uygun düzeyde olmasına önem verilmektedir. Gelişen ve değişen teknolojik gelişmelere uygun olarak araç-gereç ve bilgi yenilemesi süreç içerisinde periyodik olarak yapılmakta olup, personel, teknolojik araç ve gereçlerin kullanımı konusunda hizmet içi eğitimlere alınmaktadır. İhtiyaç duyulması halinde kuruluşumuz personeline kullanılmakta olan programlar hakkında kullanıcı eğitimleri verilmiştir.

Kuruluşumuz birimlerine ait elektronik posta adresleri; sistem içerisinde mail sunucu üzerinde tutulurken, kuruluşumuz internet hizmetlerinin sağlandığı web sayfaları da web sunucusunda tutulmaktadır. Tüm uygulama programları Oracle 11g ve SQL veri tabanında çalışmaktadır. Uygulama, Veritabanı, Domain (Root), Dosya, Antivirüs, Exchange vb. işlemlerinin yürütülmesi için toplamda 12 CPU, 192 GB RAM 43 Terabyte Disk konfigürasyonlarına sahip 6 adet fiziksel sunucu ve bunların üzerinde 29 adet sanal sunucu ile hizmet verilmektedir.

Bu cluster yapının haricinde üzerinde yönetim panellerinin çalıştığı 3 adet fiziksel sunucumuz daha bulunmaktadır.

Ulaşım Ana Planı projesi çerçevesinde yukarıdaki sisteme 4 CPU'lu 128 GB RAM ve 14TB Disk ilave edilmiştir.

Kuruluşumuzda Kullanılan Programlar:

Genel Müdürlüğümüzde Personel, İdari İşler, Koruma ve Güvenlik, Teftiş, Genel Evrak, SGB Net (Bütçe, Taşınır Mal Yönetimi, Harcama Yönetimi, Performans Programı ve Evrak Yönetimi) ve Ulaşım Otomasyon, Hukuk, Çağrı Merkezi, Öğretmen ve Öğrenci Paso İşlemleri, Yaşlı Kartı, Randevu ve Personel Takip, Elektronik Belge Yönetim Sistemi (EBYS) ve Otobüs Bakım-Onarım-Satın alma ve Depo Yönetimi programı olan Maximo Programları kullanılmaktadır.

Yukarıdaki programlar sistemimizde yüklü olup, kullanıma açık durumdadır. SGB.NET paket program olup, kullanıcılara kullanım düzeyinde destekler verilmektedir. Sistem yöneticileri olarak her türlü tanımlama yapılmaktadır.

Hizmet Takip Projesi (HİTAP) Kurumumuz memur personellerin personel otomasyon kapsamındaki her türlü verisinin Sosyal Güvenlik Kurumu bünyesinde istenilen formatlarda konuşlandırıldığı bir projedir. Tüm kamu kurumlarının mevzuatlarında belirlenen kurallar çerçevesinde yine belirlenen sürelerde bitirmesi gereken bu projeyi ülkemiz genelinde ilk tamamlayan kurum EGO Genel Müdürlüğü'dür.

Kuruluşumuzda kullanmaya başlamış olduğumuz maximo programıyla her otobüsümüze araç kimliği oluşturulmuş, bakım onarım süreçlerinin elektronik ortamda takibi sağlanmıştır.

Bu programla yedek parça ihtiyacı daha gerçekçi bir şekilde belirlenmekte ve daha rasyonel öngörüler elde edilerek verimlilikte artış sağlanmaktadır.

Araçların yedek parça ve sarf malzemelerinin takibi yapıldığından yıllık araç bakım maliyetleri net bir şekilde çıkarılmaktadır.

APEL Programı: Kuruluşumuz, Otobüs İşletmesi Dairesi Başkanlığına bağlı olarak çalışmakta olan bölge apellerinde yararlanılmak üzere geliştirilmiş olan yazılımdır.

Bu yazılım kapsamında; otobüslerin hareket noktalarına sevk işlemleri, personel izin girişi, otobüs arıza durumunun görüntülenmesi, günlük ve dönemlik programda yapılan personel otobüs eşleştirmesi, günlük program için anlık değişen otobüs-personel-hareket noktası eşleştirmelerinin değiştirme işlemleri, personel vardiya başlangıç bitiş, otobüs hareket başlangıç ve bitiş (işlenerek) saatlerinin tutulması ve gösterimi, Maximo Programında arıza işlenen araçların otomatik olarak, apel programına işlenmesi işlemleri yapılmaktadır.

Donanım Bilgileri: Genel Müdürlük birimlerinde 31.12.2013 tarihi itibariyle 763 PC (bilgisayar) kasa, 842 monitör, 131 dizüstü bilgisayar, 245 yazıcı ve 55 adet tarayıcı mevcut olup, ANKARAY ve Metro İşletmelerin de ise 217 PC (bilgisayar) kasa, 214 monitör, 20 dizüstü bilgisayar, 105 yazıcı ve 2 adet tarayıcı mevcuttur.

Genel Müdürlüğümüz envanter kayıtlarına göre 31.12.2013 tarihi itibariyle genel toplam olarak 980 PC (bilgisayar) kasa, 1.056 monitör, 151 dizüstü bilgisayar, 350 yazıcı ve 57 adet tarayıcı mevcuttur.

Fiziksel Yapı

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

HİZMET TAHSİSLİ ARAÇ VE İŞ MAKİNALARI		
S.NO	CİNSİ	SAYISI
1	Otomobil	8
2	Minibüs	6
3	Kamyon	8
4	Kamyonet	13
5	Damperli Kamyon	6
6	Ambulans	1
7	Kurtarıcı	4
8	Vinç	1
9	Komprasör	3
10	Forklift	12
11	Tanker Ve Çekici	4
12	Kazıyıcı-Kepçe	2
13	Özel Donanımlı Kamyon	4
TOPLAM		72

HİZMET BİNALARI, ARSALAR	m²
Eski Genel Müdürlük Hizmet Binası	31.139
Macunköy Otobüs 2. Bölge Müdürlüğü	103.294
Natoyolu Otobüs 3. Bölge Müdürlüğü	217.700
Sincan Otobüs 5. Bölge Müdürlüğü	67.108
Eski Güvercinlik Tesisleri	110.000
Kızılcahamam Arsası	6.830
LOJMANLAR	DAİRE
Selimiye Lojmanı (Yukarı Ayrancı)	20
Birlik Mahallesi Lojmanları (Çankaya)	21
Macunköy Lojmanları (Yenimahalle)	20
Demetevler Lojmanları (Yenimahalle)	9
Nato Yolu Lojmanları (Mamak)	40
Sıhhiye Toros Sk. Lojmanları (Çankaya)	31
TOPLAM	141

g. 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 Raporunda, 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 benimsenmektedir. Bu politikaya yönelik önlemler arazi kullanma denetimi ve trafiğin alternatif koridorlara kaydırılmasıdır.

Arazi kullanma denetim politikasının amacı, halen sorumlu olan veya gelecekte sorun meydana geleceği düşünülen koridorları besleyen alanlardaki arazi kullanımının türünü ve yoğunluğunu değiştirerek koridor üzerindeki yolculuk talebini etkilemektir.

Trafiğin alternatif koridorlara kaydırılması politikasıyla sorunlu olan veya gelecekte sorunlu olması beklenen koridorlardaki trafiğin daha rahat olan paralel koridor veya yollara kaydırılması amaçlanmaktadır.

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 troleybüsler hizmete girmiştir. 1970'lerin sonuna doğru Macaristan yapımı İkarus marka otobüsler; 1978 yılında Ankara'da, 1979 yılında ise İstanbul'da yerli yapım otobüsler 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 verilir. Güç beslenmesi çift havai elektrik hattından sağlanan troleybüsler için ilk hat Topkapı-Eminönü arasında döşenir. 1956-57 yıllarında sipariş edilen troleybüsler 27 Mayıs 1961'de hizmete girer. Elektrik kesintileri yüzünden sık sık yollarda kalan ve seferleri aksayan troleybüsler, trafiği engellediği gerekçesiyle 16 Temmuz 1984'te işletmeden kaldırılır ve araçlar İzmir Belediyesi'ne bağlı ESHOT Genel Müdürlüğü'ne satılır.

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 grupları 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 vermekteydi. 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'da kullanılan vagonların üretimi İtalya'da hat ekipmanları, elektro mekanik donanımlarının üretimi ise Almanya'da yapılmıştır.

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 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 Kızılay-Çayyolu metro hattı ise 13 Mart 2014 tarihinde hizmete girmiştir.

Ankara Metrosunun 4. aşaması olan AKM-Keçiören metro hattı ise bu yılın sonuna doğru hizmete gireceği planlanmıştır.

2013 yılında 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 alınmıştır.Yenimahalle metro istasyonunu Şentepe merkezini bağlayan teleferik sistemi 17 Haziran 2014 tarihinde hizmete girmiştir.

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. Bu dönemde EGO, filosunda Avrupa'da bu sayıda CNG'li otobüs (1290) 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 1290'a çıkarmıştır. Erişebilirliği yüksek, konforlu, güvenli otobüs filomuz ile klimalı otobüs sayımız arttırılmaktadır. Engelli vatandaşlarımızın otobüslerimizden faydalanabilmesi ve erişebilirliklerinin kolaylaştırılması için engelli asansörü bulunan otobüs sayısı arttırılmaktadır.

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 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 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 Kızılay-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 metro hattının ise bu yılın sonuna doğru hizmete gireceği planlanmıştır.

Plan döneminde Keçiören metro (M4) ve Esenboğa raylı sistem projelerini işletmeye açmak öncelikli amaçlar arasındadır.

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. Yenimahal-

le-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 CEP' TE, ABB trafik yoğunluk haritası projesi, yeşil dalga, kavşaklarda loop detektör uygulaması vb. çalışmalar ile kent içi ulaşımda trafik yönetimi ve toplu taşıma hizmetlerinde bilgi teknolojileri ve akıllı ulaşım sistemlerinden etkin bir şekilde faydanılarak 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.

- **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 ulaşım devlet teşvikleriyle desteklenmesi,
- Bilgi teknolojileri ve akıllı ulaşım sistemlerinin gelişmesi,
- Yeni metro projelerinin hizmete girmesi,
- Toplu ulaşımda kablolu sistemlerin (teleferik) hizmete girmesi,
- Yeni bulvar projelerinin hayata geçirilmesi,
- Kentsel dönüşüm projelerinin bitirilmesi,
- Özel araç kullanımının kısıtlanması ve toplu ulaşımın özendirilmesi,
- Toplu ulaşım sistemlerinde kalite ve konforun öneminin artması,
- Petrol üreten ülkelerdeki siyasi gelişmeler ve buna bağlı petrol fiyatlarındaki değişmeler,
- Kent nüfusundaki hızlı artış.

GÜÇLÜ YÖNLER

- 72 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
- Tanıtım faaliyetlerinin yeterli düzeyde olmaması
- Kurum içi sosyal faaliyetlerin yetersizliği

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 ulaşım 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 ulaşıma yönelik alt yapı çalışmalarının planlanmasındaki zorluk,
- Özel otomobil kullanımının önlenemez yükselişi.
- Ulaşım sistemi araç ve donanımlarının pahalı olması

GELECEĞE BAKIŞ

VİZYONUMUZ

Ankaralıları Huzur ve Güven İçinde Hayata Taşıyan Kurum Olmak

MİSYONUMUZ

Kuruluşumuzca Yürütülen Ulaşım Hizmetlerini En Güvenilir, En Hızlı, En Ekonomik, En Rahat ve En Memnuniyet Verecek Şekilde Sunmak

KALİTE POLİTİKAMIZ

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

İLKE VE DEĞERLERİMİZ

- Hukuka Uygunluk
- Şeffaflık ve Katılımcılık
- Adalet ve Özgüven
- Gelişim ve Yenilenme
- Tarafsızlık ve Eşitlik
- İşbirliği ve Koordinasyon
- Vizyoner Liderlik
- Kurumsal Kimlik Bilinci
- Çevrecilik

EGO'nun Misyon - Vizyon Tanımı ve Yorumu:

- EGO Ankara kentine 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. Maliyetler ve vatandaşın ödeme güçlüğü dikkate alınarak ücret tarifesi uygulanır.
- Yolcuların çok önemli bir bölümü (öğretmenler, öğrenciler, yaşlılar, gaziler, engelliler v.b.) değişik indirim oranlarıyla desteklenmektedir.
- Otobüs ve raylı sistem hatlarında seyahat eden yolcuların biletlerinin ortak kullanımını, uyumunu ve bütünleşmesini gözetmektedir.

- Trafik işaretleme ve sinyalizasyon hizmetlerini en üst seviyede sunarak güvenli seyahat edilmesini sağlar.
- 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.

İlke ve Değerlerin 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 ile 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 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 alınmaktadır.

İşbirliği ve Koordinasyon: Ankara'daki 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 olacağını dikkate almaktadır..

Çevrecilik: Ulaşım hizmetlerinde doğaya ve insan sağlığına zarar vermeyecek yöntemleri benimsemek, buna göre araç ve gereç temini önemlidir.

C.Stratejik Amaçlar, Hedefler, Stratejiler, Performans Göstergeleri

Stratejik Amaç	Stratejik Hedef	Stratejiler	Performans Göstergesi
SA1. Toplu Ulaşımı Cazip Hale Getirmek	**1.1.**Bireysel ulaşım yerine toplu ulaşımın tercih edilmesi için, toplu ulaşım hizmetlerini hızlı, ekonomik ve memnuniyet verecek bir şekilde sunmak.	**1.1.1.** Toplu ulaşım hizmetlerini zamanında gerçekleştirmek (dakiklik)	· Yolcu memnuniyet oranı · Engelli rampalı otobüs sayısı · Klimalı otobüs sayısı · Yıllık iş günlerinde servise verilen araç sayısı ortalaması · Yıllık taşınan yolcu sayısı · Yıllık yapılan sefer sayısı · Zamanında verilen sefer oranı · Toplam durak (açık,kapalı) sayısı · Psiko-Teknik ve simülasyon testinden geçen şoför sayısı · Otobüs yaş ortalaması · Raylı sistemlerde yıllık yolcu sayısı
		1.1.2. Toplu ulaşımda yolcu memnuniyetini artırmak	
		1.1.3. Otobüs hat ve güzergahlarını en uygun düzeye getirmek	
		1.1.4. TCDD banliyo trenlerini ücret sistemimize dahil etmek	
		1.1.5. Toplu ulaşım araçlarında kredi kartı ve NFC (Yakın Alan İletişimi) sistemi ile ödeme yapılmasını sağlamak	
		1.1.6. Toplu ulaşım hizmetlerinde konforu yükseltmek	
		1.1.7. Toplu ulaşım hizmetlerini daha güvenli hale getirmek	
		1.1.8. Toplu ulaşım hizmetlerini en üst düzeye çıkarmak için gerekli görülen yatırımları planlamak ve gerçekleştirmek	
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	· Stratejik Plan · Performans Programı · Faaliyet Raporu · İç paydaş anketi · Dış paydaş anketi · Yararlanıcılar anketi · Rapor sayısı · Kongre, konferans ve sergi Sayısı · e-imza uygulaması · Kullanılan kağıt sayısında azalma oranı · e- döküman uygulaması · Ödül 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 ulaşım konusunda kongre,konferans, sergi … vb. düzenlemek	
		2.1.5. Kuruluşta e-dönüşümü hızlandırmak	
		2.1.6. Kalite ödülleri başvurusuna hazırlanmak	

Stratejik Amaç	Stratejik Hedef	Stratejiler	Performans Göstergesi
SA2. Kurumsal Mükemmeliyet ve Sürekli Gelişim	**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 • Bakım onarım sayısı
		2.2.2. Koruyucu ve önleyici sağlık hizmetlerini geliştirmek	
		2.2.3. Tüm tesislerimizde ekonomik ömrünü doldurmuş ve can güvenliğini tehdit eden sistemler ve mekanlarda iyileştirme çalışmaları yapmak	
	2.3.Güvenlik hizmetlerini geliştirmek	**2.3.1.** Güvenlik hizmetlerinin fiziki ve teknolojik donanımını geliştirmek	• Güvenlik personeli sayısı
	2.4. Afet risklerinin azaltılmasına yönelik uygulamalar geliştirmek	**2.4.1.** Afetlere hazırlık ve afet sonrası müdahale planları güncellemek	• Plan sayısı
	2.5. Akıllı ve mobil uygulamaları hizmetlerimizde yaygınlaştırmak	**2.5.1.** Toplu ulaşım hizmetlerinde akıllı ve mobil uygulamaları projelendirmek	• EGO CEP'TE kullanım sayısı • ABB Trafik kullanım sayısı
	2.6. Personelin bilgi ve iletişim teknolojilerine ilişkin becerileri geliştirmek	**2.6.1.** Çalışanlara bilişim konusunda eğitimler vermek	• Eğitim sayısı • Eğitim verilen kişi sayısı
	2.7. Kurumun hukuki konularda hak ve menfaatlerini savunmak	**2.7.1.** Kurum aleyhine açılma ihtimali olan davaların önüne geçmeye çalışmak	• Kuruluş alacaklarının tahsilatı sayısı • Verilen hukuki mütalaa sayısı
		2.7.2. Çözüm odaklı mütalaa kapasitesini geliştirmek	
	2.8. Toplu ulaşım araçlarında vatandaş güvenliğine yönelik uygulamalar ve sistemler oluşturmak	**2.8.1.** Tüm toplu ulaşım araçlarında güvenlik sistemlerini projelendirmek	• Kamera sayısı
	2.9. Ulusal ve Uluslararası tanınırlığı artırmak	**2.9.1.** Toplu taşımalarda faaliyet gösteren yurtiçi ve yurtdışı kuruluşlar ile ortak çalışmalar yürütmek	• Faaliyet sayısı

Stratejik Amaç	Stratejik Hedef	Stratejiler	Performans Göstergesi
SA3. Kurumun Mali Yapısını Güçlendirmek	**3.1.** Kurumun mali yapısını güçlendirmek amacıyla giderleri azaltıcı, gelirleri artırıcı önlemleri almak ve tasarrufları özendirmek	**3.1.1.** Otobüs taşımacılığında, zaman ve ekonomik kayıpları en aza indirmek	• Toplam (ANKARAY, Metro,Otobüs) arıza sayısı • Elektirik harcaması (kw) • Su harcaması (lt) • Akaryakıt (Gaz ve Mazot) harcaması • Bütçe içindeki cari gider oranının bir önceki yıla göre azaltılması • Bütçe gider gerçekleşme oranı • POS cihazı ile yapılan tahsilat sayısı • Web sitesinde e-tahsilat sisteminden yapılan işlem sayısı • Bir önceki yıla oranla Kuruluşumuzun gelir artış oranı • Kredi kartı ve internet ile tahsilat oranı
		3.1.2. Enerji ve doğal kaynak tüketimlerini verimli ve etkin şekilde kullanmak	
		3.1.3. Tüm Birimlerde tasarruf yapılabilecek konularda etkin çalışma yapmak	
		3.1.4. 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	
	3.2. Kaynak kullanımında hesap verilebilirliği ve mali saydamlığı sağlamak	**3.2.1.**Kuruluşun ilgili yıl performans programı, bütçe ve kesin hesap kitaplarını basmak ve internet sitesinde yayınlamak	• İç Kontrol Sistemi Kapsamında Gerçekleştirilecek Toplantı Sayısı • İç Kontrol Sistemine Yönelik Alınacak Eğitim Sayısı • Yıl İçerisinde Muhasebe Kayıtları Yevmiye Sayısı • Modül sayısı
		3.2.2. Etkin kontrollerle hesap verebilirliğini sağlamak	
		3.2.3. Etkin, verimli, kaliteli ve şeffaf yönetim anlayışının geliştirilmesi için yürütülen çalışmalar ile ilgili kamuoyuna bilgi vermek	
		3.2.4.İç kontrolün daha etkin bir şekilde uygulanmasını sağlamak	
		3.2.5. Harcama birimleri ile sürekli koordinasyon içerisinde bulunarak finansal yapının mali disiplinini sağlamak.	
		3.2.6. Muhasebe programını günün koşullarına göre revize etmek	

Stratejik Amaç	Stratejik Hedef	Stratejiler	Performans Göstergesi
SA3. Kurumun Mali Yapısını Güçlendirmek	**3.3.** Kaynakların etkili ekonomik ve verimli kullanımını sağlamak	**3.3.1.** Kaynak kullanımını takip ederek bütçe ödeneklerinin kontrolünün sürekliliğini sağlamak	· Kuruluş gelirinin gideri karşılama oranı · Bütçe gerçekleşme oranı · Verimlilik oranı
	3.4. Yürürlükteki teşvik ve fonlardan azami seviyede yararlanmak	**3.4.1.** Teşvik ve fonlarla ilgili ekip oluşturulması ve ekibin eğitim ve diğer ihtiyaçlarını karşılamak	· Gerçekleştirilen proje sayısı · Araştırma geliştirme sayısı
		3.4.2. Teşvik ve fonlarla ilgili olarak araştırma ve geliştirme çalışmaları yapmak	
	3.5. Mal alımlarında yerli kaynaklara öncelik vermek	**3.5.1.**Otobüs ve Raylı Sistemlere ilişkin yedek parça alımlarında yerli üretime öncelik vermek	· Yedek parça yerli malı oranı
	3.6. Otobüs taşımacılığında iyileştirmeler yapmak	**3.6.1.** Hat optimizasyonunu sağlamak	· Yeni açılan hat sayısı · Verimsiz olduğundan dolayı iptal edilen hat sayısı · Ölü km. uzunluğu
		3.6.2. Birbirlerine yakın güzergahlarda alternatifi olan hatları kaldırarak gereksiz km'leri azaltmak	
		3.6.3. Akıllı kart uygulaması ile gerçek yolcu sayılarının tespiti sonucunda gereksiz servisleri kaldırmak	
		3.6.4. Raylı sistemlerin tam kapasite çalışmasıyla birlikte kısa hatlarda raylı sistemlere otobüslerle ring servisi düzenleyerek gereksiz km'leri azaltmak	
		3.6.5. TCDD banliyö trenine otobüslerle ring servisi düzenleyerek gereksiz km'leri azaltmak	
		3.6.6. Hareket noktalarını kaldırmak	
	3.7. Akıllı Kart uygulamasıyla giderleri azaltmak ve gelirleri artırmak	**3.7.1.** Akıllı Kart uygulamasıyla işletme giderlerlerini azaltmak, kayıp ve kaçakların önlenmesiyle gelirleri artırmak	· Otobüs ihtiyacının azalması · Şöfor ihtiyacının azalması · Tamir bakım personel sayısındaki azalış · Tamir bakım personel giderlerindeki azalış · Tamir bakım sarf malzemesi ve yedek parça giderlerindeki azalış

Stratejik Amaç	Stratejik Hedef	Stratejiler	Performans Göstergesi
SA4. Raylı ve Kablolu Toplu Taşımacılığı yaygınlaştırmak	**4.1.** Plan döneminde Keçiören metro (M4) ve Esenboğa raylı sistem projelerini işletmeye açmak	**4.1.1.** Tamamlanan raylı sistem projelerini işletmeye açmak	· Keçiören metrosunu işletmeye açmak · Esenboğa raylı sistem projesini işletmeye açmak
	4.2. Toplu ulaşım amaçlı teleferik hatları projelendirmek	**4.2.1.**Yenimahalle - Şentepe teleferik hattının 2. etabını tamamlamak ve hizmete açmak	· Teleferik inşaatı tamamlama oranı · Teleferikle taşınan yolcu sayısı · Teleferik hattı 2. etap tamamlama oranı · Teleferik hatlarına alınacak kabin sayısı
		4.2.2. Trafik yoğunluğu ve yolculuk talepleri dikkate alınarak teleferik hatları projelendirmek ve yapmak	
	4.3. Yeni metro hatlarıyla eski metro hatlarının elektromekanik uyumunu (entegrasyon) sağlamak	**4.3.1.** Kızılay - Çayyolu(M2), Batıkent-Törekent (M3) hatlarının Kızılay -Batıkent metro hattıyla elektromekanik uyumunu (entegrasyon) sağlamak	· Uyum (entegrasyon) oranı · Bakım hattı yapım oranı · İlave hat yapım oranı · Aşti-Söğütözü istasyonu tamamlama oranı
	4.4. Metro istasyonlarına açılır -kapanır platform kapıları yapmak	**4.4.1.** ANKARAY ve M1,M2,M3 ve M4 metro hatlarındaki istasyonlarına açılır-kapanır platform kapıları yapmak	· Platform kapılarının yapım oranı
	4.5. Ekonomik ömrünü doldurmuş araç ve sistemleri yenilemek	**4.5.1.** Kızılay istasyonunda yeni yürüyen merdiven ve asansör yapmak	· Yeni yapılan yürüyen merdiven sayısı · Yeni yapılan asansör sayısı · Modernize edilecek vagon sayısı · Bakım onarımı yapılan yürüyen merdiven sayısı · Bakım onarımı yapılan asansör sayısı
		4.5.2. Raylı sistem hatlarındaki yürüyen merdiven ve asansörlerin bakım ve onarımlarını yapmak	
		4.5.3. ANKARAY sinyalizasyon sistemi ve araçlarını yenilemek.	
	4.6. Yeni raylı sistem hatları projelendirmek	**4.6.1.** Trafik yoğunluğu ve yolculuk talepleri dikkate alınarak otobüs, metrobüs vb. sistemlerin yetersiz kaldığı güzergahlarda raylı sistem alternatiflerini değerlendirmek	· Raylı sistemlerde taşınan yolcu sayısı · Raylı sistem uzunluğu

Stratejik Amaç	Stratejik Hedef	Stratejiler	Performans Göstergesi
SA5. Kent içi Ulaşımda Güvenli, Rahat Ve Konforlu Bir Ulaşım Hizmeti İle Vatandaş Memnuniyetini Arttırmak	**5.1**.Ulaşım hizmetlerinin devamlılığını sağlamak ve altyapısını güçlendirmek	**5.1.1.** Kent içi yollarda şerit güvenliğini sağlamak için yol çizgi çalışmaları yapmak	· Yapılan yol çizgi çalışması (m^2) · Yapılan trafik işaret levha sayısı (standart, yaklaşım bilgilendirme ve yön levhası, sistem levhası) · Yapılan sinyalize kavşak sayısı · Yapılan yol trafik güvenliği ekipmanları sayısı (buton, delinatör, kasis, okul direk giydirme vb) · Geometrik düzenleme yapılan kavşak projesi sayısı · Yatay ve düşey işaretlemelerin sayısal ortama kaydedilmesi projesi · Kontrol edilen kavşak sayısı · Arızası giderilen kavşak sayısı
		5.1.2. Trafik düzen ve güvenliğinin sağlanabilmesi ve sürücülere gitmek istedikleri istikamet hakkında önceden bilgi verilebilmesi için trafik işaret levhası çalışmalarına devam etmek	
		5.1.3. Trafik akışının rahat ve güvenli sağlanabilmesi için gerekli görülen kontrolsüz kavşakları sinyalize etmek	
		5.1.4. Kent içi yollarda yaya ve araç güvenliğini sağlamak için trafik güvenlik ekipmanları kullanmak.	
		5.1.5. Yeni açılacak kavşaklar ve mevcut kavşaklarda yapılacak değişiklikler için kavşaklarda geometrik düzenleme projeleri hazırlamak.	
		5.1.6. Yapılan yatay ve düşey işaretlemelerin sayısal ortama kaydedilmesi projesi tamamlamak.	
		5.1.7. Düşey trafik işaretlemelerinin bakım onarım çalışmalarına devam etmek.	
	5.2. Engelli vatandaşlar için ulaşılabilirliği güvenli bir şekilde sağlanmasına yönelik çalışmalar yapmak.	**5.2.1.** Yayaların yoğun olarak kullandığı sinyalize kavşaklarda görme engelli vatandaşlarımız için sesli uyarı cihazı uygulaması devam etmek.	· Görme engelliler için sesli uyarı cihazı takılı kavşak sayısı · Engelli vatandaşlar için otopark levhası yapılan yer sayısı
		5.2.2. Engelli vatandaşlarımızın talepleri doğrultusunda evlerinin önlerine ve şehrin muhtelif alanlarında arabalarını daha rahat park etmeleri için otopark levhası çalışmalarına devam etmek	

Stratejik Amaç	Stratejik Hedef	Stratejiler	Performans Göstergesi
SA5. Kent içi Ulaşımda Güvenli, Rahat Ve Konforlu Bir Ulaşım Hizmeti İle Vatandaş Memnuniyetini Arttırmak	**5.3.** Kent içi ulaşımda trafik yönetimi, bilgi teknolojileri ve akıllı ulaşım sistemlerini geliştirmek.	**5.3.1.**Yeşil dalga uygulamalarının yaygınlaştırılmasına devam etmek.	· Yeşil Dalga uygulaması yapılan arter ve kavşak sayısı · Loop dedektör uygulaması yapılan kavşak sayısı · Merkeze bağlı sinyalize kavşak sayısı · Gerçek zamanlı yönetilebilen sinyalize kavşak sayısı
		5.3.2. Loop dedektör uygulamalarının yaygınlaştırılmasına devam etmek.	
		5.3.3. Mevcut sinyalize kavşakların merkeze bağlanması ile ilgili altyapı çalışmalarına devam etmek.	
		5.3.4. Dinamik Kavşak Kontrol Sistemi uygulaması ile yönetilebilen sinyalize kavşak çalışmalarını yaygınlaştırmak.	
	5.4. Çocuklara küçük yaşta trafik eğitimi vererek trafik bilinci oluşturmak	**5.4.1.**Eğitim dönemi içerisinde Kurtuluş Parkı Trafik Eğitim Pistine okullardan gelen öğrencilere teorik, uygulamalı trafik eğitimi verilmesine devam etmek.	· Trafik eğitimi verilen okul sayısı · Trafik eğitimi verilen öğrenci sayısı · Yeni yapılacak trafik eğitim pisti projesi
		5.4.2. Trafik eğitiminden daha çok çocuğun faydalanması için yeni bir trafik eğitim pisti kurmak	
	5.5. Toplu taşım araçları ile güvenli verimli ve konforlu bir ulaşım sağlayarak vatandaş memnuniyetini artırmak	**5.5.1.**Özel halk otobüslerine yönelik denetimlere devam etmek.	· Özel halk otobüslerine yönelik yapılan denetim sayısı · Özel toplu taşım araçlarına yönelik yapılan denetim sayısı · Kamera takılan özel toplu taşım araç sayısı · Özel servis araçlarına yönelik yapılan denetim sayısı · Kamera ve araç takip cihazı takılan özel servis aracı sayısı · Kamera ve araç takip cihazı takılan minibüs sayısı · Araç takip cihazı takılan ticari taksi sayısı · Belediye otobüslerine yönelik yapılan denetim sayısı
		5.5.2.Özel toplu taşım araçlarına yönelik denetimlere devam etmek.	
		5.5.3.Özel toplu taşım araçlarında vatandaşların güvenliği için kamera kullanılması uygulamasına geçmek.	
		5.5.4.Özel servis araçlarına yönelik denetim çalışmalarına devam etmek.	
		5.5.5.Özel servis araçlarına kamera ve araç takip cihazı takılması uygulamasına geçmek.	
		5.5.6. Minibüslere kamera ve araç takip cihazı takılması uygulamasına geçmek.	
		5.5.7. Ticari taksilere araç takip cihazı takılması uygulamasına geçmek	
		5.5.8. Belediye otobüslerine yönelik denetim çalışmalarına devam etmek	

Stratejik Amaç	Stratejik Hedef	Stratejiler	Performans Göstergesi
SA5. Kent içi Ulaşımda Güvenli, Rahat Ve Konforlu Bir Ulaşım Hizmeti İle Vatandaş Memnuniyetini Arttırmak	**5.6.** Kent içi ulaşım hizmetlerini planlamak, düzenlemek, trafik kontrol ve koordinasyon sistemini tek merkezden yönetmek	**5.6.1.**Mevcut sinyalize kavşakların merkeze bağlanması çalışmalarını hızlandırmak	· Merkeze bağlı kavşak sayısı · Kamera ile izlenen kavşak sayısı
		5.6.2. Gerekli görülen kavşaklara kamera takılması çalışmalarına devam etmek	
		5.6.3. Trafikte yaya ve araç güvenliğinin sağlanabilmesi için teknolojik gelişmelerin uygulanmasına devam etmek	
	5.7. Büyükşehir belediyesinin genişleyen hizmet alanlarında ulaşım hizmetlerini en iyi düzeye getirmek	**5.7.1.**Yeni yapılan yollara yol çizgi çalışması yapmak	· Yapılan yol çizgi çalışması (m^2) · Sinyalize edilen kavşak sayısı · Yapılan trafik işaret levha sayısı · Yapılan Cam Elyaf Takviyeli Polyester (CTP) Yol Kenar Dikmesi sayısı
		5.7.2. Gerekli görülen kontrolsüz kavşakları kontrollü hale getirmek	
		5.7.3. Gerekli görülen alanlarda standartlara uygun trafik işaret levha çalışmaları yapmak	
		5.7.4. Belde ve köy yollarında gece görüş güvenliğini sağlayabilmek için CTP yol kenar dikmeleri ile yol güvenliğinin sağlanması çalışmalarını yapmak	
	5.8. Kentin yaşam kalitesini arttırmayı amaçlayan, sürdürülebilir ve başkent özelliklerini öne çıkaran bir şekilde hazırlanan Ankara Ulaşım Ana Planını uygulamak.	**5.8.1.**Ulaşım Ana Planı kapsamında toplu taşım payını arttıracak önlemler almak	· Otobüs hat uzunluğu · Otobüs ile taşınan yolcu sayısı · Metro ile taşınan yolcu sayısı · Raylı sistem hat uzunluğu · Kent merkezlerindeki yaya alanı sayısı · Bisiklet yolu uzunluğu · Bisiklet kiralama istasyon sayısı · Otopark alanı ve otopark kapasitesi · CNG'li otobüs sayısı · Elektrikli otobüs sayısı
		5.8.2.Çağdaş toplu taşım sistemleri ve teknolojileri kullanmak	
		5.8.3. Taşıt trafiğinin yoğun olduğu ve erişilebilirliğin kısıtlandığı merkezlerde yaya alanları oluşturarak, yaya erişimini sağlamak, kentsel mekânda yaya ulaşımını güvenli hale getirmek	
		5.8.4. Bisiklet parklarını ve bisiklet toplu taşım aktarma alanlarını kent içi ulaşıma dahil etmek	
		5.8.5. Genel ve bölge otopark alanları oluşturmak.	
		5.8.6.Özellikle toplu taşım araçları başta olmak üzere araçlarda hava kirliliği ve gürültü önleyecek tedbirlerin alınması konusunda çalışmalar yapmak	

Stratejik Amaç	Stratejik Hedef	Stratejiler	Performans Göstergesi
SA6. Hizmetlerimizde Yeni Teknolojileri uygulamak	**6.1.** Toplu ulaşım alanında yeni teknolojileri yakından izlemek ve uygulamak	**6.1.1.**Toplu ulaşımda yeni teknolojileri uygulamak	· Kullanılan yazılım sayısı · Wİ-Fİ kullanan araç sayısı · Akıllı durak sayısı · Kioks sayısı · Arvento Araç Filo Takip Sistemi ile düzenlenen hat sayısı · Araç içi ve dışı sesli görüntülü kayıt ve yayın yapan araç sayısı
		6.1.2. Akıllı durak ve kioks sayılarını artırmak	
		6.1.3. Hizmetlerde akıllı ve mobil uygulamalara önem vermek	
		6.1.4. Hizmetlere yönelik yazılımları değerlendirerek, kurum için uygun olabilecek çözümleri hayata geçirmek	
		6.1.5.Çalışanların bilgi ve iletişim teknolojilerine ilişkin becerileri gerçekleştirmek	
	6.2. Hizmetlerin sunumunda kalite ve verimliliği artırmak için bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımına önem vermek	**6.2.1.**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
		6.2.2. Yazılımda yeni teknolojileri uygulamak	· Alınan program sayısı · Yazdırılan program sayısı · Yazılan program sayısı
SA7. Çalışanların Gelişiminin ve Memnuniyetinin Arttırılması	**7.1.** Hizmet kalitesini ve personel verimliliğini yükseltmek	**7.1.1.** 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 · Personel gideri azalma oranı · Personele dönük sosyal etkinlik sayısı · Çalışma koşullarından memnuniyet oranı · Ödül verilen personel sayısı
		7.1.2. Kariyer mesleklerde nitelikli insan gücü istihdamına dikkat etmek	
		7.1.3. Kariyer planlaması yapmak	
		7.1.4. Personel istihdamında hizmet alımına öncelik vermek	
		7.1.5. Personel verimliliğinin artırılması amacıyla etkin bir performans sistemi oluşturmak	
		7.1.6. Hizmet içi eğitim uygulaması akredite edilmiş program ve kuruluşlar aracılığıyla personelin mesleki ve temel becerilerini artıran eğitimler vermek	
		7.1.7. Personelin sayı, nitelik gibi temel özelliklerinin içeren dijital veri tabanını geliştirmek	

Stratejik Amaç	Stratejik Hedef	Stratejiler	Performans Göstergesi
SA7. Çalışanların Gelişiminin ve Memnuniyetinin Arttırılması	**7.1.** Hizmet kalitesini ve personel verimliliğini yükseltmek	**7.1.8.**Çalışma koşullarının geliştirmesine devam etmek	
		7.1.9.Esnek çalışma biçimlerini yaygınlaştırmak	
SA8. İnsan ve Çevreye Duyarlılık	**8.1.** Sürdürülebilir şehirler yaklaşımına uygun olarak otobüs filomuzda düşük emisyonlu araçlar bulundurmak	**8.1.1.** Otobüs filomuzu düşük emisyonlu doğalgazlı (CNG), hibrit ve elektrikli otobüslerle donatmak	· CNG'li otobüs sayısı · Hibritli otobüs sayısı · Elektrikli otobüs sayısı
	8.2. Sürdürülebilir üretim ve tüketimi desteklemek	**8.2.1.** Satın almada çevre dostu ürünleri tercih etmek	· Çevre dostu ürünler oranı
	8.3. Engelli bireylerin erişilebilirliğini sağlamak	**8.3.1.** Engellilerin erişilebilirliğine dönük projeler yapmak	· Asansör sayısı · Yürüyen merdiven sayısı · Engelli platformlu otobüs sayısı
	8.4. Toplu ulaşımda emisyon değeri düşük kablolu sistemleri kullanmak	**8.4.1.**Toplu ulaşımda teleferik projelerini devreye sokmak	· Teleferik hat uzunluğu
	8.5. Trafikte akış sürekliliğini sağlayarak egzoz kirliliğini azalmak	**8.5.1.**Yeşil dalga ve loop dedektör uygulamalarını yaygınlaştırmak	· Yeşil dalga uygulanan arter ve kavşak sayısı · Loop dedektör sayısı
	8.6. Atık yönetimine önem vermek	**8.6.1.** Bakım onarım atölyelerimizde oluşan atıkların çevreye zarar vermeden bertaraf etmek	· Katı atık (hurda malzemesi) ağırlığı (kg) · Sıvı atık (motor yağı,hidrolik yağı) ağırlığı (kg) · Hurda lastik sayısı (kg)

Stratejik Hedef - Birim İlişkisi

Stratejik Hedefler	OTOBÜS İŞLT.DAİ.BŞK.	ULAŞIM DAİ.BŞK.	RAYLI SİS. DAİ.BŞK.	İNSAN KAY.VE EĞT.DAİ.BŞK.	ARAÇ BAKIM ONR.DAİ.BŞK.	BÜTÇE VE MALİ İLER DAİ.BŞK.	BİLGİ İŞLEM DAİ. BŞK.	DESTEK HİZMETLERİ DAİ. BŞK.	STRATEJİ GEL. DAİ.BŞK.	HUKUK MÜŞAVİRLİĞİ	İÇ DENETİM BİRİMİ DAİ. BŞK.	TEFTİŞ KURULU BŞK.	SATINALMA DAİ. BŞK.	HALKLA İLİŞKİLER ŞB. MÜD.
HEDEF 1.1. Bireysel Ulaşım Yerine Toplu Ulaşımın tercih edilmesi İçin, Toplu Ulaşım Hizmetlerini Hızlı, Ekonomik ve Memnuniyet Verecek Bir Şekilde Sunmak.	X	X	X											
HEDEF 2.1. Araştırma, Geliştirme, Eğitim ve İleri Teknolojiye Önem Veren Kurumsal Yapı Oluşturmak.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
HEDEF 2.2. İş sağlığı ve güvenliği kültürünü geliştirmek, standartlarını artırmak	X	X	X		X			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 becerileri geliştirmek							X							
HEDEF 2.7. Kurumun hukuki konularda hak ve menfaatlerini savunmak										X				
HEDEF 2.8. Toplu ulaşım araçlarında vatandaş güvenliğine yönelik uygulamalar ve sistemler oluşturmak	X		X				X							
HEDEF 2.9. Ulusal ve Uluslararası tanınırlığı artırmak	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
HEDEF 3.1. Kurumun mali yapısını güçlendirmek amacıyla giderleri azaltıcı, gelirleri artırıcı önlemleri almak ve tasarrufları özendirmek	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
HEDEF 3.2. Kaynak kullanımında hesap verilebilirliği ve mali saydamlığı sağlamak						X								
HEDEF 3.3. Kaynakların etkili ekonomik ve verimli kullanımını sağlamak						X								
HEDEF 3.4. Yürürlükteki teşvik ve fonlardan azami seviyede yararlanmak	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
HEDEF 3.5. Mal alımlarında yerli kaynaklara öncelik vermek	X		X		X									

Stratejik Hedefler	OTOBÜS İŞL.T.DAİ.BŞK.	ULAŞIM DAİ.BŞK.	RAYLI SİS. DAİ.BŞK.	İNSAN KAY.VE EĞT.DAİ.BŞK.	ARAÇ BAKIM ONR.DAİ.BŞK.	BÜTÇE VE MALİ İLER DAİ.BŞK.	BİLGİ İŞLEM DAİ. BŞK.	DESTEK HİZMETLERİ DAİ. BŞK.	STRATEJİ GEL. DAİ.BŞK.	HUKUK MÜŞAVİRLİĞİ	İÇ DENETİM BİRİMİ DAİ. BŞK.	TEFTİŞ KURULU BŞK.	SATINALMA DAİ. BŞK.	HALKLA İLİŞKİLER ŞB. MÜD.
HEDEF 3.6. Otobüs taşımacılığında iyileştirmeler yapmak	X						X							
HEDEF 3.7. Akıllı Kart uygulamasıyla giderleri azaltmak ve gelirleri artırmak	X													
HEDEF 4.1. Plan döneminde Keçiören metro(M4) ve Esenboğa raylı sistem projelerini işletmeye açmak			X											
HEDEF 4.2. Toplu ulaşım amaçlı teleferik hatları projelendirmek			X											
HEDEF 4.3. Yeni metro hatlarıyla eski metro hatlarının elektromekanik uyumunu (entegrasyon) sağlamak			X											
HEDEF 4.4. Metro istasyonlarına açılır -kapanır platform kapıları yapmak			X											
HEDEF 4.5. Ekonomik ömrünü doldurmuş araç ve sistemleri yenilemek			X											
HEDEF 4.6. Yeni raylı sistem hatları projelendirmek			X											
HEDEF 5.1.Ulaşım hizmetlerinin devamlılığını sağlamak ve altyapısını güçlendirmek		X												
HEDEF 5.2. Engelli vatandaşlar için ulaşılabilirliğini güvenli bir şekilde sağlanmasına yönelik çalışmalar yapmak		X												
HEDEF 5.3. Kent içi ulaşımda trafik yönetimi, bilgi teknolojileri ve akıllı ulaşım sistemlerini geliştirmek.		X												
HEDEF 5.4. Çocuklara küçük yaşta trafik eğitimi vererek trafik bilinci oluşturmak		X												
HEDEF 5.5.Toplu taşım araçları ile güvenli verimli ve konforlu bir ulaşım sağlayarak memnuniyetini artırmak		X												
HEDEF 5.6. Kent içi ulaşım hizmetlerini planlamak, trafik kontrol sistemini tek merkezden yönetmek		X												
HEDEF 5.7. Belediyenin genişleyen hizmet alanlarında ulaşım hizmetlerini en iyi düzeye getirmek.		X												

Stratejik Hedefler	OTOBÜS İŞL.T.DAİ.BŞK.	ULAŞIM DAİ.BŞK.	RAYLI SİS. DAİ.BŞK.	İNSAN KAY.VE EĞT.DAİ.BŞK.	ARAÇ BAKIM ONR.DAİ.BŞK.	BÜTÇE VE MALİ İLER DAİ.BŞK.	BİLGİ İŞLEM DAİ. BŞK.	DESTEK HİZMETLERİ DAİ. BŞK.	STRATEJİ GEL. DAİ.BŞK.	HUKUK MÜŞAVİRLİĞİ	İÇ DENETİM BİRİMİ DAİ. BŞK.	TEFTİŞ KURULU BŞK.	SATINALMA DAİ. BŞK.	HALKLA İLİŞKİLER ŞB. MÜD.
HEDEF 5.8. Kentin yaşam kalitesini arttırmayı amaçlayan, sürdürülebilir ve başkent özelliklerini öne çıkaran bir şekilde hazırlanan Ankara Ulaşım Ana Planını uygulamak.		X												
HEDEF 6.1. Toplu ulaşım alanında yeni teknolojileri yakından izlemek ve uygulamak	X	X	X		X		X							
HEDEF 6.2. Hizmetlerin sunumunda kalite ve verimliliği artırmak için bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımına önem vermek							X							
HEDEF 7.1. Hizmet kalitesini ve personel verimliliğini yükseltmek				X										
HEDEF 8.1. Sürdürülebilir şehirler yaklaşımına uygun olarak otobüs filomuzda düşük emisyonlu araçlar bulundurmak	X													
HEDEF 8.2. Sürdürülebilir üretim ve tüketimi desteklemek	X		X		X									
HEDEF 8.3. Engelli bireylerin erişilebilirliğini sağlamak	X		X											
HEDEF 8.4. Toplu ulaşımda emisyon değeri düşük kablolu sistemleri kullanmak			X											
HEDEF 8.5.Trafikte akış sürekliliğini sağlayarak egzoz kirliliğini azalmak		X												
HEDEF 8.6. Atık yönetimine önem vermek					X									

MALİYETLENDİRME

	2015-2019 Dönemi Maliyet Tahmini	2015	2016	2017	2018	2019
AMAÇ 1	**Toplu Ulaşımı Cazip Hale Getirmek**	**316.070.000**	**331.873.500**	**348.467.175**	**365.890.533**	**384.185.060**
HEDEF 1.1	Bireysel Ulaşım Yerine Toplu Ulaşımın tercih edilmesi İçin, Toplu Ulaşım Hizmetlerini Hızlı, Ekonomik ve Memnuniyet Verecek Bir Şekilde Sunmak.	316.070.000	331.873.500	348.467.175	365.890.533	384.185.060
AMAÇ 2	**Kurumsal Mükemmeliyet ve Sürekli Gelişim**	**5.567.000**	**5.845.350**	**6.137.617**	**6.444.498**	**6.766.723**
HEDEF 2.1	Araştırma, Geliştirme, Eğitim ve İleri Teknolojiye Önem Veren Gelişmeye Açık Kurumsal Yapı Oluşturmak	330.000	346.500	363.825	382.016	401.117
HEDEF 2.2	İş sağlığı ve güvenliği kültürünü geliştirmek, standartlarını artırmak	3.369.000	3.537.450	3.714.322	3.900.038	4.095.040
HEDEF 2.3	Güvenlik hizmetlerini geliştirmek	248.000	260.400	273.420	287.091	301.445
HEDEF 2.4	Afet risklerinin azaltılmasına yönelik uygulamalar geliştirmek	100.000	105.000	110.250	115.762	121.550
HEDEF 2.5	Akıllı ve mobil uygulamaları hizmetlerimizde yaygınlaştırmak					
HEDEF 2.6	Personelin bilgi ve iletişim teknolojilerine ilişkin becerileri geliştirmek	20.000	21.000	22.050	23.152	24.310
HEDEF 2.7	Kurumun hukuki konularda hak ve menfaatlerini savunmak	1.500.000	1.575.000	1.653.750	1.736.437	1.823.259
HEDEF 2.8	Toplu ulaşım araçlarında vatandaş güvenliğine yönelik uygulamalar ve sistemler oluşturmak					
HEDEF 2.9	Ulusal ve Uluslararası tanınırlığı artırmak					
AMAÇ 3	**Kurumun Mali Yapısını Güçlendirmek**	**222.255.000**	**233.367.750**	**245.036.137**	**257.287.944**	**270.152.341**
HEDEF 3.1	Kurumun mali yapısını güçlendirmek amacıyla giderleri azaltıcı, gelirleri artırıcı önlemleri almak ve tasarrufları özendirmek	222.075.000	233.178.750	244.837.687	257.079.571	269.933.550
HEDEF 3.2	Kaynak kullanımında hesap verilebilirliği ve mali saydamlığı sağlamak	180.000	189.000	198.450	208.372	218.791
HEDEF 3.3	Kaynakların etkili ekonomik ve verimli kullanımını sağlamak					
HEDEF 3.4	Yürürlükteki teşvik ve fonlardan azami seviyede yararlanmak					
HEDEF 3.5	Mal alımlarında yerli kaynaklara öncelik vermek					
HEDEF 3.6	Otobüs taşımacılığında iyileştirmeler yapmak					
HEDEF 3.7	Akıllı Kart uygulamasıyla giderleri azaltmak ve gelirleri artırmak					

2015-2019 Dönemi Maliyet Tahmini		2015	2016	2017	2018	2019
AMAÇ 4	**Raylı ve Kablolu Toplu Taşımacılığı yaygınlaştırmak**	**46.500.000**	**48.825.000**	**51.266.250**	**53.829.562**	**56.521.040**
HEDEF 4.1	Plan döneminde Keçiören metro(M4) ve Esenboğa raylı sistem projelerini işletmeye açmak					
HEDEF 4.2	Toplu ulaşım amaçlı teleferik hatları projelendirmek	25.500.000	26.775.000	28.113.750	29.519.437	30.995.409
HEDEF 4.3	Yeni metro hatlarıyla eski metro hatlarının elektromekanik uyumunu (entegrasyon) sağlamak					
HEDEF 4.4	Metro istasyonlarına açılır -kapanır platform kapıları yapmak					
HEDEF 4.5	Ekonomik ömrünü doldurmuş araç ve sistemleri yenilemek	21.000.000.00	22.050.000	23.152.500	24.310.125	25.525.631
HEDEF 4.6	Yeni raylı sistem hatları projelendirmek					
AMAÇ 5	**Kent içi Ulaşımda Güvenli, Rahat ve Konforlu Bir Ulaşım Hizmeti İle Vatandaş Memnuniyetini Arttırmak**	**24.450.000**	**25.672.500**	**26.956.125**	**28.303.931**	**29.719.127**
HEDEF 5.1	Ulaşım hizmetlerinin devamlılığını sağlamak ve altyapısını güçlendirmek	22.600.000	23.730.000	24.916.500	26.162.325	27.470.441
HEDEF 5.2	Engelli vatandaşlar için ulaşılabilirliğini güvenli bir şekilde sağlanmasına yönelik çalışmalar yapmak	500.000	525.000	551.250	578.812	607.753
HEDEF 5.3	Kent içi ulaşımda trafik yönetimi, bilgi teknolojileri ve akıllı ulaşım sistemlerini geliştirmek.					
HEDEF 5.4	Çocuklara küçük yaşta trafik eğitimi vererek trafik bilinci oluşturmak					
HEDEF 5.5	Toplu taşım araçları ile güvenli verimli ve konforlu bir ulaşım sağlayarak vatandaş memnuniyetini artırmak					
HEDEF 5.6	Kent içi trafiğin iyileştirilmesi, güvenli ve erişilebilir bir trafik akışının sağlanması amacıyla, sinyalize kavşakların Online Sistem ile izlenmesi ve koordinasyonun sağlanması için çalışmaları başlanan Trafik Kontrol Merkezini tamamlamak	1.350.000	1.417.500	1.488.375	1.562.793	1.640.933
HEDEF 5.7	Büyükşehir belediyesinin genişleyen hizmet alanlarında ulaşım hizmetlerini en iyi düzeye getirmek					
HEDEF 5.8	Kentin yaşam kalitesini arttırmayı amaçlayan, sürdürülebilir ve başkent özelliklerini öne çıkaran bir şekilde hazırlanan Ankara Ulaşım Ana Planını uygulamak.					

2015-2019 Dönemi Maliyet Tahmini		2015	2016	2017	2018	2019
AMAÇ 6	**Hizmetlerimizde Yeni Teknolojileri uygulamak**	**12.040.000**	**12.642.000**	**13.274.100**	**13.937.805**	**14.634.695**
HEDEF 6.1	Toplu ulaşım alanında yeni teknolojileri yakından izlemek ve uygulamak	10.000.000	10.500.000	11.025.000	11.576.250	12.155.062
HEDEF 6.2	Hizmetlerin sunumunda kalite ve verimliliği artırmak için bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımına önem vermek	2.040.000	2.142.000	2.249.100	2.361.555	2.479.632
AMAÇ 7	**Çalışanların Gelişiminin ve Memnuniyetinin Arttırılması**	**50.000**	**52.500**	**55.125**	**57.881**	**60.775**
HEDEF 7.1	Hizmet kalitesini ve personel verimliliğini yükseltmek	50.000	52.500	55.125	57.881	60.775
AMAÇ 8	**İnsan ve Çevreye Duyarlılık**	**4.550.000**	**4.777.500**	**5.016.375**	**5.267.193**	**5.530.553**
HEDEF 8.1	Sürdürülebilir şehirler yaklaşımına uygun olarak otobüs filomuzda düşük emisyonlu araçlar bulundurmak					
HEDEF 8.2	Sürdürülebilir üretim ve tüketimi desteklemek					
HEDEF 8.3	Engelli bireylerin erişilebilirliğini sağlamak	4.550.000	4.777.500	5.016.375	5.267.193	5.530.553
HEDEF 8.4	Toplu ulaşımda emisyon değeri düşük kablolu sistemleri kullanmak					
HEDEF 8.5	Trafikte akış sürekliliğini sağlayarak egzoz kirliliğini azalmak					
HEDEF 8.6	Atık yönetimine önem vermek					
Stratejik Amaçlar İçin Kullanılacak Ödenek Toplamı		**631.482.000**	**663.056.100**	**696.208.905**	**731.019.350**	**767.570.317**

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.

2010-2014 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 2015-2019 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 önlemler tespit edilir.
Brifing, İstatistik ve Raporlar	▪ Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığının koordinatörlüğünde hazırlanan harcama 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.

EKLER

İç Paydaş Anket Formu

I. YÖNETİM KALİTESİ

1. Yöneticiler sorunları kolaylıkla çözebiliyor, öncelikleri belirleyebiliyor ve önderlik yapabiliyor.
   ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

2. EGO çok iyi yönetilmektedir.
   ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

3. Yöneticilere (Genel Müdür) kolayca ulaşılmaktadır.
   ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

4. Yöneticilere (Genel Müdür Yardımcıları) kolayca ulaşılmaktadır.
   ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

5. Yöneticilere (Daire Başkanları) kolayca ulaşılmaktadır.
   ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

6. EGO'da iletişim kanalları yeterlidir. Kurumdaki gelişmelerden haberdar olunur.
   ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

II. KURUM KÜLTÜRÜ

7. Yöneticiler eğitime önem veriyorlar.
   ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

8. Yöneticiler iyileştirme çalışmalarına yönelik kaynak sağlamada başarılıdırlar.
   ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

9. Yöneticiler ödül ve ceza sistemlerini kullanarak iyileştirmeyi yeterli ölçüde destekliyorlar.
   ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

10. Yöneticiler işbirliğine önem veriyorlar.
    ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

11. Yöneticilerin çalışanların başarılarını takdir etmeleri (yazılı belge, takdir v.b.) yeterlidir.
    ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

12. Yöneticiler başarıların takdirinde objektif davranmaktadırlar.
    ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

13. Yöneticiler çalışanlarını düşünür ve sahiplenir.
    ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

14. EGO'da görev dağılımı objektif olarak yapılmaktadır.
    ☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

15. EGO yenilikçidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

16. EGO benzeri diğer kamu kurumlarına liderlik edebilecek özelliklere sahiptir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

17. EGO çalışanlarının güvenliğini önemser.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

18. Mevcut finansal kaynaklar (bütçe) etkili ve verimli kullanılmaktadır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

19. Mevcut teknolojinin avantajlarından yararlanılmaktadır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

20. Birimler birbirleri ile uyumlu faaliyet göstermektedir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

21. Kuruluşumuzun internet sitesi yeterlidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

III. HİZMETLER

22. EGO hizmet verdiği kitlelere önem verir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

IV. KAYNAKLAR

23. EGO güçlü kaynaklara sahiptir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

V. ÇALIŞMA KOŞULLARI

24. EGO'da fiziksel çalışma ortamı iyidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

VI. ÇALIŞANLAR

25. EGO yeterli ve donanımlı çalışanlara sahiptir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

26. EGO ile ilgili olumlu kanaate sahibim.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

27. EGO güvenebileceğim bir kuruluştur.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

28. Bulunduğum görev ilgi ve yeteneklerime uygundur.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

29. EGO'da çalışmaktan memnunum.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

30. EGO'da çalıştığım birimin önemli bir elemanı olduğumu düşünüyorum.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

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

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

32. Yemekhane hizmetleri yeterlidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

33. 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 Genel Müdürlüğü'ne yönelik iyileştirilmesini, geliştirilmesini düşündüğünüz hususlar varsa beklentilerinizi belirtiniz.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

BEKLENTİLERİNİZ

1. .....

2. .....

3. .....

4. .....

5. .....

Yararlanıcılar Anket Formu

1. EGO Genel Müdürlüğü'nün hizmetlerinden memnunum.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

2 . EGO Genel Müdürlüğü'nün hizmetlerini internet sitesinden görebiliyorum.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

3. EGO Genel Müdürlüğü ismi Ankara'da toplu ulaşımı simgeler.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

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

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

5. EGO Genel Müdürlüğü yeni teknolojilere uyum sağlamada başarılıdır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

6. EGO CEP'TE uygulamasından çok memnunum.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

7. Ankara'da şehir içi ulaşım oldukça düzenlidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

8. EGO Genel Müdürlüğü çalışanları hizmet sundukları kişilere karşı güler yüzlü ve saygılı davranmaktadır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

9. EGO Genel Müdürlüğü otobüs filosunda yapılan yenileme çalışmalarını takdir ediyorum.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

10. EGO Genel Müdürlüğü'nün yeni hizmetlerinden biri olan Ankara Kart uygulamasını başarılı buluyorum.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

11. Ankara'da Metro ve ANKARAY ulaşımı oldukça düzenlidir.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

12. EGO otobüsleri, Metro ve ANKARAY temiz ve bakımlıdır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

13.Yeni açılan Metro hatları o bölgenin ulaşımını oldukça kolaylaştırmıştır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

14. Yenimahalle – Şentepe teleferik hattı ulaşıma yeni bir boyut kazandırmıştır.

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

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

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

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

☐ Katılıyorum ☐ Kararsızım ☐ Katılmıyorum

T.C.
ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
BELEDİYE MECLİSİ

Karar No:1631 12.09.2014

K A R A R

EGO Genel Müdürlüğünün 2015-2019 Yıllarını kapsayan Stratejik Planına ilişkin EGO Genel Müdürlüğünün 04.09.2014 gün ve 41176 sayılı yazısı Büyükşehir Belediye Meclisinin 12.09.2014 tarihli toplantısında okundu.

Konu üzerinde yapılan görüşmelerden sonra; 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetim ve Kontrol Kanunu gereğince hazırlanan EGO Genel Müdürlüğünün 2015-2019 Yıllarına ait Stratejik Planı oylanarak oyçokluğu ile kabul edildi.

Meclis 1. Başkan V. Ali İhsan ÖLMEZ	Katip Hamdi KESGİN	Katip Ahmet ÖZTÜRK