

Article Info	RESEARC ARTICLE ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	Local Governments in Turkey And An Overview Of The System To Public Transport: The Case Of Ankara Municipality	
Corresponding Author	Saltuk Aziz GÖKALP Yönetim Bilimleri Uzmanı, Kırıkkale Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Doktora Öğrencisi, T.C. İLKSAN Genel Müdürlüğü, sgokalp@ilksan.gov.tr	
Submission Date Admission Date	29/01/2019 / 00/00/2019	
How to Cite	SURNAME, N., (2018). Article Title /Makale Adı , Kent Akademisi, Volume, 12 (37), Issue 1, Pagesy 135-147.	
		ORCID NO: 0000-0001-5155-1986

Türkiye’ de Yerel Yönetimler ve Toplu Taşımacılık Sistemlerine Genel Bir Bakış: Ankara Büyükşehir Belediyesi Örneği

Saltuk Aziz GÖKALP (Yönetim Bilimleri Uzmanı),
Kırıkkale Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Doktora Öğrencisi,
T.C. İLKSAN Genel Müdürlüğü¹

ABSTRACT:

Urban public transport systems are one of the primary areas of responsibility of local governments; The basic rights of urban residents to benefit from a comfortable, and safe transportation service. Urban infrastructure and superstructure services without interrupting the urban culture and history and planning of urban transportation services in this direction are among the most important activities that a city should plan. For this reason, it is essential that the central government and in particular the local administrations ensure that the urban transportation services can be made safely and comfortably. It is obvious that rail systems and bus lines are indispensable priorities for a city in order to ensure the safe and healthy transportation of the residents of the city. In this context, in this study, the services provided by the municipality in urban transportation in Ankara were observed by using qualitative analysis method. In this respect, the legislation on local governments and the reports of Ankara Metropolitan Municipality were used. In this study, the importance of public transportation systems for the cities was discussed, and within the framework of the duties and responsibilities of local administrations regarding public transportation, an evaluation of the Ankara Metropolitan Municipality in terms of public transportation was made and opinions and suggestions were expressed in the conclusion section.

Key Words: Local Governments, Public Transport, Ankara Metropolitan Municipality

¹ Kırıkkale Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Doktora Öğrencisi, T.C. İLKSAN Genel Müdürlüğü, sgokalp@ilksan.gov.tr

ÖZ:

Kent içi toplu taşımacılık sistemleri yerel yönetimlerin birincil sorumluluk alanlarından birisi olup; kent sakinlerinin rahat, konforlu ve güvenli bir ulaşım hizmetinden faydalanmaları temel haklarındandır. Kent kültürünü ve tarihini bozmadan şehir içi altyapı ve üstyapı hizmetlerinin aksatılmadan devam etmesi, şehir içi ulaşım hizmetlerinin de bu doğrultuda planlanması bir kentin planlanması gereken en önemli faaliyetlerdendir. Bu sebeple merkezi yönetimin ve özelde yerel yönetimlerin kent içi ulaşım hizmetlerinin güvenli ve konforlu bir şekilde yapılabilmesini temin etmeleri esastır. Kent sakinlerinin güvenli ve sağlıklı koşullarda taşımacılığının sağlanabilmesi için raylı sistemlerin ve otobüs hatlarının bir kent için vazgeçilmez öncelikler olduğu ortadadır. Bu kapsamda bu çalışmada da Ankara'da kent içi ulaşımda belediyenin sunmuş olduğu hizmetler nitel analiz yöntemi kullanılarak gözlemlenmiştir. Bu doğrultuda ülkemizde yerel yönetimler ile ilgili mevzuatlar ve Ankara Büyükşehir Belediyesi faaliyet raporlarından yararlanılmıştır. Çalışmada toplu taşımacılık sistemlerinin kentler için önemine değinilerek, yerel yönetimlerin toplu taşımacılık ile ilgili görev ve sorumlulukları çerçevesinde Ankara Büyükşehir Belediyesinin toplu taşımacılık yönünden bir değerlendirilmesi yapılarak sonuç bölümünde görüş ve öneriler dile getirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Yerel Yönetimler, Toplu Taşımacılık, Ankara Büyükşehir Belediyesi

GİRİŞ:

Belediyelerin sunmuş olduğu hizmetler kamu hizmeti niteliğinde olup; vatandaşların belediye hizmetlerinden en uygun koşullarda yararlanması temel haklarındandır. Vatandaşların seyahat özgürlüğü de bu haklardan bir tanesidir ve vatandaşların gün içerisinde seyahat edebilmeleri kısacası ulaşımını sağlayabilmeleri için ise toplu taşıma araçlarına ihtiyaçları vardır. Bu bakımdan toplu taşımacılık hizmetlerinin yaygınlığı ve bu hizmetlerin kalitesi de bir kentin gelişmişliğini gösteren önemli göstergelerden bir tanesidir. Toplu taşımacılık ülkemizde de çoğu ülkelerde olduğu şekliyle uygulanabilirse vatandaşların bu hizmetten en verimli şekilde yararlanabilmesi mümkün olacaktır. Bu doğrultuda özellikle raylı sistemlerin yaygınlaştırılması ile vatandaşların daha hızlı ve daha güvenli seyahat edebilmelerine olanak sağlanmalıdır. Avrupa'da raylı sistemlerin 18.yy başlarında yapılmaya başlandığı ve hızla artarak yaygınlaştığı düşünülürse, ülkemizde de raylı sistemlere ilginin özellikle 2000' li yıllardan itibaren yoğun olarak arttığı söylenebilir. Raylı sistemler ile vatandaşların hem daha hızlı hem de daha ekonomik koşullarda seyahat edebilmeleri sağlanmaktadır. Bu noktada belediyelere önemli görevler düşmektedir. Vatandaşların rahat ve konforlu bir şekilde şehir içi ulaşımının sağlanması ve en az maliyetle en yüksek faydayı sağlayacak ulaşım ağının oluşturulması belediyelerin bu görev ve sorumluluklarındandır. Bunu yapabilmek ise vatandaş odaklı, katılımı önemseyen, kurumsallaşmaya önem veren, teknolojiyi ve değişimleri yakından takip eden; dinamik bir örgüt yapısı gerekmektedir. Aksi halde durağan ve yeniliklerden uzak bir yönetim anlayışı hakim olacak ve değişimin olması imkansızlaşacaktır. Değişimin olması ve bu değişimin ileriye dönük ve vizyoner bir değişim olması ise kaliteli insan kaynağına bağlıdır. Yönetimin her sürecinde insanın var olması, yapılan işlerde meydana gelen aksaklıkların çözümünde yine insan unsurunun bunu çözeceği vazgeçilmez bir gerçekliktir. Bu sebeple, insan unsurunun tüm örgütler için ne derece önemli bir kaynak olduğunu tüm yerel yönetim organları kabul etmek durumundadırlar.

Ayrıca, Devletin her alanda müdahalesinin olması, merkezi ve yerel tüm hizmetleri devletin üstlenmesi hem zaman hem maliyet açısından devlete yük getirmektedir. Bu sebeple, özellikle yerel hizmetlerin yerel aktörler vasıtasıyla yerine getirilmesi daha rasyonel olmaktadır. Ancak bunu yaparken de verimlilik ve etkinlik unsurlarının da gözetilmesi yerinde olacaktır. Aksi takdirde kaynaklar rasyonel olarak kullanılamayacak ve karlılık sağlanamayacaktır. İster kamu ister özel olsun tüm sektörlerde verimlilik ve etkinlik her zaman için yönetimin gündemindedir. Kamusal hizmetlerin vatandaşların refahı ve huzuru için verimli ve etkin olması ne kadar önemli ise yerel yönetim birimlerinin hizmet sunduğu vatandaşları memnun etmesi, onların refahı ve huzuru için verimli ve etkin olması da o derece önemlidir. Dolayısıyla yerel yönetimlerin vatandaşların görüş ve önerilerini dikkate alması, sorunların çözümünde vatandaşların katılımını önemsemesi ile yönetim ve vatandaş işbirliği gelişecektir. Özellikle yerel yönetimlerde bu uygulamalara daha sık rastlanılmaktadır. Merkezi idarenin de yerel yönetimlerdeki bu sıkı işbirliğini uygulaması sonucunda merkezde ve yerelde tam anlamıyla bir ortak katılımdan söz etmek mümkün

olacaktır. Daha az bürokrasi ve daha fazla inisiyatif tanıma ile merkezi ve yerel faaliyetler daha hızlı ve etkili bir şekilde işleyecektir. Yöneticilerin ve karar mekanizmalarının bu yönde gayret göstermeleri ile uygulamada daha başarılı sonuçlar meydana gelecektir.

Belediyeler, kent içi toplu ulaşım sisteminin kurulması ve işletilmesi/işletirilmesi bakımından vatandaşların birincil muhataplarıdır. Bu bakımdan kentlerin güvenli ve sağlıklı ulaşım koşullarına sahip olması da vatandaşların güvenli ve sağlıklı bir ulaşım kavuşmalarına yardımcı olacaktır. Toplu taşıma araçlarının bakımı, temizliği, güvenliği ve konforu vatandaşların ihtiyaçlarına yönelik olarak sürekli yenilenebilir ve güncellenebilir olmalıdır. Böylece, sosyal yaşamlarında zamanlarının büyük bölümü trafikte geçen bireylerin daha motivasyonu yüksek ve üretken bireyler olmasının da yolu açılmış olacaktır. Kent sakinlerinin güvenli ve sağlıklı koşullarda taşımacılığının sağlanabilmesi için ise raylı sistemlerin ve otobüs hatlarının bir kent için vazgeçilmez öncelikler olduğunun farkına varılmalıdır. Kent trafiğinin rahatlatılmasının ve ucuz ve güvenli yolculuğun sağlanabilmesinin kente otobanlar yapılarak sağlanamayacağı, aksine toplu taşımacılığın yaygınlaştırılarak en güzel çözümün bulunacağı belediyelerin gündeminde olmalıdır. Raylı sistemler ise bunun en güzel örneklerindedir. Bu kapsamda bu çalışmada da Ankara'da kent içi ulaşımında belediyenin vermiş olduğu hizmetler nitel analiz yöntemi kullanılarak gözlemlenmiştir. Ankara kent içi ulaşımında toplu taşımacılık sistemleri ile geçmişten bugüne gelinen nokta analiz edilerek, daha iyi bir toplu taşımacılık sistemi için neler yapılabileceği tartışılmıştır. Bu doğrultuda ülkemizde yerel yönetimler ile ilgili mevzuatlar ve Ankara Büyükşehir Belediyesi faaliyet raporlarından yararlanılmıştır. Çalışmada öncelikle toplu taşımacılık sistemlerinin kentler için önemine değinilerek, yerel yönetimlerin toplu taşımacılık ile ilgili görev ve sorumlulukları çerçevesinde Ankara Büyükşehir Belediyesinin toplu taşımacılık yönünden bir değerlendirilmesi yapılacaktır. Ardından, belediyenin toplum taşıma hizmetlerini yürüten EGO (Elektrik, Havagazı ve Otobüs İşletme Müessesesi)'nin sunmuş olduğu hizmetler incelenecek ve sonuç bölümünde ise görüş ve öneriler dile getirilecektir.

1. Türkiye' de Yerel Yönetimlerin Gelişimi

Ülkemizde belediyeler yerel yönetim organlarıdır ve belediyelerin yürütmüş oldukları hizmetler de yerel hizmetlerdir. Vatandaşların belediyelerin sunmuş oldukları yerel hizmetlerden en verimli şekilde faydalanmaları ise temel hakları olup; yerel yönetimlerin de bu konuda hassas olması büyük önem taşımaktadır. Vatandaşların yaşadıkları kentlerin temiz, sağlıklı, huzurlu ve güvenli yerleşimler olabilmeleri, yerel yönetim birimlerinin sorumluluğundadır. Kent içi eğitim, sağlık ve ulaşım hizmetlerinin vatandaşların istekleri doğrultusunda şekillenmesi, vatandaşların bu hizmetlerden yerinde bir şekilde faydalanabilmelerini sağlayacaktır. Bu bakımdan yerel yönetim organlarının seçilmiş ve atanmış birimlerinin bu minvalde çalışma sergilemesi gerekmektedir. Ülkemizde de yerel yönetimlerin seçimle iş başına gelen karar organlarının bu anlayışta olması ile daha sağlıklı ve sürdürülebilir bir kent yönetimi de gerçekleşmiş olacaktır. Bu bakımdan birer yerel demokrasi okulu olarak da adlandırılabilir yerel yönetimlerin ülkemizdeki gelişim seyri de yerel yönetimleri daha iyi kavrayabilmek adına önemlidir.

Ortaylı'ya göre öz mali kaynaklarını kendi organlarının kararları doğrultusunda kullanan özerk bir mali idari yapı ve bu yapının tüzel kişilik kazanması yoluyla kentlerin özgürleşmesi; aslında 12. yy Avrupasında başlayan ve boyutları bugüne kadar uzanan tarihsel bir süreçtir. (Ortaylı, 2018: 1) Bu bakımdan yerel yönetim birimlerinin ilk izlerinin 12. yy'da Avrupa'da ortaya çıktığı ve günümüze kadar geldiği ifade edilebilir. Ülkemizde yerel yönetimlerin gelişim seyrine bakılacak olursa; özellikle "Türkiye'nin Büyükşehir yönetiminin köklerinin İstanbul'da oluşturulan Şehremaneti'ne dayandığı görülecektir. Şehremaneti Osmanlı'daki ilk belediye örgütü olması bakımından önem taşımaktadır. Cumhuriyet döneminde ise özellikle 1960' lardan sonra etkin planlama ve yönetme çabaları hız kazanmış ve 1963' ten itibaren belediye başkanları doğrudan halk tarafından seçilmeye başlanmıştır. Bu gelişme, kentsel alanların daha etkin ve demokratik olması açısından büyük bir adım niteliği taşımaktadır. 1961 Anayasası metropolitan alanlar için farklı bir yönetim modeli öngörmediği için, İstanbul, Ankara ve İzmir' de nazım plan büroları kurulmuş ve 1980 öncesinde bu sayı 10' a ulaşmıştır. Büyükşehirlere ilişkin ilk düzenleme ise 12 Eylül' den üç ay sonra Milli Güvenlik Konseyinin 34 numaralı kararı olarak gösterilebilir. Bu karar ile nüfusu 300.000' i geçen belediyelerin çevresindeki belediye ve köylerin, yakınında bulunan ana belediyeye bağlanması kararlaştırılmıştır". (Gül vd. 2014: 177-178) Böylelikle büyükşehir belediyelerine geçişin ilk adımı da atılmış olmaktadır.

Ademi merkeziyet ve iyi yönetim sürdürülebilir ve hakkaniyetli bir kalkınmanın gerçekleştirilmesi için bir ön şart olarak değerlendirilebilir. (Abraham, 2014: 12) Güçlü ve yerinde kararlar veren bir merkezi yönetim; güçlü, halkın sesine kulak veren ve dinamik bir yapıyı benimseyen yerel yönetimler ile oluşacağı yadsınamaz bir gerçektir. Güçlü ve vizyoner bir yerel yönetim anlayışı ise sivil toplum kuruluşlarının, üniversitelerin, kamu kurumlarının ve diğer

meslek örgütlerinin katılımları ile şekillenen, iletişime ve koordinasyona önem veren, kısacası etkili bir yönetim anlayışı çerçevesinde şekillenmektedir. *Yerel Yönetişim* olarak da adlandırabileceğimiz bu anlayış ile yöneticiler halkın sesine kulak vererek, onların ihtiyaçlarını önemseyerek ve bu doğrultuda uygulamalar sergileyerek daha demokratik bir yönetim benimsemiş olacaktırlar. Böylece, yerel halkın, sivil toplum kuruluşlarının, üniversitelerin, meslek odalarının, sanayi ve ticaret odalarının, özetle tüm vatandaşların yönetime ve devlete olan güveni artarak aidiyetleri de gelişecektir. Bu yerelleşme anlayışı ile birlikte, riskleri yönetmek için karar verme ve mali sorumluluğun ademi merkezileşmesi de, yerel yönetimlerin bu riskleri yönetirken daha esnek olmasına da imkan verecektir. (Carabine and Wilkinson, 2016: 64) Böylece yönetim sürecinde oluşabilecek riskler yerel karar organları tarafından çözülerek merkezi yönetime herhangi bir maliyet yüklenmesinin de önüne geçilebilir. Ancak riskler ve sorumluluklar her ne kadar yerel idareler tarafından üstlenilse de merkezi yönetimin ve yerel yönetimin işbirliğini bırakmaması da merkezi ve yerel idarelerin bütünlüğü açısından önemlidir.

Geleneksel olarak demokrasilerde, topluluklar, oylarını yerel toplulukların refahını etkileyen kararların uygulanmasından sorumlu olan bürokrasiyi elinde tutan temsilcilerini seçmek için kullanırlar. (Waheduzzaman and As-Saber, 2015: 131) Böylelikle yerel yönetimlerin karar organlarının da o yöre halkının seçimi sonucu oluşturulduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Ancak tanımdan da anlaşılacağı üzere, bürokrasiyi elinde tutan temsilcilerin, yerel halkın refahı doğrultusunda çalışmaları da gerekmektedir. Bu taktirde yerel düzeyde demokrasi tam olarak gerçekleştirilebilir bir hal alacaktır. Yerel halkın refahı için ise o halkın yönetiminde söz sahibi olması gerekmektedir. Aynı zamanda ülkemizde merkezîyetçilik ve bürokratik hantallaşma gibi yerel yönetimi etkileyen sorunlar, merkezi ve yerel yönetimlerin kapılarının halka açılmasını, esnek bir yönetim yapısının kurulmasını ve yolsuzlukların önüne geçecek bir ahlaki değer sisteminin oluşturulmasını gerektirmektedir. (Akçakaya, 2017: 109) Bu bakımdan demokratik yolla seçilen organlar, halkın refahı için gereken yatırımları yapmaktan uzak bir yönetim sergiler ise burada demokrasinin sadece seçim için çalıştığı sonucu ortaya çıkacaktır. Esas demokrasi ise seçim ve seçimden sonra verilecek olan kararlarda kendisini göstermektedir. Seçimden sonra da halkın katılımının önemi vurgulanarak, halkın taleplerinin dikkate alınması ve uygulanması ile demokratik ve katılımcı bir kent yönetimi meydana gelecektir.

Ülkemizde yerel yönetimlerin gelişim sürecinde “kadılık” kurumunun da Tanzimat Dönemi öncesindeki önemi ve etkisi göz ardı edilemez. “Tanzimat öncesi dönemde, kentsel ve beledi hizmetlerin sağlanmasında Kadılık Kurumu önemli bir işlev görmüştür. 1826 yılında “*İhtisab Kurumu*” yeniden düzenlenerek İhtisab Nezareti ve İhtisab Müdürlükleri kurulmuştur. Böylece, yerel yönetim kurumu kadılıktan İhtisab Nezareti ve Müdürlüklerine geçmiştir. Tanzimat sonrası dönemde ise, batılı anlamda belediye teşkilatının temelleri, 1855 yılında İstanbul’da kurulan Şehremaneti’ne dayanmaktadır. Daha sonrasında, belediyeler ile ilgili 1868 yılında Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi ve 1877 Dersaadet Belediye Kanunu uygulamaya konulmuştur. 1912 yılında çıkarılan Dersaadet Teşkilat-ı Belediyesi Hakkında Kanun-u Muvakkati, 1930 yılında kabul edilen 1580 sayılı Belediye Kanunu ile yürürlükten kaldırılmıştır. 85 yıl yürürlükte kalan bu kanun yerini 2005 yılında kabul edilen 5393 sayılı kanuna bırakmıştır. 1982 Anayasası’nın 127. maddesinde vurgulanan “*büyük yerleşim yerleri için özel yönetim biçimleri oluşturulabilir*” şeklindeki düzenlemeye dayanılarak oluşturulan Büyükşehir Belediyeleri, 1984 yılında kabul edilen 3030 sayılı kanun ile yasal dayanak kazanmış ve bu kanun yerini 2004 yılında kabul edilen 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu’na devretmiştir”. (Usta vd, 2017:74) Buradan da görüleceği üzere, ülkemizde Tanzimat öncesi ve Tanzimattan sonra yerel yönetimler alanında birçok düzenleme yapılmış ve merkezi ve yerel idare arasındaki görev ve sorumlulukların belirlenmesi noktasında birçok değişiklik yapılmış olup; Tanzimat Döneminden günümüze kadar yerel yönetimlerin gelişimi aşağıdaki şekilde ifade edilebilir; (Eryılmaz, 2016: 237)

- Ülkemiz tarihi bakımdan batı tipi bir yerel yönetim geleneğine sahip olmayıp, yerel yönetimler diğer kamu yönetimi organları gibi Fransa’dan örnek alınarak oluşturulmuştur.
- Otoritenin ve kaynakların merkezde toplanması Türk Kamu Yönetiminin önemli bir özelliğidir. Bu sebeple yerel yönetimler her zaman merkezi yönetimin bir şubesi olarak düşünülmüş ve merkezi idarenin kaynakları yerel yönetimlerle paylaşmasına pek sıcak bakılmamıştır.
- Osmanlı Döneminde olduğu gibi Cumhuriyet döneminde de yerel yönetimler merkezi yönetime yardımcı ve destek kurumlar olarak görülmüş ve birlik ve bütünlüğün tehlikeye girme endişesi sebebiyle yerel yönetimlere kaynak ve yetki aktarımında her zaman tereddütlü davranılmıştır.

1980’lerden itibaren yerel yönetimlerin yapısının ve işlevlerinin düzenlenmesi amacıyla yeni düzenlemeler hayata geçirilmiştir. Bu doğrultuda “1984 yılında çıkarılan 3030 sayılı yasa ile büyükşehir yönetimlerinin yasal statüsü,

yapısı, görev ve yetkileri ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir. 2004 yılında 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu çıkarılmıştır. Bu yasa ile büyükşehirlerin yapısı ve işlevi yeniden düzenlenmiştir. Belde belediyeleri de büyükşehir sınırlarına dahil edilmiştir. 3030 sayılı kanunda olduğu gibi yeni kanunda da Büyükşehir Belediyesinin organları Büyükşehir Belediye Meclisi, Büyükşehir Belediye Encümeni ve Büyükşehir Belediye Başkanı olarak devam etmektedir.” (Gül vd. 2014: 177-178) Bunun yanı sıra 2000’ li yıllardan itibaren ülkemizde yerel yönetimler ile ilgili reform çalışmaları devam etmiş ve “2004 ve 2005 yıllarında gerçekleştirilen yerel yönetimler reformlarıyla; kentsel bütünlük sağlanması, kamuda stratejik yönetim anlayışı yerleştirilmesi, yönetim yapılarının güçlendirilmesine yönelik düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. Bu yasal düzenlemelerle, katılımcı yönetim anlayışı ve yerel yönetimlerde demokratik yapının geliştirilmesine yönelik önemli yenilikler getirilmiştir. Bu bağlamda, mahalle yönetimi düzenlenmiş ve gönüllü katılıma imkan sağlanmıştır”. (Usta vd, 2017:75) 5393 sayılı Belediye Kanununun “Belediye hizmetlerine gönüllü katılım” başlıklı 77. maddesi “*Belediye; sağlık, eğitim, spor, çevre, sosyal hizmet ve yardım, kütüphane, park, trafik ve kültür hizmetleriyle yaşlılara, kadın ve çocuklara, özürliilere, yoksul ve düşkünlere yönelik hizmetlerin yapılmasında beldede dayanışma ve katılımı sağlamak, hizmetlerde etkinlik, tasarruf ve verimliliği artırmak amacıyla gönüllü kişilerin katılımına yönelik programlar uygulat. Gönüllülerin nitelikleri ve çalıştırılmalarına ilişkin usul ve esaslar İçişleri Bakanlığı tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.*” denilmek suretiyle belediyelerde katılımcı yönetim anlayışının geliştirilmek istendiği söylenebilir. Bunun yanında 2006 yılında yürürlüğe giren Kent Konseyleri Yönetmeliği ile de katılımcı yönetim anlayışının belediyelerin gündeminde daha fazla yer alması sağlanabilecektir.

Tüm bu açıklamalardan da görüleceği üzere, sağlıklı ve yaşanabilir bir kent planlanmasında o kentte yaşayan halkın planlama sürecinde aktif bir rol alması önem arz etmektedir. Halkın katılımı ile yapılacak reformlar ile kentin daha yaşanabilir bir hale getirilmesi sağlanacaktır. Kentin su, doğalgaz ve kanalizasyon gibi altyapı hizmetlerinin etkin bir şekilde işleyebilmesi, kente sağlıklı su kaynaklarının getirilmesi ve kentin temizliğinin ve hijyeninin sağlanmasında belediyelerin birincil sorumlulukları mevcuttur. Bunun yanında kentin ulaşım, güvenlik ve temizlik gibi diğer hizmetlerinin de etkin bir şekilde işlemesi ile huzurlu bir kent ortamı da oluşacaktır. Bu sorumlulukların bilincinde olarak kent sakinlerinin de katılımına önem veren bir belediyecilik anlayışı ile kentin turizmi, ulaşımı, temizliği ve güvenliği de en güzel şekilde hizmet verir hale gelecektir. Dolayısıyla bir kentin ulaşım hizmetlerinin de güvenli ve konforlu olması bu bakımdan belediyelerin üzerinde önemle durması gereken bir konu haline gelmektedir.

2. Yerel Yönetimler ve Toplu Taşımacılık Sistemleri

Yerel yönetimlere bakış ülkemizde 1961 anayasasından sonra daha dikkat çeker hale gelmiş ve özellikle 1980 sonrasında etkisini göstermeye başlayan yeni kamu yönetimi anlayışı çerçevesinde daha da hız kazanmıştır. 5393 sayılı Belediye Kanununun 13. Maddesi “*Herkes ikamet ettiği beldenin hemşerisidir. Hemşerilerin, belediye karar ve hizmetlerine katılma, belediye faaliyetleri hakkında bilgilendirme ve belediye idaresinin yardımlarından yararlanma hakları vardır. Belediye, hemşeriler arasında sosyal ve kültürel ilişkilerin geliştirilmesi ve kültürel değerlerin korunması konusunda gerekli çalışmaları yapar. Bu çalışmalarda üniversitelerin, kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının, sendikaların, sivil toplum kuruluşları ve uzman kişilerin katılımını sağlayacak önlemler alınır*”, denilmek suretiyle herkesin ikamet ettiği beldenin hemşerisi olduğu ve belediyenin kararlarına ve hizmetlerine katılma haklarının olduğundan söz edilmiştir. Yine aynı kanunun “*Kent Konseyi*” başlıklı 76. Maddesi “*Kent konseyi, kent yaşamında; kent vizyonunun ve hemşerilik bilincinin geliştirilmesi, kentin hak ve hukukunun korunması, sürdürülebilir kalkınma, çevreye duyarlılık, sosyal yardımlaşma ve dayanışma, saydamlık, hesap sorma ve hesap verme, katılım ve yerinden yönetim ilkelerini hayata geçirmeye çalışır. Belediyeler kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının, sendikaların, noterlerin, varsa üniversitelerin, ilgili sivil toplum örgütlerinin, siyasi partilerin, kamu kurum ve kuruluşlarının ve mahalle muhtarlarının temsilcileri ile diğer ilgililerin katılımıyla oluşan kent konseyinin faaliyetlerinin etkili ve verimli yürütülmesi konusunda yardım ve destek sağlar*”, denilmek suretiyle de kent konseylerinin belediye hizmetlerine katılımından bahsedilmekte ve belediyelerin kent konseyinin faaliyetlerinin etkin ve verimli olabilmesi için destek sağlanması gerektiği belirtilmektedir. Belediye Kanununda ve Kent Konseyleri Yönetmeliğinde bahsedilen bu hususlar yerel yönetimlerde halkın katılımının önemine vurgu yapmaktadır. Katılım, halkın kendi yaşam alanlarına ilişkin olarak yerel yönetimlerin işlem ve eylemlerinde veya karar alma ve sonuçların değerlendirilmesi sürecindeki aşamalardan birinde ya da tümünde etkin olarak yer almasıdır. (Ünal, 2012: 272) Dolayısıyla demokrasinin işlevsel bir hale gelmesi ve katılımcı yönetim anlayışına geçiş yapılması için merkezi yönetim çeşitli aktörler ile iş birliği yapma çabası içerisine girmekte ve bu çaba yönetişim kavramı ile somutlaşmaktadır. (Demir, 2019: 195) Bu bakımdan üniversitelerin ve sivil toplum kuruluşlarının belediyelerin daha

iyi bir hizmet vermesi yönünde daha aktif ve katılımcı bir rol oynamaları önem arz etmektedir. Üniversitelerin ilgili bölümlerinin o kentin ulaşımı için gelecek odaklı ve uygulanabilir planlar yapmaları ve yine sivil toplum örgütleri tarafından bu sürecin desteklenmesi ile bir kentin toplu taşımacılık sistemi ve ulaşım hizmetleri daha işlevsel hale gelecektir.

Ülkemizde özellikle kentsel dönüşüm uygulamaları sebebiyle yeni konut alanları oluşmuş ve bu konut alanlarına ulaşım için vatandaşların ihtiyaçları doğmuştur. Bu sebeple belediyelerin bu bölgelerde trafik problemlerinin oluşmaması amacıyla yollar yapması ve asıl olarak raylı sistemleri yaygınlaştırarak daha pratik çözümler geliştirmesi büyük önem arz etmektedir. “Kentlerin sürdürülebilirliği açısından trafik sorunu olmayan mekanların oluşturulması önemlidir. Kentsel alanların gelişmesine bağlı olarak ulaşım her zaman temel sorunlardan biri olmuş ve trafik sorunu sadece insanlara maliyet çıkarmamakta, aynı zamanda doğal dengenin de bozulmasına neden olmuştur”. (Karataş ve Kılıç, 2017: 59-60) Bu bakımdan yeni oluşan konut bölgelerine göre yolların düzenlenmesi ihtiyacı özellikle son yıllarda ülkemizde artan kentsel dönüşüm politikaları vasıtasıyla olmuştur. Bu projeler sebebiyle daha önceden planlanmayan veya öngörülemeyen trafik yoğunlukları oluşmuş ve bu bölgelerde toplu taşımacılığın sağlanması ihtiyacı da doğmuştur.

Ülkemizde yerel yönetimler alanında yapılan reformlar sonucu kent içi ulaşım hizmetleri ile ilgili olarak Ulaşım Koordinasyon Merkezleri (UKOME) oluşturulmuş ve bu örgütlenmeler aracılığıyla kentin ulaşım hizmetlerinin halkın ihtiyaçları doğrultusunda planlanacağı vurgulanmıştır. UKOME tarafından toplu taşıma ile ilgili alınan kararlar, belediyeler ve bütün kamu kurum ve kuruluşlarıyla ilgililer için bağlayıcı nitelik arz etmektedir. (Toprak, 2014: 346) Yerel yönetimlerin günlük hayatın bugünü ve yarını için özel öneme sahip birçok kararın alındığı ve uygulandığı, toplumun bilgi ve yeteneklerinin harekete geçirilebileceği en uygun konumda bulunan yönetimler olduğu düşünüldüğünde bu örgütlenmelerde görev alan uzmanların da daha objektif kararlar alabilmesi önem taşımaktadır (Yıldırım, 2015: 38-39). Dolayısıyla yerel yönetimlerin hizmet sunmuş olduğu toplumun faydasını ve çıkarlarını düşünmesi ve onlar için hizmette bulunma anlayışına sahip olması ile daha kaliteli ve vizyoner bir yönetim anlayışı da yerleşmiş olacaktır. Bu bakımdan ülkemizde Kent Konseylerinin kurulmasıyla birlikte yerel yönetimlerin de bu konuya daha fazla özen gösterdiği ifade edilebilir. Bu kurumlar ile genç-yaşlı, kadın-erkek tüm kesimlerin görüşleri, önerileri ve şikayetleri göz önüne alınarak dinamik ve işlevsel bir belediyecilik anlayışının yerleştirilmesine gayret gösterilmektedir. Bu doğrultuda hazırlanan ve 08.10.2006 tarih ve 26313 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Kent Konseyleri yönetmeliğinde de kent yaşamında, kent vizyonunun ve hemşerilik bilincinin geliştirilmesi, kentin hak ve hukukunun korunması, sürdürülebilir kalkınma, çevreye duyarlılık, sosyal yardımlaşma ve dayanışma, saydamlık, hesap sorma ve hesap verme, katılım, yönetişim ve yerinden yönetim ilkelerini hayata geçirmeye çalışan kent konseylerinin çalışma usul ve esasları düzenlenmektedir. Aynı yönetmelikte “*Kadın ve gençlik meclisleri başta olmak üzere kent konseyinin görev alanlarında, yönetişim anlayışına dayalı ve sürdürülebilir kalkınma içinde çeşitli toplum kesimlerinin kent yönetimine katkıda bulunmalarını, kaliteli ve yaşanabilir bir kentin yönetiminde aktif rol almalarını hedefleyen ve gönüllülük esasında oluşmuş ortak yapıları ifade eden meclis ve çalışma gruplarının oluşturulacağından*” söz edilerek katılımcı bir yönetim anlayışının oluşturulması amaçlanmıştır. Kent Konseyleri Yönetmeliği doğrultusunda oluşturulan kadın ve gençlik meclisleri ile diğer çalışma gruplarının kentin ulaşım problemlerini çözmeye yönelik katkıda bulunmaları ile de daha yerinde bir ulaşım planlamasından da söz edilebilecektir. Oluşturulan bu çalışma grupları sadece kağıt üzerinde kalırsa bir etkinlikten bahsedilemeyecektir. Çalışma gruplarının konusunda uzman ve tecrübeli bireylerden oluşması ve bu gruplarda alınan kararların da uygulanabilir hale getirilmesi bir kentin gelecek odaklı ve vizyoner çalışmalar yapabilmesinin de bir ön koşulu sayılabilir. Aksi halde durağan ve değişime kapalı bir yapı meydana gelecek ve yeniliklere uyum sağlanamayacaktır. Dolayısıyla Kent Konseylerinde amaç kent sakinlerinin yerel hizmetlere katılımının sağlanarak kararların daha uygulanabilir bir hal almasına imkan vermek olmalıdır. Ayrıca, UKOME komisyonlarında Bakanlıkların, sivil ve askeri idarelerin temsilcilerinin olması kararlarda halkın çoğunluğunun görüşünün olduğu anlamına gelmemelidir. Şehir içi toplu taşıma araçlarının renginin ne olacağı hakkında belediyenin anket düzenlemesi ve bu anket sonucunda çıkan kararın uygulanması, halkın doğrudan katılımının somut bir örneğidir. Ulaşım hizmetlerinde halkı doğrudan etkileyecek olan uygulamalarda da bu yola başvurulması ile daha objektif ve daha çoğunlukçu bir karar alınabilecektir.

3. Ankara Anakent Yönetimi Toplu Taşımacılık Sistemi

Kent yönetimi, kentte yaşayan insanların günlük gereksinimlerinin karşılanması ve kentle ilgili diğer gereksinimlerinin en etkili ve verimli bir biçimde yerine getirilmesi amacıyla girilen faaliyetlerin bütününe verilen isimdir. (Demir, 2019: 196) Bu bakımdan bir kentin ulaşım sisteminin kurulması ve güvenli bir şekilde işletilmesi de kentsel hizmetlerin başında gelmektedir. Belediyelerin, kısacası yerel yönetim birimlerinde karar alma ve uygulama yetkisi olan birimlerin de kent trafiğinin rahatlatılması, kent estetiğinin bozulmaması, kent sakinlerinin yerel hizmetlerden en az maliyetle ve en konforlu şekilde yararlanabilmesi için çalışmaları önem arz etmektedir. Güçlü ve demokratik yerel yönetimler ülkenin hem demokratik gelişmesine hem de iktisadi ve sosyal gelişmesine katkıda bulunan kurumlardır. (Görmez, 2000: 87) Siyasi karar organlarının kalkınma planlarında ve hükümet programlarında taahhüt etmiş oldukları plan ve projeleri gerçekleştirmeleri özellikle ulaşım konusunda Ulaştırma ve Şehircilik Bakanlığının plan, proje ve uygulamalarında buna özen göstermeleri gerekmektedir.

Küreselleşme ile birlikte ulus devlet sınırlarını aşan küresel sermaye ve toplumsal hareketlerin oluşturdukları baskı ve yine küresel düzeyde yeni toplumsal örgütlenmelerin ortaya çıkması belli bir sınır içinde kalan merkezi yönetimin iktidarını zayıflatmaktadır. (Sala, 2016: 1717) Güçlü yerelleşme olarak da ifade edebileceğimiz bu süreç ile bölgesel aktörler kuvvetli hale gelmiş ve halkın yönetime etkin katılımı da artmıştır. Halkın katılımını, belirli sürelerle yapılan belediye başkanlığı ve belediye meclisi üye seçimlerinde aday olma ya da oy kullanma biçiminde ortaya çıkan siyasi katılmadan ibaret saymamak, halk katılımını yönetimin tüm eylem ve işlemlerinde geçerli olabilen bir halkla ilişkiler yaklaşımı olarak benimsemek gerekmektedir. (Özüpek, 2013: 34) Yerel yönetimlerin karar organlarının seçimle iş başına geldiği göz önüne alındığında seçimle iş başına gelen karar organlarının halkın isteklerine kulak kapatmaması ve halkın istekleri doğrultusunda çalışmaları da esastır. 5393 sayılı Belediye Kanununda bahsi geçen “herkes ikamet ettiği beldenin hemşerisidir” ifadesi ile de kent sakinlerinin hemşerilik bilincinin geliştirilmesi ve kent için alınacak olan kararlara katılımı özendirilmektedir. Özellikle meclis toplantılarının halka açık olması ve kent konseyleri uygulaması bunun birer kanıtı niteliğindedir.

Ankara'nın toplum taşımacılık sistemleri incelendiğinde de göz alıcı verilere rastlanılmaktadır. Özellikle otobüs hatlarının zaman içerisinde gelişim seyri ve raylı sistemlere geçiş aşamaları Ankara'nın ülkemize yakışır bir başkent olması yönünde önemli gelişmelerdir. Kentin ulaşım sistemleri ile görevli olan EGO da bu bakımdan kent için stratejik bir role sahiptir. “EGO 16 Aralık 1942 tarihinde Ankara Elektrik ve Havagazı İşletme Müessesesi olarak kurulmuş ve 1950 tarihinde Otobüs İşletme İdaresinin bünyesine katılmasıyla Ankara Elektrik, Havagazı ve Otobüs İşletme Müessesesi (EGO Genel Müdürlüğü) olarak Ankara'ya elektrik, havagazı (daha sonra doğalgaz) ve otobüs hizmetleri verilmiştir. 1982 yılında elektrik hizmetleri Türkiye Elektrik Kurumuna, 2007 yılında da doğalgaz hizmetleri Başkent Doğalgaz Dağıtım AŞ' a devredilmiştir. EGO bugün Ankara'da toplu taşıma hizmetlerinde otobüs ve raylı sistemlerin (Metro) işletmelerini ve ayrıca kentin trafik düzen ve güvenliğinin sağlanması amacıyla ulaşım planlama hizmetlerini üstlenmiştir”. (URL1)

Ankara'nın kurtuluş mücadelemizden sonra hızlı bir nüfus artışı ve yoğun göç alması sebebiyle kent içi gecekonduların oluşmuş ve ulaşımda da problem yaşanmaması amacıyla gelecek odaklı planlamalar yapılması hedeflenmiştir. Yine Ankara'nın başkent olmasının gerektirdiği şekilde yeni bir çehreye bürünmesi sürecinde ulaşım hizmetlerinin yaygın ve yeterli olabilmesi yönünde atılımlar gerçekleştirilmek istenmiştir. Bu süre zarfında özellikle 1930'ların 90 bin nüfuslu, toplam yolculukların yüzde 15' inin araçlı yolculuklar olduğu bir kentten 1998' lerde yaklaşık 4,5 milyon nüfuslu ve araçlı yolculukların oranı yüzde 90'a varan bir kentte geçiş yapılmıştır. (URL2)

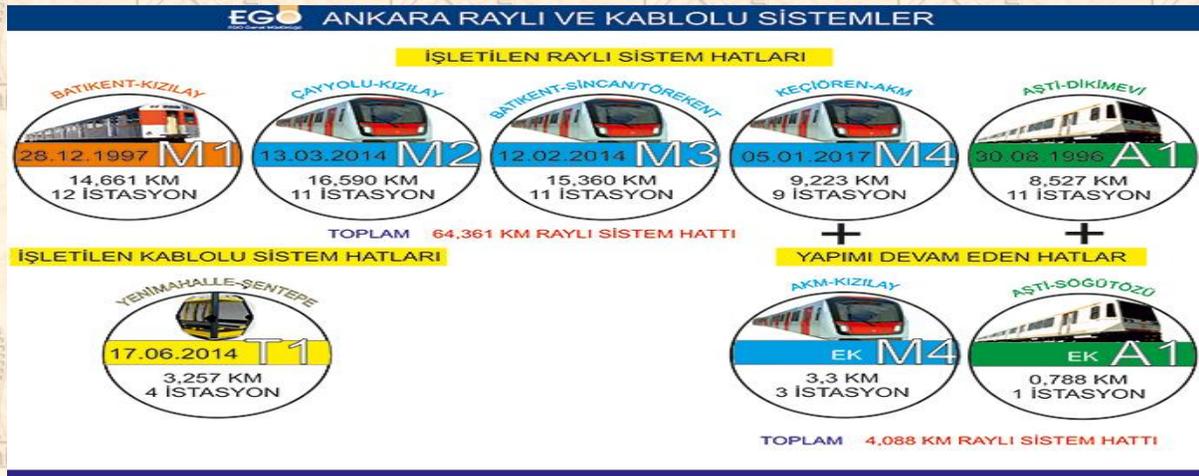
Ankara'da otobüs hizmetlerinin gelişimi ile ilgili olarak 1935'ten bugüne kadar yapılan yeniliklerden bazıları aşağıda sunulmuştur; (URL3)

- Belediye ilk girişimini 1935 yılında yapabilmiş ve Ankara Belediyesi Otobüs İdaresi kurularak Sovyetler Birliğinden 100 adet ZIS marka Otobüs ithal edilmiştir.
- 1944 yılında otobüs idaresi katma bütçeli hale getirilerek “Ankara Otobüs İşletmesi” adını almış ve ardından Ulus-Cebeci, Ulus-Sıhhiye gibi kentin en yoğun yerleşim yerlerine ilk dolmuş hatları konulmuştur. 1950' li yılların ortalarına gelindiğinde EGO' nun hat sayısı 42' ye, hat uzunluğu 273 km.' ye çıkarken, EGO otobüsleri kentin yeni gelişen alanlarına hizmet vermeye başlamış, merkezi alanlar ise özel girişimcilere bırakılmıştır.

- 2001 yılında Ankaray, Metro ve Otobüs ücret toplama sistemleri entegre edilerek tüm toplu taşıma türlerimizde tek tip ücret toplama belgesi kullanılmaya başlanmış ve ücretsiz transferli yolculuklar bu dönemde vermeye başlanmıştır.
- 2005 yılında 50 adet Dizel 400 adet doğal gazlı olmak üzere 450 adet otobüs alımı yapılmıştır.
- 2012 yılında ilk defa engellilere yönelik olarak kapalı duraklara Breil alfabeli levhalar yapılandırılmıştır.
- 2013 yılında Tüm araçların engelli kullanımına uygun hale getirilmesi amacıyla değişik marka ve modeldeki toplam 480 araca engelli lifti montajı yapılmıştır. Akıllı durak, araç içi yolcu bilgilendirme sistemleri, şoför anons sistemleri, kamera sistemleri, kiosk sistemleri ve elektronik ücret toplama sistemi, yapılan diğer yeniliklerdir.

Tüm bu açıklamalardan da görüleceği üzere, belediyenin otobüs hizmetlerinde sürekli kendisini yenileme gayreti içerisinde olduğu ve çevreye ve insan sağlığına duyarlı araçlar satın alma yoluna giderek sürdürülebilir bir politika izlediği ifade edilebilir. Bunun yanında 1990'ların başından itibaren belediyenin raylı sistemlere öncelik vererek bu hatların yapımına başlanması hedeflenmiş ve 1996 yılında ilk raylı sistem hattı kullanıma açılmıştır. Aşağıdaki şekillerde EGO tarafından işletilen ve yapımı devam eden raylı sistemler ve teleferik sistemleri ile 2017 yılında EGO tarafından taşınan yolcu sayılarına ait veriler yer almaktadır.

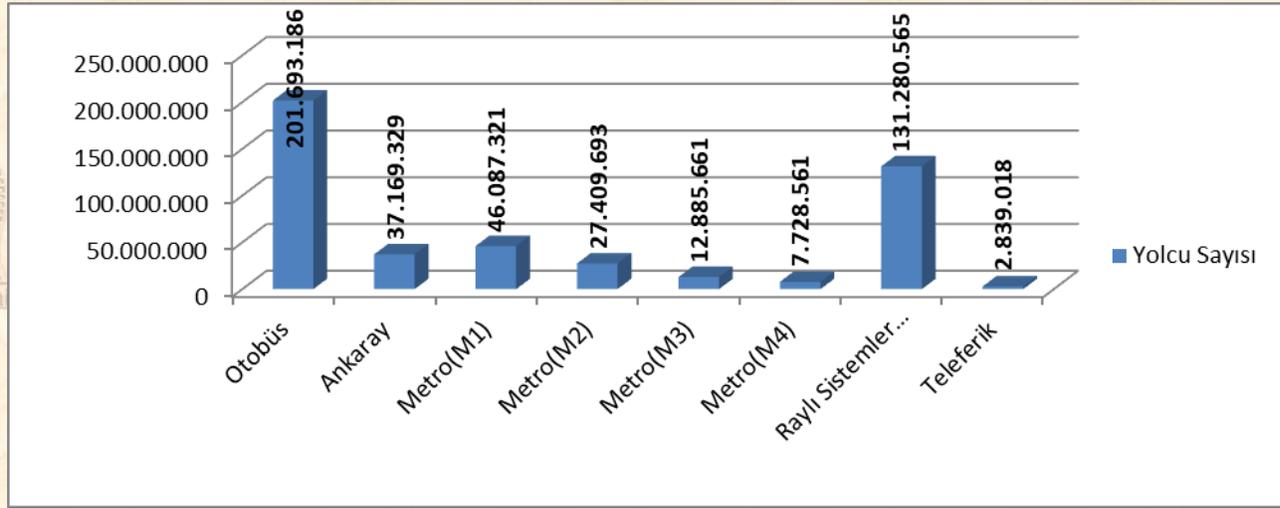
Şekil 1: EGO tarafından işletilen ve yapımı devam eden raylı sistemler ve teleferik sistemleri



Kaynak: EGO tarafından işletilen ve yapımı devam eden toplum raylı sistemler ve teleferik sistemleri (URL4)

Yukarıdaki şekilde de görüleceği gibi, Ankara' da raylı sistemlerin 1996 yılında AŞTİ-DİKİMEVİ arasında kullanılmaya başlanarak, daha sonra sırasıyla 1997 yılında BATIKENT-KIZILAY, 2014 yılında ÇAYYOLU-KIZILAY, BATIKENT-SİNCAN/TÖREKENT ve 2017 yılında KEÇİÖREN-AKM hattında devam ettiği görülmektedir. Bunun yanında 2014 yılında YENİMAHALLE-ŞENTEPE arasında kablolu sistem hattı yapılarak vatandaşların ulaşımına katkı sağlanmak amaçlanmıştır. Dolayısıyla Ankara anakent yönetiminin 20 yıllık bir süreçte yaklaşık 65 km' lik bir raylı sistem hattı oluşturduğu görülmektedir. Buradan hareketle raylı sistemlerin bir kentin ulaşımında ne derece önemli olduğu ve Ankara anakent yönetiminin de bu konuya önem verdiği sonucu çıkarılabilir.

Şekil 2 : 2017 yılında EGO tarafından taşınan yolcu sayılarına ait grafik.



Kaynak: 2017 yılında EGO tarafından taşınan yolcu sayılarına ait grafik, EGO Faaliyet Raporu. (URL5)

Yukarıdaki şekilde de görüleceği gibi, Ankara'da 2017 yılında otobüs ile 201.693.186; raylı sistemler ile 131.280.565 yolcu seyahat etmiştir. Ankara'da yapımı devam eden raylı sistemlerin tamamlanmasından sonra da bu sayıda artış olacağı tahmin edilmektedir.

Ankara Ulaşım Koordinasyon Merkezinin (AUKOME) 19.08.2014 tarih ve 2014/37 sayılı ve 17.10.2014 tarih ve 2014/40 sayılı kararlarında "Kızılay- Çayyolu (M2) ve Sincan (M3) ile Yenimahalle- Şentepe Teleferik (T1) hatlarının hizmete girmesi nedeniyle; daha çok yolcunun metro taşımacılığına yönlendirilmesi, kent merkezindeki trafiğin rahatlaması ve ekonomik kayıpların azaltılması amacıyla yeni açılan metro hatlarına otobüs ring hattı seferlerinin başlatılması, ring hatlarına dönüştürülecek hatları kullanan yolcularımızın yeni oluşturulan metro ring hatlarından metroya metrodan da bu ring hatlarına 75 dakikalık süre içinde binen yolcuların ilk binışinden aktarma ücreti alınmamasına; UKOME Kararları ile yeni ring hatlarının eklenmesi ve diğer hatlardan gelip M2 hattını kullanarak 41 ring hattını kullanan yolcularımızın transfer süresi 90 dakikaya çıkarılmasına karar verilmiştir", denilmek suretiyle metro güzergahında bulunan otobüs hatlarının sadece ring seferleri yapması ve şehir merkezine girmemesi amaçlanmıştır. Ancak bunun ne derece etkili bir karar olduğu ayrı bir tartışma konusudur. Ankara Ulaşım Koordinasyon Merkezinin (AUKOME) 08/01/2016 tarih ve 2016/05 sayılı kararında ise özetle toplu taşımacılığın bir kamu hizmeti olması nedeniyle, toplu taşıma standartlarının yüksek tutulması, toplu taşıma araçlarından (EGO Otobüs, Ankaray, Metro, Teleferik) vatandaşların daha iyi hizmet alması, ulaşımda entegrasyonun sağlanması, kent trafiğinin rahatlatılması, yolcuların memnuniyetinin artırılması amacıyla 19.08.2014 tarih 2014/37 sayılı ve 17.10.2014 tarih 2014/40 sayılı Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) Genel Kurul Kararlarında değişiklik yapılarak, ücretsiz aktarma yapılacak hatların ve transfer süresinin yeniden belirlenmesine karar verilmiştir. Ancak bunun ne kadar memnuniyet verici veya ne kadar kent trafiğini rahatlatıcı olup olmadığı ayrı bir tartışma konusudur.

Buradan da görüleceği üzere, ulaşımda standartların yüksek tutulması, kent trafiğinin rahatlatılması ve vatandaş memnuniyeti açısından ulaşım üzerine alınacak kararlar daha uygulanabilir ve hakkaniyetli olmak durumundadır. Kent trafiğini rahatlatmak geniş yollar yapılarak çözülemeyecektir. Geniş ve güvenli yollar yapılması tabii ki bir çözümdür ancak kent trafiğinin çevreci bir politika çerçevesinde rahatlatılması ve vatandaşların daha rahat ulaşım sağlayabilmeleri için toplu taşıma sistemlerinin yaygınlaştırılması ve etkili bir şekilde işletilmesi önemlidir.

Vatandaşla iyi ilişkiler kurmak ve iyi bir yönetim alanı oluşturmak için katılımcı kalkınma geleneğine sahip olmak belediyeler için önemli bir vizyondur. (Gaventa and Valderrama, 1999: 3) Bu vizyon ile belediyeler ile halk arasında

daha pozitif ilişkiler kurulacaktır. Yeni kamu yönetimi anlayışının devletin küçültülmesini ve yerel yönetimlerin güçlendirilmesini savunan yapısı gereğince, özellikle kararlara katılım sürecinin önemini artırdığını söylemek yanlış olmayacaktır. Merkezde ve yerelde hem yasama hem de yürütme kanadında astların, yerel halkın, sivil toplum kuruluşlarının kararlara katılımının yüksek olması ile hem alınan kararlar daha etkili sonuçlar doğuracak hem de uygulamada bir aksaklık oluşması halinde toplu bir şekilde sorumluluktan bahsedilebilecektir. Bu sayede kararların hem alınması hem uygulanması aşamasında daha demokratik bir anlayış gelişecek ve daha etkili sonuçlar meydana gelecektir.

Örgüt içi iletişimin ve koordinasyonun yüksek olması, örgütsel katılımın da artmasını sağlamaktadır. Birimlerin faaliyet alanları ile ilgili olarak diğer birimler ile sürekli etkileşimde bulunması ile örgütün amaçlarının gerçekleşmesi daha kolay olacaktır. Bu sayede birimler hangi faaliyet için hangi bölümü harekete geçireceklerini bilerek daha rasyonel kararlar alınmasını sağlayacaktır. Yüksek iletişim ile bu faaliyetlerden her birimin anında haberi olacak ve yapılması gereken işler birimlerde yerine getirilecektir. Yine etkili iletişim ile birimler arası koordinasyon güçlüğü çekilmeyecek ve her birimin yapmış olduğu iş belirli bir uyum içinde yürüyecektir. Birimler arasındaki uyum ve örgütlü çalışma çalışanlara da yansıtacak ve çalışanlar diğer birimlerin yapmış oldukları işler hakkında da bilgi sahibi olacaktır. Dolayısıyla, belediyelerin yürütmüş oldukları hizmetlerde de halkın katılımına önem vermeleri ile objektif bir belediyeçilik hizmeti de gerçekleştirilmiş olacaktır. Aksi halde, alınan kararlar uygulama olanağı bulsa dahi halkın büyük bir çoğunluğu tarafından olumlu karşılanmayacaktır. Bu da ister istemez halkın yönetime olan güvenini zedeleyecek ve yerel yönetim organları ile halk arasında bir kopukluk meydana gelecektir. Bunun içindir ki, halkın halk için halk tarafından yönetilmesine imkan veren daha çağdaş ve vizyoner bir yönetim anlayışının benimsenmesi esas olmalıdır.

Belediyelerin teknolojik gelişmelere ayak uydurabilmesi de büyük önem arz etmektedir. Ülkemizde de özellikle son yıllarda kamu hizmetlerinin elektronik ortamdan yürütülmesi ile ilgili olarak birçok çalışma yapılmaktadır. Vatandaşların kamu hizmetlerinden en hızlı en pratik ve en kolay şekilde faydalanabilmeleri; vatandaşlardan talep edilen belgelerin azaltılması, özetle bürokrasinin en aza indirilmesi devletin temel politikalarının başında gelmektedir. Bu doğrultuda 11/10/2018 tarihli ve 2018/13 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesinde de devletin yürütmüş olduğu hizmetlerde sorun çözen, çözüm üreten ve vatandaş odaklı bir yönetim anlayışına vurgu yapılarak, vatandaşların kamu hizmetlerinden kolay ve hızlı bir şekilde yararlanabilmeleri hedeflenmiştir. EGO tarafından gerçekleştirilen “Otobüs Hatları Bilgilendirme Sistemi (EGO CEP’TE)” uygulaması da bu kapsamda gerçekleştirilen bir hizmet olarak değerlendirilebilir. EGO CEP’TE ile toplu taşıma araçlarını kullanacak olan vatandaşlar hem mobil hem de web ortamında, bulunduğu konuma en yakın durağı tespit edebilmektedir. Durak numarasını girerek, bu duraktan geçen hatları, otobüsleri ve bu otobüslerin durağa gelme zamanını çevrimiçi (online) olarak öğrenmektedirler. EGO CEP’TE ile vatandaşlar evlerinden, işyerinden, okulundan veya buldukları herhangi bir noktadan otobüsün ne zaman durağa geleceğini öğrenebilmekte ve zaman kaybı olmaksızın ulaşımını sağlamaktadır. Böylece EGO CEP’TE ile Ankara’daki tüm duraklar akıllı durak haline gelmeye başlamıştır”. (URL6) Özetle, vatandaşların durakta beklemelerinin önüne geçebilmek ve vatandaşların daha konforlu seyahat edebilmelerini sağlamak amacıyla büyükşehir belediyesinin önemli çalışmalar yaptığı ifade edilebilir.

5393 sayılı Belediye Kanununda ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununda toplum taşımacılık ile ilgili tanımlamalar yapılmıştır. 5393 sayılı Belediye Kanununun “Belediye başkanının görev ve yetkileri” başlıklı 38. Maddesinde “*Belde halkının huzur, esenlik, sağlık ve mutluluğu için gereken önlemleri almak*” Belediye Başkanının görevleri arasında sayılmış ve aynı kanunun “Belediyenin yetkileri ve imtiyazları” başlıklı 15. Maddesinde “*Toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işletirmek*” belediyelerin görevleri arasında sayılmıştır. Bunun yanında 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun “Büyükşehir ve ilçe belediyelerinin görev ve sorumlulukları” başlıklı 7.maddesinin f bendinde “*Büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işletirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütme*”, şeklinde Büyükşehir ve ilçe belediyelerinin görevleri belirtilmiştir. Aynı maddenin p bendinde de “*Büyükşehir içindeki toplu taşıma hatlarıyla ilgili olarak; şehir merkezine olan uzaklık, nüfus ve hattı kullanan sayısı kriterleri esas alınarak tespit edilecek hatlarla ilgili toplu taşıma hizmetlerinin işlettilmesine karar vermek*”, büyükşehir belediyelerinin görevleri arasında sayılmıştır. Dolayısıyla toplu taşıma sistemlerinin oluşturulması, güzergahlarının belirlenmesi, belirli bir güzergahta işletilecek olan toplu taşıma araçlarının tespiti, hareket saatleri ve

bunun gibi düzenlemeler belediyelerin görev ve sorumluluklarındandır. Karayolu, havayolu, demiryolu ve su yolu ile taşımacılığın belirlenmesi, hangi tür taşıtların hangi aralıklarla bu ulaşımı gerçekleştireceği, bu ulaşım araçlarına vatandaşların erişiminin kolay olması gibi hususların düzenlenmesi ile etkili bir ulaşım politikası da gerçekleştirilebilecektir. Buradan hareketle, belediyelerin ve büyükşehir belediyelerinin halkın huzuru, esenliği ve mutluluğu için toplu taşıma ile yakından ilgilenmesi ve gereken önlemleri alması gerektiği söylenebilir. Toplu taşıma için gereken altyapı ve üstyapının kurulması ve işletilmesi, halkın istekleri doğrultusunda problemlerin çözülmesi belediyelerin görev ve sorumluluğundadır.

SONUÇ:

Ulaşımı rahatlatmak, kaynak israfını önlemek, kent estetiğine zarar vermemek, kent sakinlerinin ucuz, rahat, konforlu ve güvenli ulaşımını sağlayabilmek yerel yönetimlerin birincil sorumluluk alanlarındandır. Artan araç sayısı sebebiyle belediyelerin, hükümetlerin sadece geniş yol yapımına önem vermesi sebebiyle şehirler adeta otobanlara dönüşmüş ve kent sakinlerinin karşıdan karşıya geçişleri adeta bir çileye dönüşmüştür. Bu sebeple şehir trafiğini rahatlatmak şehir içine geniş yollar yapılması ile çözülemeyecektir. Şehir trafiğini rahatlatmak toplu ulaşımın yaygınlaştırılması ile çözülebilir. Toplu taşıma her semte, her mahalleye, her sokağa 7/24 hız kesmeden temin edildiği sürece araç trafiğini rahatlatmak mümkün hale gelecektir. Bu bakımdan raylı sistemlerin yaygınlaştırılması önemli bir adım olacaktır. Ülkemizde de raylı sistemlerin yapımına 1990' lardan sonra başlanmış ve halen büyükşehirlerde yeni projeler gündeme gelmeye devam etmektedir. Dolayısıyla güvenli ve konforlu bir taşımacılık için raylı sistemlerin önemi artık belediyeler tarafından da fark edilmektedir. Ayrıca belediyelerin teknolojik gelişmeleri yakından takip etmeleri ve ulaşımı rahatlatıcı çözümler bulmaları da öncelikli görevlerindedir. Bu bakımdan, Ankara Büyükşehir Belediyesinin EGO Cepte uygulaması, belediyenin teknolojiyi takip ettiğinin bir göstergesi olarak ifade edilebilir. Yine otobüs duraklarının akıllı durak haline getirilmesi ve araç içlerine bilgilendirme ekranlarının entegre edilmesi de yönetimin teknolojiden faydalandığının bir göstergesidir. Bu ve buna benzer uygulamaların belediyeler tarafından takip edilerek, vatandaşlarının hizmetine sunulması da çağımızın gereklerindedir.

Ankara Anakent Yönetiminde de toplu taşımacılık sistemlerinin yaygınlaştırılması ve geliştirilmesi ile ilgili sürekli yenilenen projeler ile gelecek odaklı bir yönetim anlayışı sergilenmesi temel amaçlardan olmalıdır. Bu bakımdan hem Ankara hem de diğer yerel yönetim birimlerinde toplu taşımacılık sistemlerinin ekonomik ve teknolojik gelişmelere paralel olarak iyileştirilmesi, çevreye duyarlı ve kent sakinlerinin rahat ve güvenli ulaşım sağlayabilmeleri adına aşağıdaki hususlar çerçevesinde birtakım düzenlemelerin yapılmasına öncülük etmeleri önem arz etmektedir;

- 1- Çevreye duyarlı, hava kirliliğine en az derecede sebep olacak ulaşım sistemlerinin tercih edilmesi. (elektrikli otobüslerin yaygınlaştırılması)
- 2- Kentin fiziki ve kültürel yapısına bağlı olarak, ormanlık alanların ve kültürel mirasların tahrip edilmeden buna uygun ulaşım sistemlerinin tercih edilmesi. (şehirin altyapı ve üstyapısına uygun olarak raylı sistem, metro veya tramvay sistemlerinin oluşturulması)
- 3- Çocuklara, gençlere, yaşlılara, engellilere, hamilelere özetle tüm kent sakinlerinin rahat edebilecekleri ulaşım sistemlerinin aynı anda hizmet vermesi. Sadece otobüs veya sadece metro sisteminin oluşturulmasından ziyade tüm bu beşeri özelliklere sahip kent sakinlerine yönelik düzenlemelerin yapılması.
- 4- Kent içi ulaşım hizmetlerinin planlanmasında kent konseylerinin kararlarının dikkate alınarak bu doğrultuda çalışmalar yapılması.
- 5- Kent sakinlerinin ulaşım hizmetleri konusundaki görüş ve önerilerini belirli aralıklarla tespit edebilmek amacıyla anketlerin yaygınlaştırılması ve belediyelerin bu anket sonuçlarına göre iyileştirme ve güncellemeler yapmaları.
- 6- Yaya öncelikli trafik düzenlemelerinin yapılması.
- 7- Şehir içinde özellikle ana yollarda emniyet şeritlerinin oluşturularak yoğun trafikte aciliyeti olan araçların bu şeritleri kullanması sağlanmalıdır. Bu şeritleri gereksiz yere meşgul eden araçlara ise ağır cezalar uygulanmalıdır.

KAYNAKÇA:

Kitaplar:

ABRAHAM, A. (2014). *Decentralisation, Local Governance and Development: An Aspect of Development*, Anchor Academic Publishing.

ERYILMAZ, B. (2014). *Kamu Yönetimi- Düşünceler, Yapılar, Fonksiyonlar, Politikalar*, Gözden Geçirilmiş 9.Baskı, Umuttepe Yayınları.

GÜL, H., KİRİŞ, H.M., NEGİZ, N. GÖKDAYI, İ. (2014). *Türkiye’de Yerel Yönetimler ve Yerel Siyaset*, Detay Yayıncılık.

ORTAYLI, İ. (2018). *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, Gözden Geçirilmiş 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayınları.

ÖZÜPEK, M. N. (2013). *Belediyelerde Halkla İlişkiler*, 2. Baskı, Eğitim Yayınevi,

TOPRAK, Z. (2014). *Yerel Yönetimler*, 9.Baskı, Siyasal Yayınları.

YILDIRIM, S. (2015). *Yerel Yönetim ve Demokrasi Kavramlar-Yaklaşımlar*, Marmara Belediyeler Birliği Kültür Yayınları, Yayın No:87.

Makaleler:

AKÇAKAYA, M. (2017). Yeni Yönetim Anlayışının Yerel Yönetimlere Yansımaları, *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı:9, Ocak-Nisan 2017, s. 105-130.

CARABİNE, E., WILKINSON, E. (2016). How Can Local Governance Systems Strengthen Community Resilience? A Social-Ecological Systems Approach, *Politics and Governance*, Volume 4, Issue 4, p. 62-73.

DEMİR, K., A. (2019). Kent Yönetiminde Değişim Algısı: Yerel Yönetişim Kapsamında Bir Değerlendirme Ve Yerelleşen Yönetişim Uygulaması, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Cilt: 74, No:1, Yıl: 2019, s. 193-218.

GAVENTA, J., VALDERRAMA, C. (1999). Participation, Citizenship and Local Governance, *Institute of Development Studies*, June 21-24, p.1-16.

GÖRMEZ, K. (2000). Demokratikleşme Açısından Merkezi Yönetim-Yerel Yönetim İlişkileri, *Gazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, Sayı: 4, s. 81-88.

KARATAŞ, A., KILIÇ, S. (2017). Sürdürülebilir Kentsel Gelişme ve Yeşil Alanlar, *Siyasal: Journal of Political Sciences*, 26(2), s.53-78.

SALA, B. (2016). Yeni Demokrasi Arayışları ve Türkiye’de Yerel Yönetim Politikaları, *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 5, Sayı: 6, s. 1716-1728.

USTA, S, AKMAN, E., KOCAOĞLU, M. (2017). Yerelleşme-Merkezileşme Tartışmaları Ekseninde Yerel Yönetimlerde Reform: İngiltere ve Türkiye Üzerine Mukayeseli Bir Analiz, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, Nisan, Cilt:20, Sayı:1, s. 68-78.

ÜNAL, F. (2012). Türkiye’de Yerel Yönetimlerde Karar Verme Ve Karar Verme Sürecinde Yer Alan Faktörlerin Analizi, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Yıl: 2012, Cilt: 17, Sayı:3, s. 259-282.

WAHEDUZZAMAN, W., AS-SABER, S. (2015). Community Participation And Local Governance in Bangladesh, *Australian Journal of Political Science*, Vol. 50, No. 1, p. 128-147.

İnternet Kaynakları:

(URL1) www.ego.gov.tr (Erişim Tarihi: 12/01/2019)

(URL2) www.ego.gov.tr (Erişim Tarihi: 12/01/2019)

(URL3) www.ego.gov.tr (Erişim Tarihi: 12/01/2019)

(URL4) www.ego.gov.tr (Erişim Tarihi: 04/02/2019)

(URL5) www.ego.gov.tr (Erişim Tarihi: 06/02/2019)

(URL6) www.ego.gov.tr (Erişim Tarihi: 26/02/2019)