



Araştırma Makalesi / Research Article

TÜRKİYE’DE NEOLİBERAL DÖNÜŞÜM İLE BİRLİKTE DEĞİŞEN KENT İÇİ TOPLU TAŞIMA HİZMET SUNUMUNUN VATANDAŞ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ÖRNEĞİ

Özlem Çağla ÇİÇEK¹

Öz

Neoliberal dönüşüm kamu tarafından sağlanan hizmetlerin giderek özel sektör aracılığıyla sunulmasına yol açmıştır. Refah devleti dönemindeki devletin kamu hizmetleri sunumundaki etkinliği neoliberal dönemle birlikte değişmiştir. Kamu hizmetleri “sınırlı devlet sınırsız piyasa” anlayışıyla yerine getirilmeye başlarken devletin çekildiği alanlar ise gittikçe piyasa ilişkilerine konu olmaktadır. Piyasa ilişkilerine konu olan kamu hizmetleri kentsel alanda da etkisini göstermiştir. Yerel yönetimler tarafından sunulan yerel kamu hizmetleri giderek artan bir şekilde özelleştirme politikalarına konu olmuştur. Özelleştirme uygulamaları belediyelerin görev ve sorumluluğunda olan yerel kamu hizmetlerinin sunumunda etkisini göstermekte ve belediyelerin sorumluluğunda olan yerel kamu hizmetleri giderek özel sektör tarafından yerine getirilmektedir. Ancak yerel kamu hizmetlerinin özel sektör aracılığıyla yerine getirilmesinin yaygınlaşması vatandaş üzerinde olumsuz etkilere neden olmaktadır. Çalışmada neoliberal dönüşüm sonrası yerel kamu hizmetlerinin piyasa ilişkilerine konu olmasında yaşanan artış sonucu yerel kamu hizmetlerinden biri olan kent içi toplu taşıma hizmetinin özel sektör aracılığıyla yerine getirilmesinin vatandaş üzerindeki etkisi Ankara Büyükşehir Belediyesi örneğinde nitel araştırma yöntemlerinden betimsel ve yorumlayıcı yaklaşımla analiz edilmiştir. Bu bağlamda neoliberal dönüşümün Türkiye’yi etkilediği yıllarda Ankara Büyükşehir Belediyesi’nde faaliyet göstermeye başlayan “özel halk otobüsü” işletmeciliği örnekleminde özel sektör aracılığıyla yerine getirilen hizmetlerin vatandaş üzerindeki etkisinin günümüzdeki boyutu incelenmiş ve bu etkinin günümüzde derinleşerek devam ettiği sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Neoliberalizm, Özelleştirme, Kent İçi Ulaşım, Belediye, Ankara Büyükşehir Belediyesi.

JEL Kodları: F6, P16, R1

THE IMPACT OF CHANGING URBAN PUBLIC TRANSPORTATION SERVICE DELIVERY WITH NEOLIBERAL TRANSFORMATION ON CITIZENS IN TURKEY: THE CASE OF ANKARA METROPOLITAN MUNICIPALITY

Abstract

Neoliberal transformation has led to the delivery of services, which were originally provided by the public, to be gradually rendered through the private sector. The state’s effectiveness in providing public services in the welfare state era has changed in conjunction with the neoliberal era. Public services have started to be provided with the understanding of “limited state, unlimited market” and the areas where the state has pulled out have gradually become the subject of market relations. Public services, which have become the subject of market relations, made an impact on the urban area, too. Local public services provided by the local administrations have increasingly become the subject of privatization policies. Privatization practices show their impact on the provision of local public services under the duty and responsibility of the municipalities, and local public services, which the municipalities are responsible for are gradually provided by the private sector. However, the proliferation of the provision of local public services through the private sector brings out negative impacts on the citizens. In the study, the impact on citizens of the urban public transportation service, which is one of the local public services, provided by the private sector as a result of the increase in local public services being subject to market relations after the neoliberal transformation, was analyzed with a descriptive and interpretive approach, from qualitative research methods, in the case of Ankara Metropolitan Municipality. In this regard, today’s aspect of the impact of services provided through the private sector on the citizens was assessed over the sample of “private-public bus” management, which started to be in service in Ankara Metropolitan Municipality during the years when neoliberal transformation had its impact on Turkey, and it was concluded that this impact continues to deepen today.

Keywords: Neoliberalism, Privatization, Urban Transportation, Municipality, Ankara Metropolitan Municipality.

JEL Codes: F6, P16, R1

¹ Doktora Öğrencisi, İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kentleşme ve Çevre Sorunları Bilim Dalı, cebiozlemcagla@gmail.com, ORCID: 0000-0002-2683-9897.

Başvuru Tarihi (Received): 21.11.2023 **Kabul Tarihi** (Accepted): 25.04.2024

Giriş

Neoliberal dönüşüm hem dünyada hem de Türkiye’de çeşitli değişikliklere yol açmıştır. Neoliberal ekonomi politikalarıyla birlikte devlet ekonomi alanından çekilerek yerini piyasaya bırakmıştır. Yeni liberal ekonomi politikaları devletin yapısında olduğu gibi yönetsel alanda da değişiklikler meydana getirmiştir. Neoliberal ekonomi politikalarının etkisiyle kamu yönetiminde geleneksel anlayış reddedilerek yeniden düzenlemeler yapılmıştır. Refah devleti döneminde devletin aşırı büyüyerek kamusal hizmet sunumlarında etkin bir rol alması hoş karşılanmamış, devletin etkinliğinin sınırlandırılması gerektiği düşünülmüştür. Devletin çekildiği alanlarda ise piyasanın aktif rol alması istenmiştir.

Kamu yönetimi anlayışında meydana gelen dönüşümler yerel yönetimler üzerinde de etkili olmuştur. Yeni yapılanma süreciyle birlikte yerel yönetimlerin hizmet sunumunda değişiklikler meydana gelmiştir. Özelleştirmeye konu olabilecek her şeyin özelleştirildiği gibi yerel yönetimler tarafından yerine getirilen hizmetlerde de her geçen gün özelleştirme uygulamalarında artış yaşanmıştır. Nitekim belediyelerin yerel hizmetleri yerine getirirken özelleştirme yöntemlerine sıklıkla başvurdukları görülmektedir.

Türkiye’de belediyelerde özelleştirme yöntemleri iki şekildedir. Bu özelleştirme yöntemlerinden birincisi belediye iktisadi teşekküllerinin satışıyla ikincisi ise belediyenin yerine getirmekle yükümlü olduğu hizmetleri özel sektörden yararlanarak yerine getirilmesiyle gerçekleşmektedir (Kartal, 2000: 59). Türkiye’de belediyeler sorumlu oldukları yerel kamu hizmetlerini kendileri yerine getirebileceği gibi özelleştirme uygulamalarına yer vererek özel sektör aracılığıyla da sunabilmektedir.

Yerel kamu hizmetlerinin sunumunda başvuru olan özelleştirme uygulamaları sonucunda hizmet sunumu gerçekleştirilirken hizmetten yararlanan “vatandaş” a yüklenen anlam da değişmiştir. Neoliberal dönüşüm sonrasında her ne kadar hizmetlerin vatandaşın ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla gerçekleştirildiği belirtiliyor olsa da vatandaş birer “müşteri” olarak görülmeye başlanmış ve hizmetten “müşteri” olarak yararlanmıştır. Belediyelerin yerine getirmekle görevli olduğu yerel kamu hizmetleri özel sektör aracılığıyla yerine getirildiğinde hizmetten yararlananlar tanımlanırken vatandaş kavramı müşteri kavramını niteleyecek şekilde kullanılsa da bu kullanış şekli hizmet sunumlarının özelleştirildiği ve vatandaşın özelleştirilen hizmetlerden ücretini ödemek koşuluyla birer “müşteri” olarak yararlandığı gerçeğini değiştirmemektedir.

Çalışma belediyelerin sunmakla görevli olduğu yerel kamu hizmetlerinin özel sektör aracılığıyla yerine getirilmesinin vatandaş üzerindeki etkisi üzerinde şekillenmiştir. Kent içi toplu taşımacılık hizmetinin sunumunda özelleştirme yöntemine yaygın bir şekilde başvurulmaktadır. Neoliberal ekonomi politikaların uygulanmaya başlamasının üzerinden kırk yılı aşkın bir süre geçmiştir. Bu süre zarfında neoliberal dönüşümle artan özelleştirme uygulamalarının boyutları ve vatandaş üzerindeki etkisi de aynı kalmayacağından dolayı günümüzdeki boyut ve etkisi incelenmeye çalışılmıştır. Çalışmada neoliberal dönüşüm sonrası yerel kamu hizmetlerinin piyasa ilişkilerine konu olmasında yaşanan artış sonucu yerel kamu hizmetlerinden biri olan kent içi toplu taşımacılık hizmetinin özel sektör aracılığıyla yerine getirilmesinin vatandaş üzerindeki etkisi Ankara Büyükşehir Belediyesi (ABB) örneğinde analiz edilmiştir. Bu bağlamda neoliberal dönüşümün Türkiye’yi etkilediği yıllarda ABB’de faaliyet göstermeye başlayan “özel halk otobüsü” işletmeciliği örneğinde özel sektör aracılığıyla yerine getirilen hizmetlerin vatandaş üzerindeki etkisinin günümüzdeki boyutu incelenmiştir. Çalışmada Ankara ilinin tercih edilme sebebi ise Türkiye’nin başkenti olması, Tüm Özel Halk Otobüsleri Birliği (TÖHOB) tarafından özel halk otobüsü işletmeciliğine yönelik alınan kararların büyük oranda ilk Ankara’da uygulanmaya başlaması ve Ankara’nın özel sektör aracılığıyla yerine getirilen toplu taşımacılık sunumlarında vatandaşın yaşadığı sorunlarla sıklıkla gündemde yer almakta olmasıdır.

1. Yerel Kamu Hizmetlerinin Sunumunda “Neoliberal Dönüşüm”

Kapitalizm, içinde yapısal krizleri barındıran bir sistemdir. Kapitalist sistem istikrarsız ve krize dayalı olduğundan yapısı gereği krize bağımlıdır. Sermayenin aşırı üretimi ve ortalama kâr oranının düşme eğilimi genel bir krize yol açma tehdidi oluşturmaktadır (O'Connor, 1989: 24). Kapitalist sistem 1929 yılında New York Borsasının çökmesiyle krize girmiştir. Kuzey Amerika sanayi ekonomisinde durgunluk yaşanmış, bu durgunluk çok geçmeden diğer sanayi merkezi olan Almanya'ya da sıçramıştır. Gıda ve hammaddeler olmak üzere temel üretimlerde fiyatların düşmesi nedeniyle kriz yaşanmıştır. Bu durum birçok ülkenin uluslararası ticaretinin çoğunlukla birkaç temel mala bağlı olması sebebiyle krizi küresel hale getirmiştir (Hobsbawm, 1995: 91). 1929-1933 yılları arasında kâr oranlarında düşüş yaşanmıştır. Kârlardaki düşüş işletmelerin borçlanma durumlarının büyük ölçüde azalmasına neden olmuştur. Bu durum bankaları ve finansal kurumları olumsuz bir şekilde etkilemiştir (Minsky, 1989: 400). 1927-1933 yılları arasında uluslararası krediler yüzde doksanın üzerinde düşüş yaşamıştır. Büyük çöküş batılı hükümetleri devlet politikalarında sosyal kaygılara öncelik vermeye zorlamıştır (Hobsbawm, 1995: 89). Büyük çöküşün kapitalist düzeni önemli şekilde tehdit ettiği koşullara dönmek adına İkinci Dünya Savaşı'nın ardından hem devlet biçimleri hem de uluslararası ilişkiler tekrardan yapılandırılmıştır. Uluslararası alanda Bretton Woods anlaşmalarıyla yeni bir dünya düzeni kurulmuştur. Ayrıca Birleşmiş Milletler, Dünya Bankası, IMF, Basel'deki Uluslararası Ödemeler gibi kurumlarla uluslararası ilişkilerin istikrara kavuşturulması amaçlanmıştır. Devletin yurttaşların refahına odaklanması, tam istihdamı ve ekonomik büyümeyi gerçekleştirebilmesi için devlet gücünün piyasa süreçleriyle, hatta gerektiği zaman piyasa süreçlerinin içinde ve piyasa süreçlerinin yerine geçerek serbestçe kullanılması gerektiği kabul edilmiştir. İktisadi dalgalanmaların azaltılması ve makul bir oranda tam istihdamın sağlanması için “Keynesçi” olarak isimlendirilen para ve maliye politikaları yaygın bir şekilde uygulanmıştır. Keynesçi politikalarla iktisadi dalgalanmalar kontrol altına alınmıştır. 1950'ler ve 1960'lar boyunca gelişmiş kapitalist ülkelerde ekonomik büyüme oranları yüksek seyretmiştir. Ancak 1960'ların sonuna yaklaşınca her yerde ciddi bir sermaye birikim krizi görülmüştür. İşsizlik ve enflasyon ortaya çıkmış ve küresel bir “stagflasyon” başlamıştır. Neredeyse 1970'lerin sonuna kadar bu evre devam etmiştir. Keynesyen politikalar artık işe yaramamıştı (Harvey, 2007: 9-12). 1970'lerde yaşanan krizin ardından Keynesyen politikalar terk edilerek neoliberal ekonomi politikalarına yönelim gerçekleşmiştir. Yeni liberal ekonomi politikaları Amerika Birleşik Devletleri'nde Ronald Reagan'ın ve İngiltere'de Margaret Thatcher'in öncülüğünde hayat bulmuştur. Bu yeni politikalara yönelişle birlikte devletin görevi değişmiştir. Bundan sonra devlet ekonomiye, piyasaya müdahalede bulunmayarak yalnızca yasal düzenlemeler yaparak serbest piyasanın önünü açmakla görevlendirilmiştir. Devlet kalkınmanın önünde engel olarak görülmüş ve bundan sonra kalkınmanın devlet tarafından değil özel sektörün girişimleriyle sağlanacağı ileri sürülmüştür (Çiçek, 2012: 64-65).

1980'li yıllardan itibaren neoliberalizmin dünya üzerinde etkin olabilmesi için devletin piyasa koşullarını oluşturmaya yönelik yeni yasal düzenlemeler yapması ve “az gelişmiş”, “gelişmekte”, “gelişmemiş” şeklinde nitelendirilen ülkelerin yeni sisteme dâhil edilmesi hedeflenmiştir (Çiçek, 2012: 64). Neoliberal ekonomi politikalarının etkili bir şekilde hayat bulabilmesi için dünya genelinde başarılı bir şekilde uygulanmasının getirdiği zorunluluk başta ABD ve İngiltere öncülüğünde olmak üzere “gelişmiş” olarak adlandırılan ülkeler tarafından “az gelişmiş” veya “gelişmekte olan” şeklinde tarif edilen ülkelere piyasa temelli oluşturulan politikalar transfer edilmiştir. Dünyada yaşanan bu değişim Türkiye'yi de etkisi altına almıştır. Türkiye'de “24 Ocak Kararları” olarak isimlendirilen kararlarla neoliberal dönüşümün temelleri atılmıştır.

Yeni ekonomi politikaları kamu alanının yönetiminde değişiklikler meydana getirmiştir. Nitekim 1980'li yıllardan itibaren yönetim paradigmasında değişikliklere gidilmiştir. Bu değişiklik basit bir reform ya da önemsiz bir dönüşüm değildir. Yeni yönetim paradigması devletin toplumdaki rolünü ve vatandaşlar ile piyasa arasındaki ilişkileri yeniden şekillendirmiştir. Kamu yönetiminden

“kamu işletmeciliğine” doğru bir değişim yaşanmıştır. Bu yaklaşım genellikle “piyasa temelli kamu yönetimi”, “işletmecilik”, “yeni işletmecilik”, “girişimci idare” şeklinde çeşitli kavramlarla ifade edilmektedir. Başta merkezi yönetim olmak üzere yerel yönetimler de bu süreçten etkilenmiştir (Eryılmaz, 2007: 15-18).

Yeni liberal politikaların getirdiği değişim zorunluluğu Türkiye’de yerel yönetim birimlerinde uygulanan birçok kanununun yürürlükten kaldırılmasına ve yerine yeni kanun getirilmesine neden olmuştur. Kanun değişikliğinden etkilenmeyen tek yerel yönetim birimi ise köy olmuştur. İl özel idaresinin ilk olarak ortaya çıkışı Osmanlı’ya dayanan 1864 tarihli Vilayet Nizamnamesi’ne uzanmaktadır. Bu tarihten 2005 yılına kadar çeşitli düzenlemeler yapılmaya çalışılsa da bugünkü halini 2005 yılında kabul edilen 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu ile almıştır. Belediyenin tarihi geçmişi ise Osmanlı’ya dayansa da Türkiye Cumhuriyeti çatısı altında kurulan ilk belediye kanunu olan 1930 tarihli 1580 sayılı Belediye Kanunu’nun yerini 2005 yılında kabul edilen 5393 sayılı Belediye Kanunu almıştır. Neoliberal dönüşümle birlikte yeni yönetim birimi kuruluşuna gidilmiştir. 1982 Anayasası’nın 127. Maddesi büyük yerleşim merkezlerinde özel yerleşim biçimleri getirilebileceğini öngörmektedir. Bu düzenlemeyle birlikte 1984 yılında getirilen düzenlemeler sonucu oluşturulan 3030 sayılı Kanunla büyükşehir belediyesi yönetimi hayat bulmuştur. Ancak 2004 yılında 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun çıkarılmasıyla 3030 sayılı Kanun yürürlükten kaldırılmış ve büyükşehir belediye yönetiminde çeşitli değişiklikler yapılmıştır. Akabinde 2012 yılında 6360 sayılı Kanunla büyükşehir belediyesi yönetiminde değişiklikler yapılmaya devam edilmiştir.

Türkiye’deki yerel yönetimlerin yeni liberal politika değişimlerinden etkilenmesi sonucunda belediyelerin ekonomik yaşamdaki etkinliğinde azalma yaşanmıştır. Nitekim belediyelerin büyük çoğunluğunda yerel hizmet sunumlarının özelleştirme anlayışıyla gerçekleştirilmesi benimsenmiştir (Keleş, 2006: 428-429). Özelleştirme, kamu hizmetlerinin özel sektör tarafın sunulması ve kamu işletmelerinin özel kesime devredilmesi anlamına gelmektedir (*Yerel Yönetimler*, 1998: 11). Devlet mülkiyetinden özel mülkiyete geçişi ifade eden özelleştirme kavramı, özelleştirme uygulamalarıyla kamusal alana ait alanları piyasa mekanizmalarının işleyişine dahil etmektedir (Feigenbaum, Henig ve Hamnett, 1999: 5). Özelleştirme faaliyetleri için çeşitli yöntemler bulunmaktadır. Hizmetlerin yerine getirilmesine yönelik özelleştirme uygulamalarında imtiyaz, ihale sözleşmesi, kiralama, yap-işlet-devret gibi sayıları oldukça fazla yöntem yer almaktadır (Bozlağan, 1998: 35).

Özelleştirme yöntemlerinin kullanımı 1930 tarihli 1580 sayılı Belediye Kanunu ile zaten mümkün olmakla birlikte özellikle ufak çaplı inşaat faaliyetlerinde başvurulan yöntemlerden olmuştur. Neoliberal ekonomi politikalarıyla birlikte belediyeler tarafından imtiyaz ve sözleşme yöntemleri oldukça sık kullanılmaya başlanmıştır. 1984 yılında yürürlüğe giren 3030 sayılı Kanun özelleştirmenin artmasına olanak tanımıştır. Bu kanun çerçevesinde büyükşehir belediyelerinin sunmuş oldukları birçok geleneksel hizmetler özelleştirilmiştir (Kartal, 2000: 68). Belediyelerin ve büyükşehir belediyelerinin hizmet sunumlarındaki özelleştirme uygulamaları günümüzdeki kanunlar çerçevesinde devamlılığını sürdürmektedir.

Yerel kamu hizmetleri genellikle tekel niteliği taşımaktadır. Yerel halkın kullanmak zorunda olduğu ve ikame seçeneği bulunmayan içme suyu, yeşil alan, kanalizasyon, toplu taşıma gibi hizmetler yerel hizmetleri oluşturmaktadır (*Yerel Yönetimler*, 1998: 114). Neoliberal ekonomi politikaları sonrasında her geçen gün etkisini artıran özelleştirme uygulamaları yerel yönetimlerin sunduğu hizmetlerde de etkisini göstermiştir. Neoliberalizmin hâkim olduğu konjunktürde yerel yönetimler tarafından sunulan yerel kamu hizmetleri giderek özel sektör aracılığıyla sunulmaktadır. Günümüzde yerel yönetimler birimi olan belediyeler yerel kamu hizmetlerinin sunumunda artan bir şekilde özelleştirme uygulamalarına başvurmaktadır.

Yerel yönetimlerin kamu mallarının özelleştirilmesi, hizmetlerin özel sektör tarafından yerine getirilmesi gibi özelleştirmeye konu olan uygulamaları yasal olarak düzenlemiştir. 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu, 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu incelendiğinde ilgili birimlerin görevleri kanunda sayılırken “yapmak”, “yaptırmak”, “işletmek”, “işlettirmek”, “kiraya vermek” gibi ifadeler yer almaktadır. Belirtilen ifadelerden de anlaşılacağı üzere yerel yönetim birimleri yapmakla yükümlü oldukları görevleri yerine getirirken kendileri yapabileceği gibi özel sektöre de yaptırabilmektedir. Yerel yönetimler hizmet sunumlarını kendileri yerine getirmek yerine özelleştirmelere giderek özel sektöre gördürmeye başlamışlardır (Koçak, 2013: 285-286).

5393 sayılı Belediye Kanunu’nda belediyenin gerçekleştireceği kent içi ulaşım hizmetleri çerçevesinde toplu taşıma görevlerinin özel sektör tarafından yerine getirilebileceğine yönelik yasal düzenlemeler yer almaktadır. Belirtilen kanunun üçüncü bölümünde belediyenin görev, yetki ve sorumlulukları yer almaktadır. Kanununun 15. maddesinin f bendinde “Toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem, dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işlemek ve işlettirmek.” ifadeleri belirtilmiştir (*Belediye Kanunu*, 2005).

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun üçüncü bölümünde büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumluluk alanına giren konular açıklanırken Kanununun 7. maddesinin p bendinde kent içi ulaşımında toplu taşıma hizmetlerinin özelleştirilebileceğine şu sözlerle olanak tanınmıştır (*Büyükşehir Belediyesi Kanunu*, 2004):

“Büyükşehir içindeki toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettirmek, büyükşehir sınırları içindeki kara ve denizde taksi ve servis araçları dahil toplu taşıma araçlarına ruhsat vermek. 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 işlettirilmesine karar vermek.”

Belediyelerin vatandaşa sundukları yerel hizmetlerin özel sektör tarafından da sunulabilmesine yani özelleştirme uygulamalarına birçok kanunda yer verilmiştir. Belediyeler, vatandaşa sunmakla görevli oldukları yerel kamu hizmetlerini kendileri yerine getirebileceği gibi özel sektör aracılığıyla da yerine getirilebilmektedir. Belediyelerin yerine getirmekle görevli oldukları kent içi toplu taşıma hizmeti için özelleştirme politikalarına başvurmaları mümkündür. Ancak özelleştirilen diğer yerel kamu hizmetlerinde olduğu gibi kent içi toplu taşımacılık hizmetinde de özelleştirme uygulaması vatandaş üzerinde olumsuz etkilere neden olmaktadır.

2. “Neoliberal Dönüşüm”ün Yerel Kamu Hizmetleri Sunumlarında Meydana Getirdiği Değişimin Vatandaş Üzerindeki Etkisi

Neoliberal ekonomi politikalarının bir sonucu olarak yerel yönetimlerin hizmet sunumlarında değişiklikler meydana gelmiştir. 1980’lerden sonra yerel kamu hizmetlerinin sunumunda sıklıkla özelleştirme uygulamalarına başvurulmasıyla hizmetlerin özel sektör aracılığıyla yerine getirilmesinde artış yaşanmıştır. Neoliberal ekonomi politikalarının ortaya çıkışının üzerinden uzun yıllar geçmesine rağmen günümüzde de yerel kamu hizmetlerinin özel sektör aracılığıyla yerine getirilmesindeki artış hız kesmeden hatta daha da yaygınlaşarak devam etmektedir. Özelleştirilen yerel kamu hizmetleri, işletmecilik anlayışına uygun bir şekilde piyasa mantığıyla sunulmaktadır. Bu durum yerel kamu hizmetinden yararlanan vatandaşların hizmetten birer “müşteri” olarak yararlanmasına neden olmaktadır. İşletme yönetiminde hizmetten bir ödeme karşılığı yararlanan kişiyi ifade eden “müşteri” kavramının yerel yönetimlerdeki karşılığı “vatandaş” olarak ortaya çıkmıştır. Bu durum yerel kamu hizmetlerinin özel sektör aracılığıyla yerine getirilmesinin vatandaşa bakışı nasıl değiştirdiğini göstermektedir. Neoliberal dönüşümle birlikte yerel kamu hizmetlerinin özel sektör aracılığıyla yerine getirilmesi artarken vatandaş da

“müşteri” olarak görülmeye başlamıştır. Özelleştirilen yerel kamu hizmet sunumlarında hizmetten yararlanan kişiler için her ne kadar vatandaş kavramı kullanılıyor olsa da kavramın bu kullanılış şekli hizmetten yararlanan vatandaşın “müşteri” olarak görüldüğü ve bu doğrultuda hizmet sunulduğu gerçeğini değiştirmemektedir.

Türk Dil Kurumu Sözlüğü müşteri kavramını “hizmet, mal vb. alan ve karşılığında ücret ödeyen kimse” olarak tanımlamaktadır. Müşteri ve vatandaş kavramları anlam olarak birbirinden farklıdır. Vatandaş; yasalar önünde diğer bireylerle eşit olmakla birlikte toplumsal hak ve sorumluluklara sahiptir. Müşteri ise maddi imkânları çerçevesinde kendisine sunulan mal ve hizmetten yararlanmaktadır. Müşterinin bir ürünü tercih edip etmeme hakkı maddi olanaklarıyla orantılı olarak ortaya çıkmaktadır (Ateşoğlu ve Özkan, 2010: 53).

Neoliberal teoriye göre devletin özel mülkiyet haklarını, hukukun üstünlüğünü, serbest piyasayı ve serbest ticaret kurumlarını desteklemesi gerekmektedir. Bunların bireysel özgürlükleri garanti altına alan kurumsal düzenlemeler olduğu düşünülmektedir. Devletin şiddet kullanma tekelini bu özgürlüklerin sürdürülmesi noktasında önemli görülmektedir. Bu doğrultuda iş dünyasının ve şirketlerin serbest piyasa ve serbest ticaret kurumsal çerçevesinde özgür bir şekilde faaliyet göstermesi toplum adına faydalı görülmektedir. Neoliberal teori devletin kontrolünde olan alanların özel alana bırakılması gerektiğini açıklamaktadır. Rekabet ortamında gerçekleştirilen özelleştirme uygulamalarının bürokratik süreçleri yok edeceği, verimlilik ve üretkenlikte artış sağlayacağı, kaliteyi yükselteceği ve tüketici maliyetlerinin azalmasının yanı sıra mal ve hizmetleri ucuzlatmasıyla vergi yükünü de azaltacağı ileri sürülmektedir. Pazardaki bireysel özgürlük garanti edilmekle birlikte piyasa içerisinde her “birey” kendi eylem ve refahından sorumlu olmaktadır (Harvey, 2007: 64-65).

Birey kavramının temelleri esasen 18. yüzyılda klasik liberal yazarlar tarafından atılmıştır. Bu dönemde soyut birey, kolektiflerin (devlet, toplum vb.) önemine dikkat ederek normatif bir temelde teşvik edilmeye çalışılmıştır. Başka bir deyişle neoliberalizmden önce kavram gündelik hayatın içinde yer almıştır. Ancak “birey” kavramı neoliberalizmle birlikte kapitalizmin neoliberal ruhuyla yeniden şekillenmiştir. Neoliberal politikalar bireyi “tüketici” kavramı üzerinden şekillendirmiştir. Birey devam eden bir tüketim döngüsüne sürüklenmektedir. Tüketici kategorisi kamusal hizmet alanlarında da yer almaktadır (Eagleton-Pierce, 2016: 19-20). Yeni tüketim siyasetiyle devletin kamusal alandaki varlığı giderek daraltılırken kamusal hizmet alanları özel sektöre devredilmiştir. Bu durum vatandaş ile devlet arasında kurulan ilişkinin değişmesine neden olmuştur. Nitekim sonrasında bu ilişki yerini gitgide müşteriler ve üreticiler arasında kurulan ilişkiye bırakmıştır (Streeck, 2012: 39). Tüketici olarak görülen bireyin kamu mal ve hizmet sunumundan yararlanabilmek için ücret ödemesi gerekmektedir. Nitekim ödeme yapmayan bireylerin sunulan kamu mal ve hizmetten yararlanmasının “bedavacılığı” teşvik edeceğinden dolayı engellenmesi gerektiğini düşünmektedirler. Bu yüzden bu hizmetleri talep edenlerin “müşteri” anlayışı içerisinde görülmesi gerektiğini ileri sürmektedirler. Neoliberal ekonomi politikalarıyla birlikte kamu mal ve hizmetlerinden yararlanacak kişiler artık birer “tüketici” ve “müşteri” olarak nitelendirilmektedir (Sallan Gül, 2006: 129).

“Vatandaş” kavramı içerisinde zorluklar barındırmaktadır. Vatandaş kavramının kimleri kapsayacağı ve vatandaşlığın getirdiği hak ve sorumluluklardan kimlerin faydalanacağı uzun bir süredir tartışma konusu olmuştur. Kamu tarafından sunulan hizmetlerden kimlerin yararlanacağı neticeye kavuşturulmamıştır. Ancak şunu belirtmek gerekir ki kamunun sunduğu hizmetlerden yalnızca oy kullanma hakkına sahip olan vatandaşlar değil yaşadığı ülkenin vatandaşı olmamış olsa da devlet çatısı altında bulunan tüm insanlar yararlanmaktadır (Alford, 2009: 33-34). Günümüzde kamu hizmetlerinin sunumu tamamen veya kısmen özel sektöre devredilmiştir. Kamu hizmet sunumlarını özelleştirmenin hizmet sunumunu daha verimli hale getireceğine yönelik

özelleştirmeyi destekleyici görüşler olsa da kamu hizmetlerinin girişimciler tarafından yerine getirilmesine yönelik eleştiriler de mevcuttur (Gormley, 1991: 3).

Kamu hizmetleri yerine getirilirken esas amaç hizmetten yararlanan vatandaşların ihtiyaçlarının mümkün olan en iyi şekilde karşılanmasıdır. Bu amaç için hem merkezi yönetim hem de yerel yönetimler hizmet sunumunu gerçekleştirirken vatandaşların talep ve beklentilerine dikkat etmesi ve isteklerini yerine getirmesi gerekmektedir (Arıkboğa, 2017: 1111). Kamu kurumu tarafından hizmet yerine getirilirken öngörülme her hangi bir durumla karşılaşıldığında hizmetin kesintiye uğramaması için uygun bir şekilde sürdürülmesi söz konusudur. Ancak hizmet özel sektör tarafından yerine getiriliyorsa öngörülme bir durum ortaya çıktığında hizmetin devamlılığının sağlanabilmesi için hizmet sunucu tarafından tekrardan pazarlığa oturulmaktadır. Çünkü özel sektör için yerine getirilen şey hizmet olarak değil “iş” olarak görülmektedir. Yerel halkın çıkarları ile şirketin çıkarları birbirinden farklıdır (*Yerel Yönetimler*, 1998: 115). Kamu sektörünün çoğunlukla tekel durumunda olduğuna ve bundan dolayı da ürettiği mal ve hizmetlerde rekabetin olmadığına yönelik yaklaşım söz konusudur. Rekabet olmadığından malların ve hizmetlerin etkin ve verimli bir şekilde sunulmasını özendircek bir ortamın bulunmadığından ve bu durumun da malların ve hizmetlerin üretiminde olumsuzluklara neden olduğundan söz edilmektedir (Koçak, 2013: 289). Kamu sektöründe rekabet ortamının olmadığı doğrudur. Ancak özel sektörün verimli bir şekilde rekabet ortamında mal ve hizmet sunumu gerçekleştirdiği savı da bilindiği şekliyle doğru değildir. Özel sektörün rekabetçiliği oldukça kırılabilir bir yapıya sahiptir. Ayrıca özel sektör kendi içerisinde tekelleşme süreci yaşamaktadır. Yapılan büyük yatırımlar ortaklıklar eliyle gerçekleştirilmektedir. Rakipler sıklıkla bir araya gelmekte ve birlikte hareket etmektedir (*Yerel Yönetimler*, 1998: 115).

3. Kent İçi Toplu Taşımacılık Hizmetinin Özelleştirilmesinin Vatandaş Üzerindeki Etkisi: Ankara Büyükşehir Belediyesi Örneği

Neoliberal ekonomi politikaları batılı ülkeler başta olmak üzere Türkiye’de de birçok alanda etkili olmuştur. Bu alanlardan biri de yerel yönetimlerdir. Yeni politikalar belediyelerin hizmet sunumlarının yeniden şekillenmesine neden olmuştur. Türk belediye sisteminde belediyelerin hizmet sunumlarının çeşitlenmesi eğilimini meydana getirmiştir (Aydınlı, 2003: 75). Belediyelerin sundukları hizmetler kamu niteliği taşımaktadır. Belediyenin sunduğu hizmetlerden verimli bir şekilde yararlanmak vatandaşların temel haklarıdır. Vatandaşlar gün içerisinde kentlerde yolculuk yapmaktadır. Bundan dolayı kent içi ulaşım hizmeti gerçekleştirilirken toplu taşımacılık hizmetlerinin kalitesi ve yaygınlığı önem arz etmektedir. Vatandaşın kent içinde rahat, konforlu, en az maliyetle en yüksek faydayı sağlayacak bir ulaşım ağının sağlanması belediyelerin görev ve sorumluluğundadır (Gökalp, 2019: 136). Belediyelerin görev ve sorumluluğunda olan kent içi ulaşım hizmetleri neoliberal dönüşümle birlikte bu hizmetin yerine getirilmesinde belediyeler tarafından sıklıkla özelleştirme uygulamalarına başvurulmaktadır.

1982 yılında kent içi ulaşımı sağlamak amacıyla Ankara’da “Özel Halk Otobüsleri” kent içi yolcu taşıma hizmeti vermeye başlamıştır (Ankara Elektrik, Havagazı ve Otobüs İşletme Müessesesi [EGO Genel Müdürlüğü], t.y.). 1980 sonrasında büyükşehir belediyelerinin Ankara öncülüğünde yeni bir uygulamaya gittikleri görülmüştür. Bu uygulama çerçevesinde kent içi ulaşım hizmetleri sunulurken belediye otobüslerinin yanı sıra özel halk otobüsleri işletmeye sokulmuştur (Tekeli, 2010: 209). Ankara’da özel halk otobüslerinin yanı sıra 1997 yılında “Yeşil Halk Otobüsleri” ve 1998 yılında “Çift Katlı Halk Otobüsleri” kent içi yolcu taşıma hizmeti gerçekleştirmek için toplu taşımacılık hizmetine dahil edilmiştir (Öncü Yıldız, 2017: 118). Nitekim Belediye ve Elektrik, Gaz ve Otobüs İşletmesi Genel Müdürlüğü (EGO) araçları ulaşım hizmetini sağlamada yetersiz kalınca artan toplu taşıma ihtiyacının karşılanması için özel işletmecilere başvurulmuştur. On yıl sürecek işletme hakkı devri gerçekleştirilmiştir (Fırat, 1998: 87). On yıl dolduğunda ise iki işleticinin sözleşmeleri yenilenmeyerek Ankara’da iki ulaşım türü son bulmuştur (Öncü Yıldız, 2017: 118).

Ankara’da 1990’ların sonlarında faaliyete başlayan bir başka kent içi ulaşım aracı ise “Özel Toplu Taşıma Aracı”dır (EGO Genel Müdürlüğü, t.y.). Çalışmanın sınırlarını aşmamak adına “özel halk otobüsü” örneğinde analiz edilmesi tercih edilmiştir.

Ankara’da halk otobüsleri işletmeciliği fikrinin ilk olarak dönemin belediye başkanı tarafından ifade edildiği bilinmektedir. EGO iş birliğiyle yapılan ilk çalışmalar 7 Mayıs 1981 tarihinde yönetmeliğe dönüşmüştür. Yönetmeliğin amaçlarına bakıldığında halk otobüsleri işletmeciliğinin EGO’yu tamamlayan, zayıflatmayan ve onunla yarışmayan bir işletmecilik modeli öngörmüştür. Ayrıca halkın konforlu bir ulaşım gerçekleştirmesi için kullanılmaya başlayacak otobüslere en fazla beş yaş, kullanımın sonlanması için ise on yaş sınırı getirilmiş ve vergi kaybına önlem almak amacıyla yolculukların biletle gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Yönetmeliğin yayımlanmasının ardından halk otobüslerinin faaliyet göstereceği hatlar, terminaller ve kontenjanlar belirlenmiş ve gerekli izinler alındıktan sonra gazetelerde ilan verilerek otobüs işletmeleri başvuruya açılmıştır. Ancak bu şartlar girişimcilere çekici gelmediği için başvuru yapmamışlardır (Tekeli, 2010: 209-211).

Özel sektörün önceliği hizmet sunumu gerçekleştirerek vatandaşa en iyi hizmeti sunmak ve bu doğrultuda konforlu bir kent içi yolcu taşıma hizmeti sağlamak değildir. Nitekim özel sektörün kâr etme zorunluluğu kendileri için maksimum fayda sağlayacak faaliyetlerde bulunma arayışına yol açmakta ve en kârlı alanlarda etkinlik göstermelerini gerekli kılmaktadır. Bundan dolayı kâr sağlamayacak bir kent içi toplu taşıma hizmetinde faaliyet göstermek istememektedirler. Ankara’da yaşanan, bu durumun bir örneğidir. Nitekim Ankara’daki girişimciler yönetmelikte belirtilen şartlar altında gerçekleştirecekleri ulaşım hizmetinin kâr sağlamayacağını düşündüklerinden kent içi toplu taşıma hizmetini gerçekleştirmeye sıcak bakmamaları olağan bir durumdur.

Otobüs işletmecilerine çekici gelecek şekilde başlangıçtaki şartlardan oldukça ödün verilerek yönetmelik değişikliğine gidilmiştir. Yeni yönetmelik halk otobüslerinin çalışma saatlerindeki kısıtlamaları, taşınan yolcu sayısı ile kesilen bilet konusunda belediyeye bilgi verme zorunluluğunu kaldırmıştır. Çalışacak otobüslerdeki yaş sınırı şartlarında değişikliğe gidilerek işletmeye girebilmek için beş yaş olan yaş sınırı on yaşa çıkarılmış, işletmeden ayrılmak için on yaş olan yaş sınırı kaldırılmıştır. Yönetmelik değiştikten sonra yeni şartlar girişimcilere cazip gelmiş ve otobüs işletmeciliği için başvuru gerçekleştirmişlerdir (Tekeli, 2010: 211). Bunun üzerine Ankara’da 1982 yılında bazı otobüs hatları imtiyaz yöntemiyle özel sektör tarafından işletilmeye başlamıştır (Kartal, 2000: 76).

Halk otobüsleri, EGO ile yarışmayan, tamamlayıcı bir ulaşım hizmet sunumunu yerine getirecek bir ulaşım hizmetini kabul ederek çalışmaya başlamalarına rağmen kısa bir zaman sonra çalıştıkları hatlarda zarar ettiklerini gerekçe göstererek EGO otobüslerinin faaliyette bulunduğu kârlı hatlarda çalışmak istemişlerdir. Bu istekleri 1983 yılında belediye tarafından kabul edilerek EGO otobüslerinin en kârlı hatları özel halk otobüsü işletmecilerine bırakılmıştır (Öncü Yıldız, 2017: 117-118). Ancak bu değişiklik de sorunların sonlanmasına çözüm olamamıştır. Otobüslerin hat değiştirmesine yönelik kuralların uygulanmasında sorunlar yaşanmıştır. Yönetmelikte başvuranların hangi hatlarda çalışacağı belediye encümeni tarafından kura ile belirleneceği belirtilse de hatların kârlarının eşit olmaması işletmecilerde şikâyete neden olmuştur. Bu durum üzerine EGO Otobüs Dairesi tarafından sorunun çözüme kavuşturulması için aynı terminale bağlı araçların dönüşümlü olarak hat değişikliği uygulamasına katılmasına karar verilmiştir. Bu uygulama girişimciler arasında daha adil bir bölüşümü sağlayacak olsa da yönetmelikte her aracın sözleşmesinde belirtilen güzergahta çalışması gerektiğine ilişkin hüküm bulunması en kârlı hat olan Balgat-Erzurum Mahallesi’ndeki girişimcilerin eyleme varan tepki göstermesine neden olmuştur (Tekeli, 2010: 212).

İşletmeciler kendi kârını korumak ve artırmak yönünde hareket etmektedir. Bu amacı gerçekleştirmek için kendi aralarında rekabet halindedirler. Bu yüzden kent içi toplu taşımacılık hizmetini yerine getirmek için hangi hatta çalışacakları fark etmeksizin herhangi bir hatta faaliyet göstermekten ziyade en kârlı hatlarda çalışarak kazançlarını artırmaya yönelik hareket etmektedirler. Özel halk otobüsü işletmecilerine verilen her ayrıcalık aslında verilecek yeni ayrıcalıklara kapı aralamıştır. Nitekim özel halk otobüsleri işletmecileri kârlarını sürdürmek zorundadırlar. Kârlarını devam ettiremezlerse varlıklarını da devam ettiremezler. Bundan dolayı kârlılıklarını ve kent içi ulaşım hizmetinde faaliyet gösterdikleri alanların sayılarını artırma çabaları devam etmiştir. Bu durum yönetmelik değişikliklerinin devam etmesine yol açmıştır.

Özel halk otobüsçüleri, kârlarını artırmak amacıyla yönetmelikteki bazı maddelerin değiştirilmesine yönelik çaba harcamışlardır. Bu çaba karşılıksız kalmamış ve yönetmelikte tekrar bir değişiklik yapılmıştır. Bu değişiklikte birlikte yönetmeliğin yürütülmesine yönelik EGO Genel Müdürlüğü'nün yetki ve sorumluluğu sona erdirilerek başvuruların değerlendirilmesinde zabıta müdürlüğü görevlendirilmiş ve doğrudan başkanlığa gönderilmesine karar verilmiştir. İşletmeye giriş için on olarak belirlenen yaş sınırı on ikiye yükseltilmiştir. Bu yönetmelikten sonra belediye tarafından halk otobüsü uygulamalarının gittikçe yaygınlaştırılmaya çalışıldığı görülmektedir (Tekeli, 2010: 212).

1982 yılının Ocak ayında hizmete 8 hat ve 30 otobüsle başlayan özel halk otobüsleri, zaman içerisinde yaygınlaşmış ve faaliyetteki otobüs sayılarında artış yaşanmıştır. Nitekim faaliyete başlamalarının üzerinden çok bir zaman geçmeden 1982 yılının Kasım ayında 91 otobüs sayısı ile 26 hatta çalışır duruma gelmişlerdir. Bu sayı 1984 yılında 187'ye, 1997 yılında 200'e ulaşmıştır (Kartal, 2000: 76). 2023 yılına gelindiğinde ise yolcu taşıma hizmeti sunan özel halk otobüsü sayısı 291'e yükselmiştir (Şahin, 2023). Görüldüğü üzere Ankara'da özel halk otobüsü sayısında faaliyete başladığı yıl olan 1982'den 2023 yılına dek çoğunlukla artış yaşanmıştır. Bu artış ABB'de kent içi toplu taşımacılık hizmetinin giderek özel sektör aracılığıyla gördürüldüğünü göstermektedir. Nitekim neoliberal dönüşümle birlikte kent içi toplu taşımacılık hizmetinde artan özelleştirme uygulamalarına günümüzde de yaygın bir şekilde başvurulmaktadır.

Yönetmelik hükümleri özel halk otobüsü işletmecilerine tam olarak uygulanamamıştır. Yönetmelikte çalışma saatleri içerisinde taşıtın tamamen dolup dolmadığına bakılmaksızın hat başlangıç ve bitiş noktalarındaki bekleme süresi beş dakikayla sınırlandırılmış olsa da belirtilen kurala uyulmamıştır. Özel halk otobüsleri kalkış saatlerine dikkat etmemiş, durak dışı yolcu alma eğilimi göstermiştir (Tekeli, 2010: 211). EGO yetkilileri tarafından özel halk otobüslerinin kurallara uyup uymadığı belirli duraklarda denetlenmiş olsa da bu uygulama hizmetin gerektiği gibi yerine getirilmesinde başarı sağlayamamıştır. Yolcu sayısının fazla olduğu saatlerde otobüsün alabileceği yolcu kapasitesinden daha fazla yolcu alınmış, yolcu sayısının azaldığı geç saatlerde çalışılmamış, daha fazla yolcu alabilmek için duraklarda yolcu bekleme süreleri uzatılmış ve özel halk otobüslerinin eski olmasından dolayı vatandaşlar belediye otobüsleri kadar konforlu taşınamamıştır (Kartal, 2000: 77).

Ankara'da kent içi ulaşım hizmetlerinde özelleştirme uygulamasının başladığı yıllardan günümüze dek vatandaşlar çeşitli sorunlarla karşılaşmıştır. Bu sorunlar geçmişten günümüze varlığını sürdürmektedir. Dönemin şartları içerisinde yenilenerek var olmaktadır. Günümüzde kullanılan özel halk otobüsleri geçmişle kıyaslandığında görece daha yenidir. Bundan dolayı günümüzdeki otobüslerin konfor ve vatandaş memnuniyeti yönünden özelleştirmenin ilk uygulandığı yıllardaki otobüslerden daha iyi durumda olduğu düşünülebilir. Ancak düşünülenin aksine son zamanlarda birçok şehirde özel halk otobüsünü kullanan vatandaşlar otobüslerin klimalarının çalışmamasından veya çalıştırılmamasından, otobüs şoförlerinin vatandaşlara kötü davranışlarından, daha fazla gelir elde etmek için otobüslerin kapasitesinin üzerinde yolcu taşınmasından şikayetçidir.

Vatandaşlar ABB’nin toplu taşıma araçlarında yazın klima çalıştırılmamasından dolayı gerçekleştirilen hizmet sunumundan memnun kalmamaktadır. Yazın havanın ısınmasıyla birlikte sıcak olan otobüslerin içinde yolculuk edemeyecek hale gelerek özel halk otobüslerinin klimalarını çalıştırmadıkları gerekçesiyle şikayetçi olmuşlardır (Yılmaz, 2023). Vatandaşların otobüslerde yaşadığı klima mağduriyeti yalnızca ABB ile sınırlı kalmamakta Türkiye’nin birçok şehrindeki belediyelerde de görülmektedir. Örneğin Antalya’da ve Kocaeli’de de özel halk otobüslerinin klima çalıştırmaması sorunu yaşanmıştır. Antalya’da vatandaşlar klima açmayan veya kliması yetersiz kalan özel halk otobüslerinden şikayetçidir. Bunun yanı sıra vatandaşlar otobüslerin kalabalık oluşundan kaynaklanan memnuniyetsizliklerini de dile getirmektedir (“Antalya’da”, 2023; “Kartepe-İzmit”, 2023).

Özel halk otobüsleri tarafından sağlanan kent içi ulaşım hizmetleri bir kamu kurumu tarafından değil özel sektör tarafından yerine getirildiğinden kamu kurumu gibi düşünüp hareket etmemektedir. Bundan dolayı ulaşım hizmetini sunarken öncelikleri vatandaşa konforlu, güvenli ve az maliyetli bir kamu hizmeti sağlamak olmadığından sundukları hizmeti kâr odaklı düşünerek giderlerinin üzerinde bir gelir elde etmeyi amaçlamaktadırlar. Vatandaşa kent içi toplu taşımacılık hizmetinde uygulanacak fiyat tarifelerinin de bu doğrultuda belirlenmesini gerekli görmektedirler. Kâr odaklı hizmet sunduklarından dolayı kârları azaldığında yolcu fiyat tarifelerinde artışa gidilmesini gerekli görmekte ve otobüs hizmetlerinden ücretsiz ve indirimli yararlanan vatandaşlara toplu taşımacılık hizmeti sunmak istememektedirler.

Özel halk otobüsleri işletmecileri tarafından son yıllarda artan maliyetler gerekçe gösterilerek mevcut yolcu taşıma ücretleriyle zarar ettikleri belirtilmekte ve ücret tarifelerinde sıklıkla artış beklenmektedir. İsteklerinin ciddiyetinin anlaşılması için ise toplu taşımacılık hizmeti vermeyi belirli bir süre için durdurmaktadırlar. Ancak bu durum vatandaşları mağdur etmektedir. Vatandaş hem özel halk otobüslerinden hizmet alamadığı süre zarfında kent içinde ulaşım sağlayacağı yere giderken toplu taşımacılık hizmetinden yararlanamamakta hem de sonrasında özel halk otobüslerinin tekrar faaliyete geçmesi için gerçekleştirilen fiyat tarifelerindeki artış düzenlemeleriyle bütçesindeki yük artmaktadır.

Örneğin geçen yıl (2022) ABB’de faaliyet gösteren özel halk otobüsleri defalarca hizmet vermeyi durdurmuştur. Özel halk otobüsü işletmecilerinin artan maliyetleri karşılayamadıklarını gerekçe göstererek 2022 yılının Mart, Nisan, Ekim ayları içerisinde toplu taşımacılık hizmetini durdurması üzerine vatandaşlar mağdur olmuştur. Vatandaşlara ulaşım hizmeti sunulmadığı için otobüs duraklarında yoğunluk yaşanmıştır. 2022’nin Mart ayında özel halk otobüslerinin giderlerini karşılayamadıklarını gerekçe göstererek hizmet vermemeleri üzerine ABB, otobüs işletmecileriyle görüşme yapmış ve işletmecilere desteğini artırmış, taşımacılık fiyatlarına zam yapılmıştır. Ancak bu çözüm de işe yaramamıştır. Bir ay sonra özel halk otobüsleri artan maliyetlerini karşılayamadıklarını gerekçe göstererek hizmet vermeyi tekrar durdurmuştur (“Ankara’da Özel Halk”, 2022; “Ankara’da 134 Özel”; Taşdan, 2022). Ulaşım fiyatlarına 2021 yılının son günlerinde Ankara Ulaşım Koordinasyon Merkezi Kararı ile 2021/76 karar sayısıyla zam yapılmasına rağmen üzerinden çok bir zaman geçmeden 2022 yılının Mart ayında 2022/30 karar sayısıyla ulaşım fiyatlarına tekrar zam yapılmıştır (“Ulaşım Koordinasyon Merkezi”, t.y.).

2020 yılında TÖHOB Başkanı Ercan Soydaş, Türkiye geneli ve Ankara özelinde kamu hizmeti gerçekleştiren özel sektör olduklarını ve ulaşım hizmetini bir kamu kurumu gibi gerçekleştirmelerinin mümkün olmayacağını şu sözlerle ifade etmiştir: “Kamu hizmeti gerçekleştirdiğimiz için iş yeri kapama veya çalıştırmama gibi bir sorumluluk alamıyoruz. Türkiye genelinde otobüslerde kapasite kısıtlaması uygulanıyor. Bir de Türkiye’de hiçbir özel sektörde ücretsiz hizmet yaptırılmıyor ama biz yapıyoruz. 17 farklı kart var ücretsiz biniş sağlanan. Sonuçta biz özel sektörüz yolcu gelirine dayalı bu işi yapıyoruz. Yolculardan gelen gelir ile

giderlerimizi karşılayabiliyoruz. Giderler arttı ama gelirlerde bir artış yok. Bize özel sektör gözüyle bakılmıyor nedense. Sanki kıyıda köşede bir kamu kaynağımız varmış da dara düşünce onu kullanabilecekmışiz gibi görüyorlar. Şimdi bütün sektörler şu aşamada devletten destek bekliyor. Üstüne basa basa söylüyorum. Bizim tek farkımız yani diğer sektörlerden ayıran en büyük özelliğimiz kamu hizmeti yapıyoruz ve ücretsiz hizmet yaptırılan tek sektörüz. Dolayısıyla bu sektöre sahip çıkılması gerektiğini ısrarla vurguluyoruz. Yoksa hızla iflasa doğru gidiyoruz.” (Bayrak, 2020).

Kent içi ulaşımda ücretsiz ve indirimli taşımacılıktan yararlanacak vatandaşların hakları 4736 sayılı Kanun ile güvence altına alınmıştır. Kanun kapsamında yer alan vatandaşların seyahat haklarının kullanılmadığı durumlarda ise toplu taşıma aracına idari para cezası uygulanacağı kararlaştırılmıştır. Kanun, kent içi ulaşım hizmetinden ücretsiz ve indirimli yararlanacak vatandaşları detaylı olarak açıklamıştır.

4736 sayılı “Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun”a göre (*Kamu Kurum ve Kuruluşlarının*, 2002):

“...aylık bağlanmasını gerektiren kanunlara göre vazife malulü sayılarak aylık bağlananların kendileri, eşleri, evli olmayan ve yirmi beş yaşını doldurmamış olan çocukları, anne ve babaları; yukarıda sayılan kanunlara göre harp veya vazife malulü sayılanlardan sınıf veya görev değiştirerek çalışmaya devam edenler ile vazife malulü sayılarak aylık bağlananlardan, 5510 sayılı Kanunun 4 üncü maddesi kapsamında çalışmaya başlamaları nedeniyle ödenmekte olan aylıkları kesilenlerin kendileri ile eşleri, evli olmayan ve yirmi beş yaşını doldurmamış çocukları, anne ve babaları; yukarıda sayılan kanunlara göre harp veya vazife malulü sayılacak şekilde hayatını kaybedenlerin ya da aynı kapsamda aylık almaktayken hayatını kaybedenlerin eşleri, evli olmayan ve yirmi beş yaşını doldurmamış olan çocukları, anne ve babaları; engelliler için sağlık kurulu raporuyla %40 ve üzerinde engelli olduğunu belgeleyen Türk vatandaşlarının kendileri, ağır engellilerin kendileri ile birlikte birden fazla olmamak üzere birlikte yolculuk ettikleri refakatçileri, demiryolları ve denizyollarının şehiriçi ve şehirlerarası hatlarından, belediyelere, belediyeler tarafından kurulan şirketlere, birlik, müessese ve işletmelere veya belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehiriçi toplu taşıma hizmetlerinden ücretsiz olarak yararlanırlar...Türk vatandaşı olan altmış beş yaş ve üzeri kişiler, demiryolları ve denizyollarının şehiriçi hatları ile belediyelere, belediyeler tarafından kurulan şirketlere, birlik, müessese ve işletmelere veya belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehiriçi toplu taşıma hizmetlerinden ücretsiz olarak... Bu fıkrada belirtilen kurum ve kuruluşlar, belediyeler, belediyeler tarafından kurulan şirketler, birlikler, müessese ve işletmeler altmış ila altmış beş yaş arasında bulunan kişilerin toplu taşıma hizmetlerinden ücretsiz veya indirimli olarak yararlanmasını sağlayabilirler. Belediyeler ile bunların kurdukları birlik, müessese ve işletmeler, toplu taşıma hizmetlerinde öğrenci ve basın kimlik kartı sahiplerine indirim uygulamaya yetkilidirler.”

4736 sayılı Kanun kapsamında kent içi ulaşımda ücretsiz ve indirimli taşımacılıktan yararlanacak vatandaşlar belirtilerek kanun kapsamında yer alan vatandaşların ulaşım hakları güvenceye alınmış olsa da bu haklar zaman zaman engellenmektedir. Kent içi ulaşım hizmeti veren özel halk otobüsleri kanunun dışına çıkmakta ve kanun maddelerini uygulamamaktadır.

Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığınca kent içi ulaşımdan ücretsiz yararlanan vatandaşlar için özel halk otobüslerine aylık gelir desteği ödemesi yapılmaktadır. Ücretsiz kent içi ulaşımaya yönelik yapılan gelir desteği ödemelerinde 2023 yılı içerisindeki verilecek aylık gelir desteği belirlenmiş ve artışa gidilmiştir. Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığınca “Ücretsiz Seyahat Kapsamında Yapılacak Gelir Desteği Ödemesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” kapsamında ABB’de şehir içi toplu taşıma hizmeti veren ulaşım araçlarının her biri için 4500 TL ödeme yapılmasına karar verilmiş ve bu karar değişikliği 01.07.2023 tarihinden itibaren uygulanmıştır (“Ücretsiz Şehir İçi”, 2023).

Kent içi ücretsiz toplu ulaşım hizmetinden yararlanan altmış beş yaş üzeri vatandaşlar 4736 sayılı kanun kapsamında ücretsiz ulaşım haklarının korunmasına ve Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığınca ulaşımdan faydalandıkları için özel halk otobüslerinin her birine aylık gelir desteği sağlanmasına rağmen kimi zaman özel halk otobüsleri işletmecileri tarafından maliyetlerin artışı gerekçe gösterilerek altmış beş yaş ve üzeri yolcular taşınmak istenmemektedir.

TÖHOB tarafından Türkiye genelinde şehit ve gazi aileleri, emniyet ve basın mensupları, görme engellileri ve ağır tekerlekli sandalyeli engelliler dışında kalan ücretsiz ulaşım imkanından yararlanan vatandaşların ayın 1’i ile 4’ü arasındaki günler dışında özel halk otobüslerinde taşınmaması kararı alınmıştır. TÖHOB Genel Başkanı ve otobüs işletmecileri tarafından özel halk otobüslerinin camlarına şu şekilde yazı asılmıştır (Olçay, 2023a):

“Hiçbir özel sektör ücretsiz hizmet yapamaz. Sayın vatandaşlarımızın bilgisine, taşıdığımız ücretsiz biniş gerçekleştiren vatandaşlarımızın alınan birlik kararı doğrultusunda, artan maliyetler (yakıt, parça bakım- tamir, personel vs.) nedeniyle ücretsiz yolcularımızı (bakanlığın ödediği gelir desteğinin karşılığı), her ayın 1’inci ile 4’üncü günleri arasında taşıyabileceğimizi belirtiriz. Bu duyurumuzu tüm Türkiye genelinde araçlarımıza asacağımızı vatandaşlarımıza ve kamuoyuna bildirdiğimizi, önemle rica ederiz.”

TÖHOB tarafından alınan özel halk otobüslerinin ücretsiz yolcu taşınmasına son verilmesine ilişkin karar, çok geçmeden ABB’de kent içi toplu taşımacılık hizmeti veren özel halk otobüslerince de uygulanmıştır. Bu kararla birlikte Ankara’da özel halk otobüslerini ücretsiz ve indirimli kullanarak ulaşım hizmetinden yararlanan vatandaşlar çeşitli sorunlarla karşılaşmıştır. Kararın uygulanmasıyla otobüse alınmayan vatandaşlar mağduriyet yaşamış ve kötü davranışlarla karşılaşmıştır.

Ankara’da ücretsiz taşımacılıktan yararlanan vatandaşların ücretli taşınmaya başlanmasının ardından ücretli taşıma uygulamasından habersiz olan bazı serbest kart sahipleri özel halk otobüslerinden indirilerek ABB’ye ait olan EGO otobüslerine binmeleri için yönlendirilmiştir. Ancak bu uygulamadan birçok vatandaş olumsuz etkilenmiştir. Özel halk otobüsüne bindirilmeyen vatandaşlar yaşadıkları mağduriyetleri şu sözlerle dile getirmiştir: “Ama öyle bir kanun yok ki. Şimdiye kadar biniliyordu hep. Az önce bindik ‘yasak’ dediler.” (Taşdemir, 2023). Engelli ve organ nakli olan başka bir vatandaş ise yaşadığı mağduriyeti şu sözlerle ifade etmiştir (Güven, 2023):

“Otobüse bindim kabul etmiyoruz dedi, tekrar indirdiler beni. (Tepki) gösterdim de onu belediyeye konuşun dediler. Gerekçesini söylemedi, gidin belediyeye konuşun, bilgi alın dediler. Bütün yaşlılar, yolcular geri inmek zorunda kaldı, yarım saat araba bekledik. Yanlış bir karar, ben engelliyim, engelli olduğum halde otobüse binemezsem akciğer nakli oldum, bir şey olsa başıma sorumlusu kim? Belediyenin bunun önlemini alması lazım. (Şikâyet edebileceğini) duymadım, öyle bir şey varsa bildireceğim tabii ki.”

TÖHOB'un kent içi ulaşımda indirimli tarifeden yararlanan vatandaşları taşımama kararı, Ankara'da abonman kart kullanarak ulaşım hizmetlerinden yararlanan öğrencileri de olumsuz etkilemiştir. Bazı özel halk otobüsü şoförleri öğrencilerin beklediği durakta durmayarak ilerlemiş, bazıları ise otobüse binmek isteyen öğrencileri zorla otobüsten indirmiştir. Alınan karardan mağdur olan bir öğrenci: "Günümün önemli kısmı yolda geçiyor. Konforlu yolculuk yapmayı geçtik, parasını verdiğimiz otobüse alınmıyoruz artık. Benim her gün ulaşım ücret ödeyecek durumum yok" derken başka bir öğrenci ise abonmanını yeni yaptırdığını ve alınan karar sonrası yaşayacağı maddi zorluğu: "Şimdi eve gidip gelirken onu bile kullanamıyorum. Abonman kartın geçersiz sayılması maddi olarak bütçemizi zorlayacak..." sözleriyle ifade etmiştir (Geçgin, 2023).

Ücretsiz ve abonman olarak toplu taşıma hizmetinden yararlanan vatandaşların yaşadığı mağduriyet belediye meclisinin gündemine alınarak şehir merkezinde faaliyette bulunan özel halk otobüsleri işleticilerine yolcu sayılarına ve işletme giderlerine göre belirlenen ücret kapsamında yolcu başına gelir desteği yapılacağı kararlaştırılmıştır. Çevre ilçelerde faaliyet gösteren özel halk otobüsleri için ise ilçelerin kendi tam bilet tarifesi üzerinden ücretsiz yararlanan yolcu başına ve öğrenci kartları için ise her biniş başına belirlenen indirim oranının uygulanmasına karar verilmiştir (Olçay, 2023b).

ABB'de özel halk otobüsü işleticilerine verilen gelir desteği ödemesiyle toplu taşımacılık hizmetinden ücretsiz ve indirimli yararlanan vatandaşlar kısa bir süre mağduriyet yaşamayacaklar gibi görünse de çok bir zaman geçmeden yine aynı mağduriyetlerin yaşanabileceği olasıdır. Nitekim gelir destekleri kısa süreli çözüm sunmaktadır. Özel halk otobüsü işleticilerinin bir zaman sonra maliyet artışlarıyla birlikte kâr oranlarının azalmasıyla vatandaşlara daha önceden yaşadıkları gibi bir mağduriyet yaşatmaları kaçınılmazdır.

4. Sonuç

Yerel kamu hizmetlerini yerine getirmekle yükümlü olan belediyeler, neoliberal dönüşümle birlikte artan özelleştirme uygulamaları neticesinde sorumlu oldukları hizmetleri artan bir şekilde özel sektör aracılığıyla sunmaya başlamışlardır. Günümüzde belediyelerin sorumluluğundaki yerel kamu hizmetlerinden biri olan ve vatandaşların kent içi ulaşımda çok sık kullandığı toplu taşımacılık hizmetini özel sektör aracılığıyla yerine getiren belediyelerin bir örneği olan ABB, bu hizmeti özel halk otobüsleriyle sunmasından dolayı yerel kamu hizmetlerinin vatandaş üzerindeki olumsuz etkilerini gösteren en açık örnekler arasındadır.

Kent içi toplu taşımacılık hizmetlerinin özel halk otobüsleri ile sunulması vatandaşın ulaşım hizmetlerinden yararlanırken çeşitli sorunlarla karşılaşmasına neden olmaktadır. Bu sorunlar ekonomi politikalarla ilişkili olduğundan günümüzde de devamlılığını sürdürmektedir. Nitekim özel halk otobüsleri işletmeciliği bir özel sektör olduğundan ve dolayısıyla hizmet sunumunu işletmecilik anlayışı ile gerçekleştirdiğinden günümüzde otobüslerin sayısında niceliksel (artış) bir değişiklik olsa da sundukları hizmet kalitesinde günümüz koşulları çerçevesinde niteliksel (vatandaş memnuniyeti) bir değişiklik meydana geldiğini söylemek güçtür. Özel sektör tarafından işletmecilik anlayışıyla sunulan toplu taşımacılık hizmeti vatandaşa kentsel alanda güvenli, konforlu, kazanç temelli olmayan bir ulaşım hizmeti anlayışıyla yerine getirilmesini mümkün kılmamaktadır. Özel halk otobüsü işletmecileri hizmet sunumlarını günümüzün egemen ekonomi politikaları içerisinde gerçekleştirdiklerinden kâr odaklı hareket etmektedirler. Ancak bu durum vatandaşın kent içinde hareket edebilirliğinin önünde bir engeldir. Vatandaş bu hizmetten kâr temelli belirlenen ücreti ödeyebildiği ölçüde yararlanabilmektedir.

Toplu taşımacılık hizmeti özel sektör aracılığıyla yerine getirildiğinde kâr oranı azalmaya ya da kârın yerini zarar almaya başladığında hizmet yerine getirilmek istenmemektedir. Çünkü özel sektörün hayatta kalabilmesi için kârını devam ettirmesi gerekmektedir. ABB örneğinde incelendiği üzere özel halk otobüsleri vatandaşların ulaşım için ihtiyaç duydukları hatlarda hizmet vermek yerine kendileri için en kârlı olacak hatlarda hizmet vermek istemektedirler. Sundukları

ulaşım hizmetini kârlı bulmadıkları zamanlarda ise vatandaşa kent içi ulaşım hizmeti sağlamayı reddettikleri olmakta ve ulaşım hizmetlerinde fiyat düzenlemelerine gidilene dek toplu taşımacılık hizmeti vermedikleri durumlar yaşanmaktadır. Kent içi toplu taşımacılık hizmetinden kanun kapsamında ücretsiz ve indirimli yaralanan vatandaşların da ulaşım hakkı zaman zaman engellenmektedir.

Görüldüğü üzere yerel kamu hizmetlerinin özel sektör aracılığıyla yerine getirilmesi özelleştirme uygulamalarının artışının başlangıcı olan neoliberal ekonomi politikalarının uygulanmaya başladığı yıllardan günümüze dek vatandaş üzerindeki olumsuz etkilerini derinleşerek sürdürmektedir. Nitekim kent içi toplu taşımacılık hizmetinin piyasa ilişkilerine konu olması hizmetin kamu hizmeti olarak görülmesi önceliğinin kaybolmasına neden olmakta ve bu durum vatandaşın hizmetten piyasa ilişkileri içerisinde yararlanmasına yol açmaktadır.

Kaynakça

- Alford, J. (2009). *Engaging public sector clients: from service-delivery to co-production*. London: Palgrave Macmillan.
- Ankara'da 134 özel halk otobüsü kontak kapattı. (2022, Nisan 12). *Gazeteduvar*. Erişim adresi: <https://www.gazeteduvar.com.tr/ankarada-134-ozel-halk-otobusu-kontak-kapatti-haber-1560274>
- Ankara'da özel halk otobüsü şoförleri kontak kapattı. (2022, Mart 10). *NTV*. Erişim adresi: https://www.ntv.com.tr/galeri/turkiye/ankarada-ozel-halk-otobusu-soforleri-kontak-kapatti,oqUzn604QECIjgNy__GJg/QbwR7BPamk-EHPqN8mGnAg
- Antalya'da halk otobüsünde 'klima' tartışması. (2023, Temmuz 18). *İHA*. Erişim adresi: <https://www.iha.com.tr/antalya-haberleri/antalyada-halk-otobusunde-klima-tartismasi-10990345>
- Arıkboğa, Ü. (2017). Belediyelerde vatandaş odaklı yönetim uygulamaları. *Van Yüzyüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4, 1110-1129.
- Ateşoğlu, N. ve Özkan, E. (2010). Otoriter kamu yönetimi anlayışından vatandaş odaklı anlayışa geçiş mümkün mü?. *Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi*, 2(1), 51-60.
- Aydınlı, H. İ. (2003). 1980 sonrası Türk belediye sisteminde yeni liberal desentralist eğilimler. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5, 73-86.
- Bayrak, B. (2020, Aralık 1). Ercan Soydaş: hızla iflasa doğru gidiyoruz. *Ankara Masası*. Erişim adresi: <https://www.ankaramasasi.com/haber/412583/ercan-soydas-hizla-iflasa-dogru-gidiyoruz>
- Belediye Kanunu. (2005, 13 Temmuz). *Resmi Gazete* (Sayı: 25874). Erişim adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/07/20050713-6.htm>
- Bozlağan, R. (1998). Yerel hizmetler ve özelleştirme, *Öneri Dergisi*, 2(10), 33-48.
- Büyükşehir Belediyesi Kanunu. (2004, 23 Temmuz). *Resmi Gazete* (Sayı: 25531). Erişim adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2004/07/20040723.htm#1>
- Çiçek, A. C. (2012). Neoliberalizmin “yeni kamu yönetimi” anlayışını meşrulaştırma aracı olarak “yönetişim” ve Türkiye kamu yönetimi üzerine yansımaları. Y. Koçak ve A. C. Çiçek (Ed.), *Kamu yönetimi: yönetim-siyaset ekseninde yeniden yapılanma* içinde (ss. 62-78). Ankara: Gazi Kitabevi.
- Eagleton-Pierce, M. (2016). Historicizing the neoliberal spirit of capitalism. S. Springer vd. (Ed.), *The handbook of neoliberalism* içinde (ss. 17-26). New York: Routledge.

- EGO Genel Müdürlüğü (t.y.). Otobüs. Erişim adresi: <https://www.ego.gov.tr/tr/sayfa/1074/otobus>
- Eryılmaz, B. (2007). *Kamu yönetimi*. İstanbul: Erkam Matbaası.
- Feigenbaum, H., Henig J., ve Hamnett, C. (1999). *Shrinking the state: the political underpinnings of privatization*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Fırat, A. S. (1998). Belediyelerde özelleştirme uygulamaları. *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, 7(1), 78-90.
- Geçgin, C. (2023, Eylül 22). Beslenmeye para ayıramazken üzerine ulaşım eklendi. *Evrensel*, Erişim adresi: <https://www.evrensel.net/haber/499568/beslenmeye-para-ayiramazken-uzerine-ulasim-eklendi>
- Gormley, W. T. (1991). The privatization controversy, içinde W. T. Gormley (Ed.), *Privatization and its alternatives* içinde (ss. 3-17). Madison: The University of Wisconsin Press.
- Gökalp, S. A. (2019). Türkiye’de yerel yönetimler ve toplu taşımacılık sistemlerine genel bir bakış: Ankara büyükşehir belediyesi örneği. *Kent Akademisi*, 6, 12(37), 135-147.
- Güven, M. (2023, Eylül 21). Özel halk otobüsleri Ankara’da indirimli ve ücretsiz kart sahiplerini taşıyor. otobüse alınmayan adam: “Gidip bizzat büyükşehir belediyesine şikayet edeceğim.” *Anka Haber Ajansı*. Erişim adresi: https://ankahaber.net/haber/detay/ozel_halk_otobusleri_ankarada_indirimli_ve_ucretsiz_kart_sahiplerini_tasimiyor_otobuse_alinmayan_adam_gidip_bizzat_buyuksehir_belediye_sine_sikayet_edecegim_154260
- Harvey, D. (2007). *A brief history of neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press.
- Hobsbawm, E. (1995). *Age of extremes: The short twentieth century 1914-1991*. London: Abacus.
- Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun. (2002, 19 Ocak). *Resmi Gazete* (Sayı: 24645). Erişim adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2002/01/20020119.htm#1>
- Kartal, F. (2000). Yerel yönetimlerin yeniden yapılanması çerçevesinde belediye hizmetlerinin özelleştirilmesi: Ankara’dan örnekler. *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, 9(1), 58-80.
- Kartepe-İzmit arası çalışan halk otobüsleri klima açmıyor. (2023, Temmuz 16). *Özgür Kocaeli*. Erişim adresi: <https://www.ozgurkocaeli.com.tr/haber/15759573/kartepe-izmit-arasi-calisan-halk-otobusleri-klima-acmiyor>
- Keleş, R. (2006). *Yerinden yönetim ve siyaset*. İstanbul: Cem Yayınevi.
- Koçak, Y. (2013). *Türkiye’de yerel yönetimler*. Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Minsky, H. P. (1989). Financial crises and the evolution of capitalism: The crash of’87-what does it mean?. M. Gottdiener & N. Komninos (Ed.), *Capitalist development and crisis theory: Accumulation, regulation and spatial restructuring* içinde (ss. 391- 403). New York: Palgrave Macmillan.
- O’Connor, J. (1989). An introduction to a theory of crisis theories. M. Gottdiener & N. Komninos (Ed.), *Capitalist development and crisis theory: Accumulation, regulation and spatial restructuring* içinde (ss. 21-29). New York: Palgrave Macmillan.
- Olçay, Ö. (2023a, Ekim 16). Halk otobüsler ayın, 1’i ile 4’ü arası ücretsiz yolcu taşıma kararını afişlerle duyurdu. *Anadolu Ajansı*. Erişim adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/halk-otobusleri-ayin-1i-ile-4u-arasi-ucretsiz-yolcu-tasima-kararini-afislerle-duyurdu/3021858>

- Olca, Ö. (2023b, Kasım 7). ABB meclisi özel halk otobüslerine gelir desteği verilmesini kararlaştırdı. *Anadolu Ajansı*. Erişim adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/abb-meclisi-ozel-halk-otobuslerine-gelir-destegi-verilmesini-kararlastirdi/3046011>
- Öncü Yıldız, A. M. (2017). 20. Yüzyıl’da Ankara’nın kentsel yapısı ve ulaşım sistemindeki gelişmeler. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 108-122.
- Sallan Gül, S. (2006). *Sosyal devlet bitti yaşasın piyasa!: Yeni liberalizm ve muhafazakarlık kıskacında refah devleti*. Ankara: Ebabil Yayınları.
- Streeck, W. (2012). Citizens as customers: Considerations on the new politics of consumption. *New Left Review*, 76, 27-47.
- Şahin, B. (2023, Eylül 23). Kontak kapatacak olan Ankara’daki özel halk otobüsü sayısı şaşırttı. *İlksayfa*. Erişim adresi: <https://www.gazeteilksayfa.com/kontak-kapatan-ankaradaki-ozel-halk-otobusu-sayilari-sasirtti-207609h.htm>
- Taşdan, C. (2022, Ekim 18). Başkentte özel halk otobüsleri seferlere yeniden başladı. *Anadolu Ajansı*. Erişim adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/baskentte-ozel-halk-otobusleri-seferlere-yeniden-basladi/2714753>
- Taşdemir, F. (2023, Ekim 20). Halk otobüsleri bazı serbest kart sahiplerine yönelik ücretli taşıma uygulamasını başlattı. *Anadolu Ajansı*. Erişim adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/halk-otobusleri-bazi-serbest-kart-sahiplerine-yonelik-ucretli-tasima-uygulamasini-baslatti/3027435>
- Tekeli, İ. (2010). *İstanbul ve Ankara için kent içi ulaşım tarihi yazıları*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME). (t.y.). Ukome. Erişim adresi: <https://www.ankara.bel.tr/ukome#>
- Ücretsiz şehir içi ulaşım için yapılan gelir desteği ödemeleri artırıldı. (2023, Mayıs 24). *Türkiye Cumhuriyeti Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı*, Erişim adresi: <https://www.aile.gov.tr/haberler/ucretsiz-sehir-ici-ulasim-icin-yapilan-gelir-destegi-odemeleri-artirildi/>
- Yerel Yönetimler: Yerelleştirme, Özelleştirme, Yabancılaştırma* (1998). (Koordinatör Birgül Ayman Güler), KİGEM/DİSK/GENEL-İŞ.
- Yılmaz, M. (2023, Temmuz 23). Otobüslere klima uyarısı. *Hürriyet*. Erişim adresi: <https://www.hurriyet.com.tr/yerel-haberler/ankara/otobuslere-klima-uyarisi-42302854>