

İSTANBUL'DA ÖZEL HALK OTOBÜSÜ ŞOFÖRLERİ

SORUNLAR ÇÖZÜM ÖNERİLERİ



Karayolu Taşımacılık Emekçileri Sendikası
KATAŞ.SEN

**Biz
Kimiz?**

Tablo 10. Şehir İçi Günlük Ortalama Toplu Ulaşım Yolculuk Sayıları

Toplu Taşıma	2020 (Ort. Kişi/Gün)	Payı (%)
RAYLI-BANLIYO	1.262.055	19,2
Metro/LRT/ Tramvay	1.030.243	15,7
TCDD(MARMARAY)	231.812	3,5
KARAYOLU	5.205.100	79,05
Metrobüs	457.837	7
Otobüs	507.142	7,7
Halk Otobüsü	831.646	12,6
İstanbul Ulaşım A.Ş.	403.447	6,1
Minibüs	1.100.260	16,7
Taksi/Taksi Dolmuş	1.123.159	17,1
Servis	781.609	11,9
DENİZYOLU	115.341	1,75
İDO	3.096	0,05
Şehir Hatları	53.450	0,81
Özel Tekne / Motor	58.795	0,89
Toplam	6.582.496	100

%18,7

1.235.093



Kaynak: Ulaşım Daire Başkanlığı, 2020

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2020 Faaliyet Raporu

**Biz
Kimiz?**

Tablo 11. Otobüs Taşımacılığı

	Ölçü	2016	2017	2018	2019	2020
Hat Sayısı	Adet	753	759	772	822	826
Durak Sayısı	Adet	12.601	12.895	13.494	13.708	14.422
İETT Araç Sayısı	Adet	2.713	3.130	3.070	3.065	3.288
Otobüs	Adet	2.120	2.537	2.477	2.462	2.685
Metrobüs	Adet	593	593	593	603	603
İETT Nostaljik Otobüs Sayısı	Adet	6	10	10	10	10
Özel Halk Otobüsü Araç Sayısı	Adet	2.155	2.154	2.154	2.154	2.154
Ulaşım AŞ Araç Sayısı	Adet	985	985	1.079	1.079	947
Yolcu Sayısı (Milyon)*	Yolcu /Yıl	1.145	1.216	1.255	1.364	801

Kaynak: İETT Genel Müdürlüğü, Ulaşım AŞ, 2020

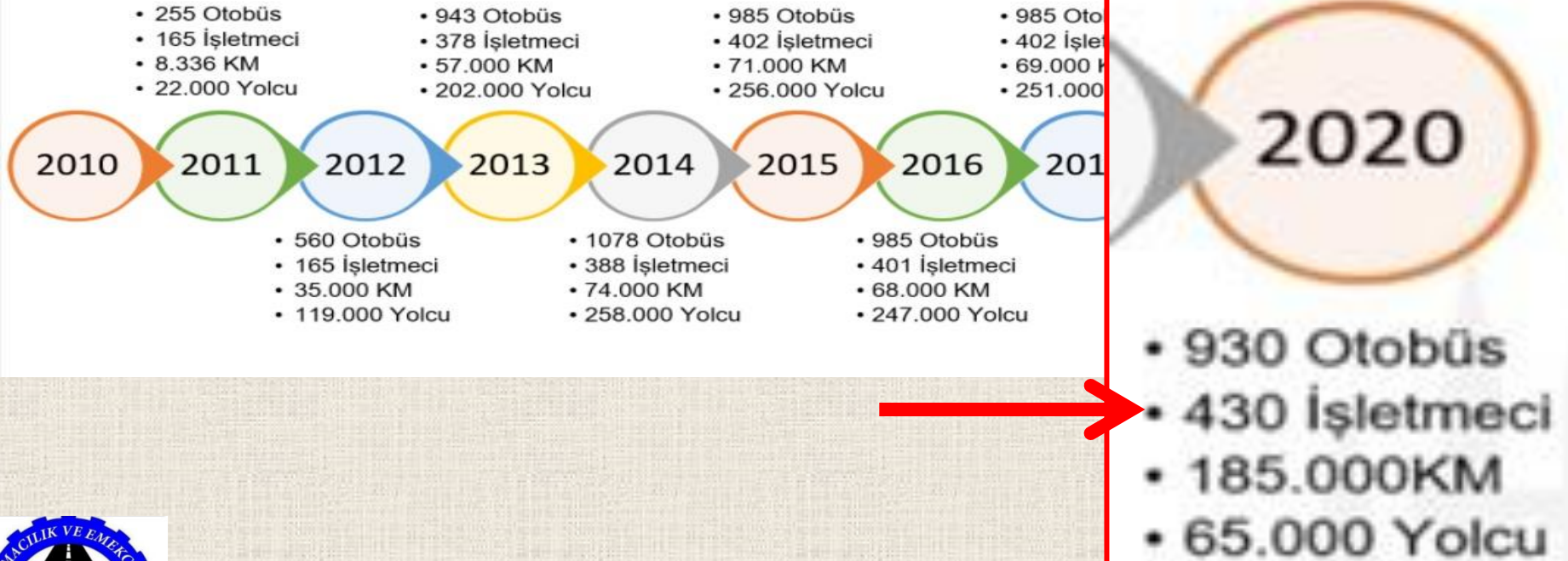
*İETT, Özel Halk Otobüsleri, Ulaşım AŞ tarafından taşınan yolcu sayısı toplamıdır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2020 Faaliyet Raporu



Biz Kimiz?

Erguvan Otobüsler



Biz Kimiz?

2020 yılı İBB verilerine göre;

Toplu taşıma kullanım belgesi olan toplam 183.000 belgeli şoför bulunuyor.

3101 otobüste günde 1.235.093 yolcu ile İstanbul'da toplu taşımada %18.7 yolcuyla biz taşıyoruz,

Toplu Taşıma Kullanım Belgesi:

Ağır vasıta ehliyeti + SRC + Psikoteknik + Eğitim sertifikası



Biz Kimiz?

- Bir ya da az sayıda otobüs sahiplerine çalışan işçiler,
- Çok otobüs sahibi olan taşeron firmalarda işçi statüsünde çalışanlar,
- Taşeron firmalar tarafından belediyenin otobüslerine şoför olarak verilen işçi statüsünde çalışanlar,
- İhtiyaç halinde çağrılan yövmiyeli şoförler.

Standart Çalışmamız

Nasıl
Çalışıyoruz?

1- Bir otobüste iki kişi, 1 gün/1 gün çalışıyor (sabah açılış - akşam kapanış, 15'er gün)

2- Bir otobüste yarım gün/yarım gün çalışılıyor. (sabahçı/akşamcı)

- Maaşımız 5500-6500 TL civarında.
- Ayda 30/31 gün çalışıyoruz

Nasıl Çalışıyoruz?

- Düşük ücretlerden dolayı tek çalışmak zorunda kalınıyor.
- Tek şoför çalışanlar (**iki mesai**) 11.000-12.000 alıyor. **(30 gün)**
- Şoför, izin yapmak için yevmiyeli şoförü kendi ayarlıyor ve ücretini kendisi karşılıyor.
- Yol ve yemek ücreti yok.

Tek şoför
(**iki mesai**)
çalışanların
günlük
döngüsü

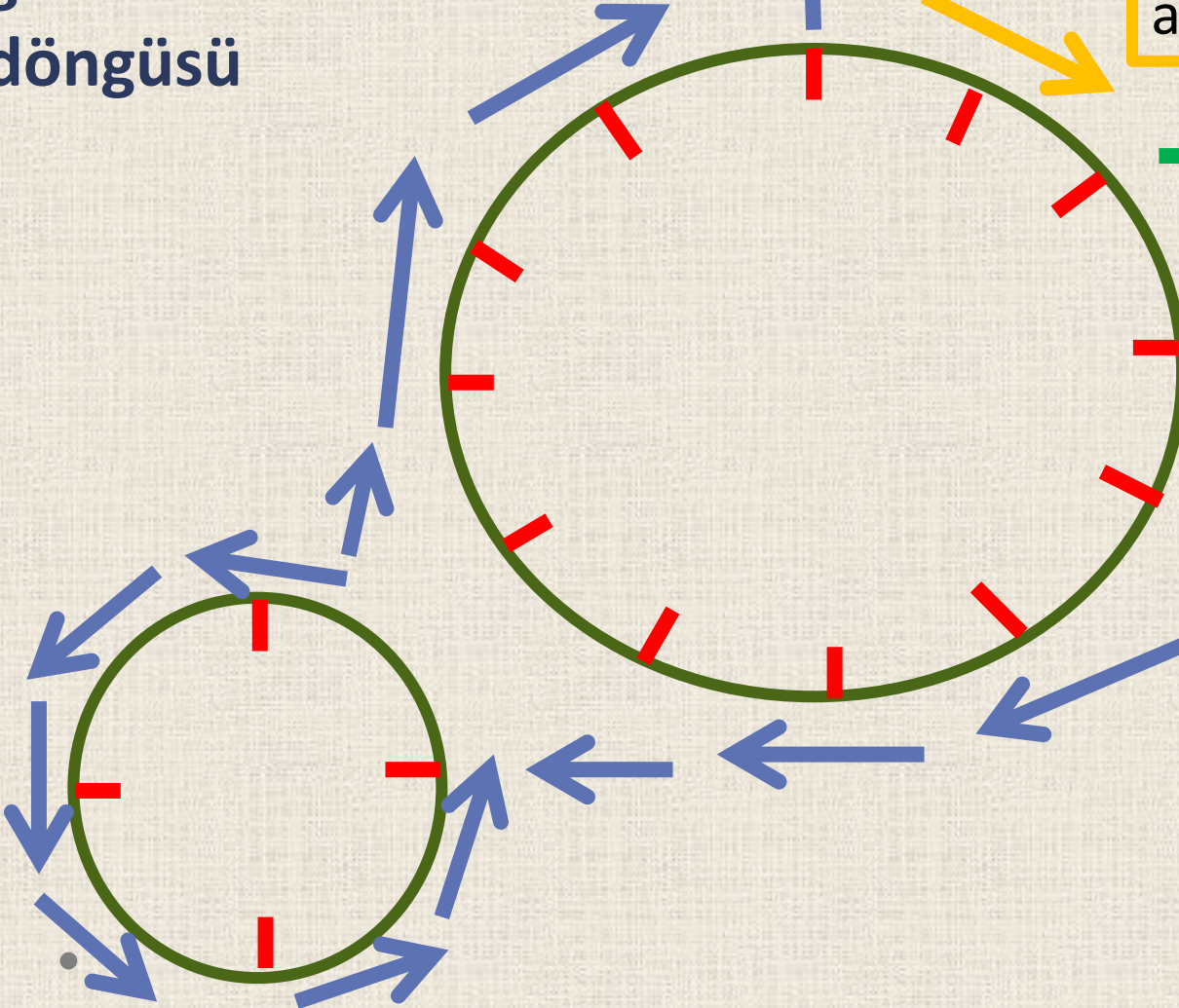
**Nasıl
Çalışıyoruz?**

24.00 son sefer

Aracın yıkanması, mazot alma

02.00-
03.00
İstirahat

04.00 işi teslim alma



Nasıl Çalışıyoruz?

- ✓ Fazla mesai ücreti yok.
- ✓ Bayram tatili, resmi tatil ve izni yok.
- ✓ SGK primlerimiz asgari ücret üzerinden ödeniyor.
- ✓ İş güvencemiz yok.
- ✓ İş güvenliğimiz yok, olası fiziki saldırılara karşı tedbir yok.
- ✓ Belediye tarafından verilen kıyafetler taşeron işveren tarafından verilmiyor.
- ✓ Genellikle uzun ve sorunlu hatlar özel halk otobüslerine veriliyor.



Nasıl Çalışıyoruz?

- 1- Disiplin tutanakları mobbing olarak kullanılıyor
- 2- İş güvencesi tehdidi mobbing olarak kullanılıyor
- 3- Sefer sayıları 5 ve 6 iken hak edişlerden dolayı 8 ve 9 a çıkarıldı. Şoför saate yetişmek için trafikte tehlikeye giriyor.



Raporlar ve cezalar

Nasıl
Çalışıyoruz?

Raporlar sahanın gerçekliğiyle örtüşmüyor.

Raporlara itirazlarla ilgili bir mekanizma yok.

İETT'ye yapılan itirazlar genellikle reddediliyor.

Örneğin: Durakların neredeyse tamamı taksi, dolmuş ve özel araçlarla doluyor. Belediye bu araçların orada park etmesini engelleyemiyor. Şoförlere, “durağa yanaşmadı ” diye rapor yazılıyor, ceza veriliyor.

Hatta İETT garajları bile özel araçların park yeri olarak kullanılıyor.



**Nasıl
Çalışıyoruz?**

Yolcu aldığımız durak sayısı

Durak dağılımı:

Durak tipi	Adet
Açık	7227
Kapalı (Klasik)	745
Kapalı (Modern)	2984
Kapalı (Modern Dar)	795
Metrobus İstasyonu	44
TOPLAM	11.795

[https://www.iett.istanbul/tr/main,
/pages/otobus-duraklari/87](https://www.iett.istanbul/tr/main,/pages/otobus-duraklari/87)

Raporlar ve cezalar

Raporlar sahanın gerçekliğiyle örtüşmüyor.

Nasıl
Çalışıyoruz?

Uyulması gereken kuralları uygulama görevi
şoförlerin sırtına yüklenip şoförle yolcu karşı karşıya
getiriliyor.

Örneğin: Durak harici yolcu alımı kesin olarak yasak! Duraktan hareket eden araç 15 metre ilerliyor ve bir kişinin koşup binmek istediğini görüyor. Durup alıyor, 1 kişi şikayet ediyor, durak harici durup yolcu aldığı için şoför cezalandırılıyor. Koşan yolcuyu almıyor, bu sefer yine şikayet ediliyor şoför yine ceza alıyor.



Müşteri?



MÜŞTERİ ŞİKAYETLERİ ELE ALMA POLİTİKASI

Yolcularımızın başvuru, talep ve şikayetlerini ele alma yöntemimiz anlaşılabilir ve kolay ulaşılabilir olarak herkesin bilgisine açıktır.

İETT olarak sürekli iyileştirme ve müşteri memnuniyeti ilkesi uyarınca yolcularımızın başvuru, talep ve şikayetlerini;

- Yasalara ve müşteri koşullarına uygun olarak
- Açıklık, tarafsızlık, adalet ve gizlilik prensipleri doğrultusunda
- Müşteri odaklı yaklaşım ile
- Çalışanlarımızı gerekli yetkinlikler ile donatarak
- Tanımlanan ve ilan edilen kanallar aracılığı ile kayıt altına almakta ve en kısa sürede değerlendirmekteyiz.

Başvuru ve şikayetler için iç ve dış kaynaklı makul çözüm yolları tükenene kadar şikayeti izlemeyi, şikayetleri analiz ederek sürekli iyileştirmeyi sağlamayı taahhüt ederiz.

Yolcularımızın başvuru , talep ve şikayetlerini ele alma yöntemimiz anlaşılabilir, kolay ulaşılabilir ve teknolojiyle uyumlu olarak herkesin bilgisine açıktır.



ALO 153



iett@iett.gov.tr



SMS 1530

Window
Windows'u

<https://www.iett.istanbul/tr/main/pages/musteri-sikayetleri-ele-alma-politikasi/143>

Müşteri?

Nasıl
Çalışıyoruz?

Müşteri kavramı, çalışma alanımızı olduğu kadar yaşamımızı da piyasalaştırıyor. Bu bakış açısı verdiğimiz hizmeti kamu hizmeti olmaktan çıkarıyor ve bizleri yolcuların “satın aldığı mal’ı” durumuna getiriyor. Şoför ve yolcu arasındaki doğal insani ilişki deforme ediliyor, birbirine yabancılaştırılıyor.



Raporlar ve cezalar

Raporlar sahanın gerçekliğiyle örtüşmüyor.

Nasıl
Çalışıyoruz?

Bu şikayetler ne derece doğru inceleniyor? Direkt olarak şoför sorguya çekiliyor, sertifikaları alınıyor ve cezalandırılıyor.

Örneğin: Şoför araç kullanırken bir yolcu yol tarifi soruyor. Şoför dönüp bakmazsa soran yolcu tarafından, bakıp cevap verirse başka bir yolcu tarafından 153'e şikayet ediliyor. Biri "şoföre soru sordum ilgilenmedi" derken, diğeri "şoför araç kullanırken yanındaki yolcuyla sohbet ediyordu, yolla ilgilenmiyordu" diyor.



Tablo 8. Toplu Taşıma Araç Denetim Faaliyetleri

	Ölçü	2016	2017	2018	2019	2020
Denetlenen Araç **	Adet	54.844	68.023	78.756	49.504	138.662
İdari Yaptırım Tutanağı*	Adet	8.220	10.660	13.009	3.935	5.808
İdari Para Cezası*	TL	1.206.384	1.739.563	1.825.907	783.421	897.871

Kaynak: Zabıta Daire Başkanlığı, 2020

*5326 ve 1608 sayılı Kanunlara istinaden tutulan tutanak sayısını ve verilen idari para cezasını ifade eder.

** Yıl içerisinde mükerrer olarak denetlenen araçlar dâhil toplam denetlenen araç sayısını ifade eder.

Raporlar ve cezalar

Raporlar sahanın gerçekliğiyle örtüşmüyor.

Nasıl
Çalışıyoruz?

Sefer esnasındaki gizli ya da açık yapılan denetimler mobbing haline gelmekte, işin oluş ve yapılış biçimine değil yalnızca hataya odaklanılmaktadır.



"OTOBÜSLER SEFER ESNASINDA DENETLENECEK"

"Hizmet alımı yöntemini değiştirmiş olmamız bile çok şey değiştirdi. Yolculuk başına şikayet sayısı son 2 ayda ciddi anlamda düştü. Çünkü artık özel halk otobüsü şoförleri yolcu kapma kavgasını bıraktı. Kendilerini yolcu memnuniyetine odakladılar. Bu, eğitimle ve teknolojik donanımla daha da gelişecek. Denetim ekibi eğitime de başladık. Denetçilerimiz yolcu gibi otobüslere binerek 6 bin otobüsü sefer esnasında denetleyecek. 4 milyon İstanbullunun kullandığı MobiETT uygulamasını geliştiriyoruz. Şikayet özelliği eklenecek uygulamaya. Sistemin tamamı bir yıl içinde yenilenmiş olacak."*



* <https://www.haber3.com/yerel/istanbulda-iettnin-otobus-sayisi-artiyor-haberi-5602047>

"OTOBÜSLER SEFER ESNASINDA DENETLENECEK"

- ❑ Denetim, cezalandırma, tehdit mekanizmaları yaşamın tüm alanlarında olduğu gibi, çalışanlarda yapıcı davranışlara yol açmaktan daha çok tepkisel davranışlara yol açmakta ve uyum seviyelerini aşağılara çekmektedir.
- ❑ Raporlama ve cezalandırma mekanizmalarının eşit ve adil olmadığı konusundaki haklı kaygılar çalışan arkadaşlarımızda sisteme karşı tepki doğurmaktadır.
- ❑ Pek çok çalışmada gösterdiği gibi çalışanların çalışma ortamlarını düzenleme konusunda fikirleri alınıp, kararlara katıldıklarında daha uyumlu ve verimli bir çalışma ortamı sağlanmaktadır.



Toplu taşıma araçları, belirli bir saat uygulamasına dayalı olarak, belirli bir düzen içerisinde sefer sayılarını tamamlamak **zorundadır.**

**Nasıl
Çalışıyoruz?**

- ✓ Son dönemlerde İETT tarafından belirlenen sefer sayıları artmıştır.
- ✓ Sefer sayılarındaki artışa yetişmek için şoförlerin hız yapması ve bazen de trafik kurallarını gözardı etmesi beklenmektedir.
- ✓ Sefer sayılarındaki artış, dinlenme ve mola sürelerini önemli derecede kısaltmıştır.



Toplu taşıma araçları, belirli bir saat uygulamasına dayalı olarak, belirli bir düzen içerisinde sefer sayılarını tamamlamak **zorundadır.**

**Nasıl
Çalışıyoruz?**

✓ İki saatin üzerinde gidişi olan ve son durağı ring olduğu için son durakta duruş yapılmadan geçilen seferler 4-5 saate uzuyor. Şoför bu süre boyunca tuvalet ihtiyacını gideremiyor. Bu nedenle de şoförler uzun hatlarda sıvı almaktan kaçınıyorlar. Uzun hatlar şoförlerin sağlıklarını tehlikeye atmalarına neden oluyor.



Toplu taşıma araçları, belirli bir saat uygulamasına dayalı olarak, belirli bir düzen içerisinde sefer sayılarını tamamlamak **zorundadır.**

**Nasıl
Çalışıyoruz?**

- ✓ Şoförler, güzergah boyunca otobüsleri rakip olarak gören minibüs esnafı tarafından otobüs duraklarına girip çıkmamak, durakları bekleme durağı haline getirmek, yol vermemek ve otobüs görünce her ne pahasına olursa olsun önüne geçebilmek için aniden araçlarını otobüsün önüne sürmek ve yol kapmak gibi tehlikeli davranışlarla mücadele etmek zorundadır.



Meslek hastalığı görülme sıklığının otobüs şoförlerinde diğer mesleklere göre daha sık yaşandığı ifade edilmektedir. Bu noktada iş stres boyutunun da etkili olabileceği düşünülmektedir. Yine bu durumda sektörde iş sağlığı ve güvenliği uygulamalarının tam anlamı ile gerçekleştirilememesi gerçeği de yatabilecektir.

Şoförlerde görülen sağlık sorunları irdelendiğinde bunların vardiyalı çalışma programı sebebiyle ortaya çıkan uyku problemleri, sürekli oturularak monoton bir çalışma biçimi sebebiyle iskelet ve sinir hastalıkları, mide ve sindirim organlarına ilişkin rahatsızlıklar gibi oldukça farklı sağlık sorunları olduğu tespit edilmektedir.*

**Nasıl
Çalışıyoruz?**

*Kompier, 1996: 5; Phillips-Bjornskau, 2013: 2-4

Çalışırken nelerle karşılaşıyoruz?

Nasıl Çalışıyoruz?

Araç içinde dikkat dağıtıcı davranışlar...
Sataşma ve hakaretler...
Trafikle ilgili sorunlar...
Araçla ilgili sorunlar...
Sefer esnasındaki denetimler...

Şoförün tepkileri:

- Görmemezlikten, duymamazlıktan gelme (?)
- Tepki verme (?)



Nasıl Çalışıyoruz?

Otobüs şoförlüğü doğası itibariyle son derece stresli bir meslek olarak tanımlanmaktadır. Üzerinde etkileri olmayan (trafikte bulunan diğer kişilerin hataları, yol ve hava durumu vs.) bir iş ortamı, iş-yaşam dengesinin olmaması gibi faktörler bu tanımlamanın kaynağını oluşturmaktadır. Söz konusu stres faktörünün otobüs şoförlerinin yaşam kalitesini ciddi oranda olumsuz yönde etkilediği yine ifade edilmektedir.*



*ILO, 2015a: 33; Dhar, 2008: 251-259

Nasıl Çalışıyoruz?

Ülkemizdeki tanımlamaya göre ise şoförlerin çalışmaları esnasında karşı karşıya kaldıkları sağlık ve güvenlik tehlikeleri, stres, şiddet, gürültü, titreşim, elle taşıma, yalnız çalışma, yorgun ve uykusuz halde araç kullanma, alkollü araç kullanma şeklinde sıralanmıştır. *



*ÇASGEM, 2016: 1

Molalar

Nasıl Çalışıyoruz?

Kişilerin dirlik ve sağlıkları için günlük çalışma sürelerine göre günün herhangi bir vaktinde çalışana ara dinlenmesi verilmesi zorunludur.*

4857 sayılı İş Kanunu, md.68

Son durak ve peronlarda personelin insani ihtiyaçları için yaşam alanları mevcut değil. Tuvalet, çay ve yemek yeme alanı vb.

Kadın şoförler için bir düzenleme yok, mola yerlerinde sadece erkek tuvaletleri mevcut.



Araçların bakımı ve güvenliği

Nasıl Çalışıyoruz?

Özel şirketler masraftan kaçınmak için araçların bakım ve güvenliğini erteliyor ya da yapmıyorlar. Şoförler de yolcular da ciddi tehlikelerle karşı karşıya kalıyorlar. Arıza/kaza durumlarında şoförler hem yolda yalnız bırakılıyorlar hem de suçlanıyorlar.





Yeni Otobüs Sistemi Ne Getirdi?



Yeni Otobüs Sistemi

İstanbul ili yerleşim haritası farklı bölgelerde bulunmaktadır. Bazı bölgelerde nüfus artarken bazı bölgelerde nüfus azalmakta veya sabit kalmakta. Bu durum, raylı sistem hatlarının artışı da dâhil olmak üzere bazı dar bölgelerin yolculuk kaybına neden olmaktadır. Şile'den Silivri'ye, Yedikule'den Garipçe Köyü'ne, Tuzla'ya, Bakırköy'den Karaburun'a kadar ulaşımına yayılmış bu hatların mevcut işletme koşullarında sürdürebilmesi artık mümkün görülmemiştir.

Konu ile alakalı yapılan çalışmalar neticesinde, model çerçevesinde belirlenen usul ve esaslar ile "İstanbul Özel Halk Otobüsleri İşletme ve İşletmeye Esas Çalışma Usul ve Esasları" başlıklı kararlar, 17 Eylül 2020 tarih ve 906 sayılı meclis kararı ile kabul edilmiştir.

Söz konusu karar ile mevcuttaki ÖHO ve İETT AŞ'ye bağlı otobüslerin (ihale sözleşmeleri bozma) hakları koruma altına alınırken, otobüsle ilgili olan toplu taşıma hizmetinde kazanç kaybı kaygısıyla yolcu taşıma yarışının engellendiği, araç ve sefer başına yolculukların uluslararası standartlarda olmasını sağlayacak ve yolcu memnuniyeti oluşturacak esnek planlama yapılabilmesi imkânıyla kaynakların daha verimli bir şekilde kullanılması amaçlanmıştır.

Karar Kapsamında;

Özel halk otobüslerinin çalışmış oldukları güzergâhların optimum faydanın sağlanması amacıyla yeniden planlanması, esnafın yolculuk kaybı endişesi yaşamaması ve adil kazanç sağlanabilmesi için; sunmuş oldukları hizmet karşılığında pandemi öncesi taşımış oldukları yolculuk değerleri gözetenirler gelirlerini destekleme modelleri ile güncellenmiş ve "sabit maliyet + değişken maliyet + kar esaslı", kilometre bazlı sisteme 01.12.2020 tarihi itibarıyla geçiş sağlanmıştır.

Karar Kapsamında;

Özel halk otobüslerinin çalışmış oldukları güzergâhların optimum faydanın sağlanması amacıyla yeniden planlanması, esnafın yolculuk kaybı endişesi yaşamaması ve adil kazanç sağlanabilmesi için; sunmuş oldukları hizmet karşılığında pandemi öncesi taşımış oldukları yolculuk değerleri gözetenirler gelirlerini destekleme modelleri ile güncellenmiş ve "sabit maliyet + değişken maliyet + kar esaslı", kilometre bazlı sisteme 01.12.2020 tarihi itibarıyla geçiş sağlanmıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Meclisi, 17 Eylül 2020 tarihli kararı ile İstanbul'da, tüm özel halk otobüsleri İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri'ni (İETT) çatısı altında birleştirmişti.

Yeni Otobüs Sistemi Ne Getirdi?

- Tüm belediye hizmetlerinin belediye bünyesinde toplanmasını ve taşeronlaşmanın ortadan kaldırılmasını istiyoruz.
- Taşeronlaşmanın ortadan kalkmadığı durumlarda veya geçiş süreçlerinde değişken maliyetlerin Belediye yönetimi ve İşletme sahipleri tarafından işin sürdürülebilmesi yönünden güncel olarak değerlendirilip sorunların çözülmesini ve bu sorunların işçiye/şoföre yansıtılmamasını istiyoruz.

- .

-

-

Ne İstiyoruz



İstanbul Ulaşım A.Ş. ve Özel Halk Otobüsleri Devredildi

Yıllardır İBB'nin sübvansiyon ettiği özel halk otobüsleri ile İstanbul Ulaşım AŞ otobüsleri, İETT çatısı altında birleşti. Artık İstanbul'da tüm otobüsler tek renk olacak. İBB'nin sübvansiyon ödemeleri yerine otobüslere gelir garantisi sağlanacak. Toplu ulaşımın ve şoförlerin kalitesini yükseltecek sistemle, İETT'nin düzenlediği sefer sayıları artacak.

İstanbul Büyükşehir Belediye (İBB) Başkan Ekrem İmamoğlu'nun talimatıyla bir yıldır üzerinde çalışılan toplu ulaşım, İBB, İETT koordinasyonunda esnaf temsilcileri, meclis üyeleri, hukukçularla birlikte 30'a yakın toplantı ve çalıştay sonucunda ulaşımdaki devrim niteliğindeki dönüşüm sistemini tamamlamış oldu.

İBB Meclisi'nin, dünkü oturumunda oy birliği ile aldığı kararla, İstanbul'da özel halk otobüsü sistemi kaldırıldı. İstanbul otobüs sistemi kökünden değiştiren sistemle, özel halk otobüsleri ve İstanbul ve Ulaşım A.Ş. İstanbul Otobüs A.Ş. İETT çatısı altında birleşti.

Toplu ulaşım otobüslerinin mevcut kapasitesinin en verimli şekilde kullanılması amacıyla işletme modelinin yeniden tasarlanmasıyla, 3.041 özel halk otobüsü ve 930 İstanbul Ulaşım AŞ otobüsü, hizmet alımı ve araç kiralama sistemiyle İETT tarafından işletilecek. Karar, otobüslerde yapılan toplu taşıma hizmetinde elde edilen yolculuk gelirlerinin, işletme giderlerinin karşılanması ve hatlarda yoğun yolcu taşınması sebebiyle alındı.

BÜTÜN OTOBÜSLERE İETT KALİTESİ

Yeni sistemle, bütün otobüsler tek renge boyanacak. Seferler, metro güzergahlarına uygun olacak şekilde tekrar düzenlenecek. İETT ilave mali yükten kurtulmuş olacak. Bütün otobüslerde tek tip kıyafet olacak. Mesai saatleri ve sosyal haklara ilişkin düzenlemeler. Bütün bu çalışmalarla, İstanbul halkının toplu taşımadaki şikayetleri azalacak.

İBB Meclisi'ne konuyla ilgili bilgi veren CHP Meclis Üyesi ve Grup Sekreteri Mesut Köseadağı, "Pandemi sürecinde toplu ulaşımın belirsizliğe sürüklendi. Yeni sistemle İstanbul'un toplu ulaşım kalitesi artacak ve İETT ek maliyetlerden kurtulacak. çok daha fazla noktasına sefer düzenleyebilecektir. Özel halk otobüsleri ile İstanbul Ulaşım AŞ otobüsleri ile şoförler, girerek, düzenli ve belirli bir gelire kavuşacak" diye konuştu.

İBB Meclisi İyi Parti Grup Sözcüsü ve Ulaşım-Trafik Komisyonu Üyesi Dr. Suat Sarı da bu kararın toplu ulaşımında bir değişiklik olarak, "Sistemle, bir hattan geçen fazla sayıda otobüsün önüne geçilecek. İstanbul'un her noktasına daha çok sefer düzenlenebilecek" dedi.

UZUN HATLAR YERİNE METROYA ENTEGRE SİSTEM

İBB'nin İstanbul'daki raylı sistem ağının büyütülmesi için yaptığı önemli çalışmalarla, metroların bulunduğu hatlara otobüsler entegre edilmeyecek. Uzun hatlardaki yorucu ve uzun seferler yerine metrolara entegre olmuş, daha sık ve daha az yolcuyla "besleme" otobüs hatları konulacak.

OTOBÜSLER ONLINE TAKİP EDİLECEK

Yeni sistemde tüm araçlara bilgisayarı ve takip sistemi takılacak. İETT, bütün otobüsleri online denetleyebilecek. Motosiklet sistemiyle vatandaşlar da araç doluluklarını önceden görebilecek. Araç içerisinde yaşanan sorunlar anında İETT filo yöneticilerine bildirilerek otobüse online bağlanılarak müdahale edilebilecek.

Yeni sistemle bütün otobüsler tek renge boyanacak. Seferler metro güzergahlarına uygun olacak şekilde tekrar şekillendirilecek. Böylece İETT ilave mali yükten kurtulmuş olacak. **Bütün otobüslerde tek tip kıyafet olacak. Mesai saatleri ve sosyal haklara iyileştirme gelecek.** Bütün bu çalışmalarla İstanbul halkının toplu taşımadaki şikayetleri azalacak.

Ne İstiyoruz?

- Mesai saatleri içinde can güvenliđimizin sağlanması,
- Şoföre saldırıların kamu hizmeti verirken yapılan saldırılar sınıfında kabul edilmesi.**
- Şoförlük mesleğinin tehlikeli işler sınıfına alınması
- İnsanca yaşayabileceğimiz ve saygın bir taban ücreti.**
- Bayram ve haftalık izinlerimizin, fazla mesai ücretlerimizin ödenmesi.
- Aşırı çalışma zorunluluğunu ortadan kaldıracak tedbirlerin alınması.**
- Her sabah tüm duraklarda iş başından önce şoförlere çorba verilmesi

Ne İstiyoruz?

- Çalışma ortamımız hakkında söz ve karar yetkisi
- SGK primimizin net maaş üzerinden ödenmesi.
- Dinlenme alanlarında lojistik alt yapının düzenlenmesi. Kadın ve erkek şoförlere uygun, insan onuruna yakışır yemek, istirahat, tuvalet olanakları.
- Tüm basın, yayın ve reklamlarda yolcularımıza **“Müşteri”** denilmesine son verilmesi.
- Güvenli sürüş için, yolcuların olası gerginliklerinden koruyucu bir şekilde şoför kabininin tamamen kapalı olması.
- Her vardiya ve saatte servis sağlanması
- Şoför olarak çalışan personele ve eşine ücretsiz akbil tanınması.

Ne İstiyoruz?

- İETT'nin İnternet sitesinde yayınlanan ve uygulanması teminat altına alınmış **“Yolcu hakları beyannamesi”** nin araçların içerisinde ve İETT duraklarında YAZILI ve GÖRSEL olarak yayınlanması.
- Orer saatlerinin düzenlenmesinde ve filo sistemi başta olmak üzere tüm organizasyonda şoför temsilcilerin yer alması.**
- Yeni sistemde **“Bütün otobüslerde tek tip kıyafet olacak”** şeklinde ilan edildiği gibi, kıyafet, ayakkabı, mont vb iş kıyafetlerinin tüm şoförlere mevsimine göre, zamanında sağlanması.
- Yıpranma payı olarak 3 ayda bir maaş tutarında ikramiye**

İstanbul'da Toplu Taşımada Şiddete Sıfır Tolerans!

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), 2020 Haziran ayında kabul edilen çalışma yaşamında şiddet ve tacizle mücadeleyle yönelik ILO Sözleşmesi kapsamında iş yaşamında şiddet ve tacizle mücadele konusunda ülkemizi de göreve davet etmektedir.





Yol vermeyi namus meselesi sayanlarda bugün

BELEDİYE OTOBÜSÜNÜN CAMINI KIRIP SOFÖRÜ DARBETTİLER

Haberler • 3. Sayfa Haberleri • İstanbul'da otobüs şoförüne saldırı

İstanbul'da otobüs şoförüne saldırı

Görev başında olan otobüs şoförü, trafikte sözlü tacizde bulunduğu iddia edilen araç sürücüsüne saldırı.

Güncel Yazarlar Siyaset Dünya Avrupa BirGün Eg

GÜNCEL 21.10.2016 18:49

İstanbul'da belediye otobüsü şoförüne şiddet: Kolu kırıldı



İstanbul'da belediye otobüsü şoförüne şiddet: Kolu kırıldı
Anadolu yakasında hizmet veren Çamlık-Ayrılık Çeşme hattında şoför ve yolcular arasında yumruklar konuştu. Şoförlerin güvenliği için sık sık gündeme gelen şoför kabini bu kez işe yaramadı, darp edilen şoförün kolu kırıldı.

İddiaya göre, Taşdelen mevkinde 4 kişi durak haricinde otobüse binmek istedi. Şoförün durmaması üzerine koşarak araca yetişen saldırganlar önce şoförle tartışmaya başladı. Kabin kamerasına yansıyan görüntülere göre, yolcu önce kafasını kabinin içine doğru uzattı. Tartışmanın alevlenmesi ile saldırganlar kabinin kapısını açarak şoförü darp etti.



Hürriyet

Trafikte 'gerginlik' isyanı

#İstanbul Trafik

#Trafik Kavgası

#Hekstra



Tuğba Öztürk
tu@ha.cultureghuray.com.tr

Kasım 02, 2021 17:23 2dk okuma

Sağlık çalışanları gibi otobüs şoförleri de 'şiddet' mağduru. İstanbul yollarında direksiyon

Ana Sayfa / Yerel Haberler / İstanbul / EYÜP

İETT Şoförleri Bir Araya Gelerek Şoföre Şiddeti Kınadı

İstanbul Kağıthane'de geçtiğimiz günlerde yaşanan İETT şoförünü darp etme olayından sonra İETT şoförleri Ayazağa İETT garajında bir araya gelerek şiddeti protesto etti.

Ekleme: 25.01.2021 - 16:05 / Kaynak: İHA

Facebook'ta Paylaş

Twitter'da Paylaş



Video - İETT şoförleri bir araya gelerek şoför şiddetini kınadı

Kağıthane'de yaşanan olayda otobüsün önünü kesen şahıslar önce şoförü sonra oğlunu darp etmişti. Ardından otobüsün camlarını kırarak olay yerinden kaçmışlardı. Şahıslar yakalandı ve adalete teslim edildi. Olay sonrası İETT şoförleri artık şoförlere karşı yapılan bu şiddetin son bulması için bir araya gelerek şiddeti protesto ettiler.

Hak-iş sendikası İstanbul 2 nolı İETT şube başkan yardımcısı Abdulkadir Ayhan açıklama yaptı.

Kadınlar güvenli ulaşım istiyor

Toplu taşıma araçları kadınlar için birçok güvenlik sorununu beraberinde getiriyor. Ankara'da hayata geçirilen uygulamayla saat 19.00'dan sonra otobüs kullanan kadınlar istedikleri yerde inebilecek. Avukat Bayram'a göre karar olumlu ancak yeterli değil: Belediyeler katılımcı bir süreç planlamalı, etkili politika ve uygulama esaslarını belirlemeli.



İBB : "Bu şiddet, hiçbir şekliyle kabul edilemez"

İstanbul Büyükşehir Belediyesi kart basmadığı gerekçesiyle bir kadın yolcu ile otobüs şoförü arasında çıkan arbede de, yolcunun burnunu kıran otobüs sürücüsü hakkında gerekli işlemlerin başlatıldığını duyurdu.



01 Ekim 2020 Perşembe, 14:13



OTOBÜS ŞOFÖRÜ İLE YOLCUNUN KAVGASI KAMERADA

Otobüs şoförü ile yolcunun kavgası kamerada

Arnavutköy seferini yapan İETT otobüsünde bir yolcu ile şoför arasında tartışma yaşandı. Yaşanan tartışma esnasında otobüs şoförü yolcuya İn...

DAHA FAZLA GÖR

Cumhuriyet

Q Arama...

Video İzle İETT şoförü ile ambulans sürücüsü arasında yol verme tartışması yaşandı

İETT şoförü ile ambulans sürücüsü arasında yol verme tartışması yaşandı

Bayrampaşa'da İETT şoförü, yol verme tartışması yaşadığı ambulans sürücüsüne şiddet uyguladı.



DHA

01 Aralık 2021 Çarşamba, 11:34

Bayrampaşa Otogar Hal kavşağında İETT şoförü ile ambulans sürücüsü arasında yol verme tartışması yaşandı.

İki sürücüde araçtan indi. İETT sürücüsü ambulans sürücüsünü yumrukladı. Bu sırada ambulanstaki sağlık görevlileri o anları cep telefonu ile görüntüledi. Kavga kısa süre sonra sona erdi ancak laf atmalar sürünce sürücüler ikinci kez birbirine girdi.

İETT sürücüsü, ambulans şoförünü yumrukladı. Araya yolcular girerek İETT sürücüsünü engellemeye çalıştı.

İETT'den edinilen bilgiye göre sürücü Mehmet K. hakkında soruşturma başlatılıp görevden uzaklaştırıldı.

“Yapılan görüşmelerdeki tüm görüşmeciler mesleğin günümüzde hor görülen bir meslek olduğunu ifade etmişlerdir. Mesleğin çalışanlar nazarında bir saygınlığının kalmadığı ortaya çıkartılmıştır. ”*

Toplum tarafından saygın olarak kabul edilen bir mesleğin mesleki saygınlığının meslek sahipleri tarafından korunduğu ve sürdürüldüğü birçok çalışmada ortaya konmuştur.



*Prof.Dr.Adem KORKMAZ, A.Gör. Mehmet ÖÇAL, Otobüs Şoförlerinin Çalışma Koşulları Üzerine Bir Araştırma, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, 2019

Mesleki saygınlığımızın korunması ve geliştirilmesi bizim birinci önceliğimizdir!

- Belediyenin halkla doğrudan temasının en önünde bulunan toplu taşıma şoförlerinin saygınlığı belediyenin birinci önceliği olmalıdır.
- Şoförlerin bulundukları noktada belediyenin temsilcisi olduklarını kabul etmek ve bu konuda onları destekleyici tavır almak gerekir.
- Belediye yetkililerinin kamuoyuna göstererek belediye şoförlerinin temsilcileriyle toplantılar yapması, toplumun gözünde saygınlık kazanmak açısından önemlidir.
- Belediye otobüslerini anlatan tanıtım ve reklamlarda şoförün öneminin vurgulanması son derece önemlidir.
- Şoförler arası eşitsizlik yapıcı olmayan yıkıcı bir rekabet yaratır.

Taşıma güvenliği sadece tek bir aracı ve lokal olayları değil tüm toplumu ve tüm trafiği kapsar.

- **KATAŞ-SEN** tüm tarafları sorunun incelenmesi ve çözüm sürecinin başlatılması için sorumluluk almaya ve birlikte çalışmaya çağırıyor.



