

“GERÇEK İHTİYAÇ SAHIPLERİ EV BULAMAZ HALDE”

İBB Genel Sekreter Yardımcısı ve İETT Genel Müdürü Buğra Gökçe, Radyo Trafik’te katıldığı canlı yayında, İstanbul’da spekülasyon amaçlı elde tutulan konutlar olduğunu ve gerçek ihtiyaç sahiplerinin ev bulamadığını söyledi. Gökçe ayrıca arızalanan ya da yanan İETT araçlarının %90’ına yakınının eski Özel Halk Otobüsleri olduğunu da aktardı. Deniz ulaşımında yeni hatlar için talep olduğunu ancak açılan hatlara rağbet olmadığını da belirten Gökçe, toplu ulaşımdaki indirimli kartlar için de önemli açıklamalarda bulundu, “İstanbul’da suistimal edilmiş bir öğrenci bileti furyası var.” dedi.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreter Yardımcısı ve İETT Genel Müdürü Buğra Gökçe, Radyo Trafik’te yayınlanan Kent ve Ulaşım programına katıldı.

Canlı yayında vatandaşların sorularını yanıtlayan Gökçe, son dönemde sıklıkla gündeme gelen İETT araçlarının arıza ve yangın haberlerine ilişkin değerlendirmede bulunurken, İstanbulluların deniz ulaşımı isteklerine de çarpıcı veriler ile yanıt verdi. Gökçe, toplu taşımadaki ücretsiz ya da indirimli kartlara ilişkin de gündem yaratacak açıklamalar yaptı. İBB Genel Sekreter Yardımcısı, kentteki konut problemine ilişkin de önemli bilgiler paylaştı.

İETT ARAÇLARINDA YAŞANAN ARIZA VE YANGIN HABERLERİ

Son dönemlerde kamuoyunda arıza yapan ya da alev alan İETT araçları ile ilgili haberler artmaya başladı.

İBB Genel Sekreter Yardımcısı ve İETT Genel Müdürü Buğra Gökçe’ye de bu durum soruldu.

İETT araçlarının normalden fazla arıza yapmadığını, araçların kaza ve arıza istatistiklerinin bir önceki dönemden bazı konularda daha iyi durumda olduğunu söyleyen Gökçe, arıza yapan araçların çoğunluğunu da İETT çatısı altında toplanmadan önce Özel Halk Otobüsü olarak hizmet veren araçların oluşturduğunu söyleyerek sözlerini şöyle sürdürdü:

“ÖSO adı verilen özel taşımacılık işletim sistemi, yani eskiden İstanbul’da çok sayıda taşımacılık yapan Özel Halk Otobüsü diye halkın kendi içinde adlandırdığı farklı farklı renk, farklı farklı biçimdeki taşıma şirketleri vardı. İETT’nin taşıdığından çok daha fazla aracı olan firmalar vardı ve bunların herhangi bir standardı yoktu. Bunların herhangi bir hizmet kalitesi yoktu ve bunlar İETT bütünü içerisinde ya da toplu taşıma bütünü içerisinde hareket etmedikleri için çoğu kez ulaşımda bir karmaşa, güzergah ve sefer sıklıklarında da bir karmaşa yaratıyorlardı. Ekrem Başkanımız göreve gelir gelmez bu anlamda dünya örneklerindeki paralel kıymetli bir uygulama yaparak esasında bu hatlarda çalışan 3 bini aşkın Özel Halk Otobüsünü İETT bünyesinde, İETT araçlarıyla benzer şekilde faaliyet gösterebilir diye hizmete aldı. Bunların da rengi İETT otobüsleri gibi sarıya boyandı ve bunlar da tıpkı İETT otobüsü gibi hizmet vermeye başladı.”

“PANDEMİDE TOPLU ULAŞIM SEKTÖRÜ ÇÖKTÜ”

Özel Halk Otobüslerinin İETT bünyesine geçiş sürecinde tüm dünyada salgın krizi yaşandığını belirten Gökçe, “Pandemi olunca toplu ulaşım sektörü büyük ölçüde çöktü. Hepimiz şu an unutmuş olabiliriz ama toplu taşımaya binmeyin, toplu taşımayla seyahat etmeyin, yahut bir süre sonra seyahat etmeye başlanırsa sosyal mesafeyi koruyun, yahut bakanlık genelgeleri ile işte 98 kişilik otobüslere 15 kişi binebilir, 20 kişi binebilir biçiminde kısıtlamalara tabi oldu. Dolayısıyla toplu taşıma özü itibarıyla zaten kamunun sübvansesi gereken, zarar eden bir işletmecilik biçimi. Kamu bunu sübvansesi eder, bir de böyle bir

binış kısıtı ve hatta binmemeyi teşvik eden bir süreç işletilince, toplu taşımanın kendi ayaklarında durması gerek kamu gerek özel taşımacılık anlamında mümkün olmadı ve belediyeler bunu büyük ölçüde sübvans etmeye başladılar.” bilgilerini aktardı.

“ARIZA YAPAN ARAÇLARIN %90’INA YAKINI İETT’NİN KENDİ ARAÇLARI DEĞİL”

Özel Halk Otobüslerinin İETT bünyesine katılması ile ÖSO olarak hizmet veren otobüslerin yaşlarının gençleştirilmesi, bu otobüslerdeki sürücülerin eğitim almalarının sağlanmasının planlandığını aktaran Gökçe, salgın ortaya çıkınca ve sektör çökünce yapılması gereken işlerin mecburen ertelendiğini vurgulayarak, “Pandemi olup sektör çökünce bütün bu yapılması gereken işler mecburen ertelendi. Çünkü toplu taşıma zaten yolcu taşıyor. Bir de araç sahibine para kazanamayıp zarar ederken gidin aracınızı yenileyin, aracın yaşını yükseltin diye milyonluk, milyon dolarlık yatırım yapmalarının tavsiye edilebilir ya da zorlanabilir durumu kalmamış. Dolayısıyla bu süreç de pandemi dönemi sonuna kadar uzamış. Şimdi izleyicilerimizin çok büyük bir kısmının otobüsler arıza yapıyor işte yanıyor diye zaman zaman da havuz medyasının sürekli ön plana çıkarttığı araçların %90’ına yakını Özel Halk Otobüsü, İETT’nin kendi araçları değil. Ancak bunlar aynı renge boyandığı ve pandemi sürecinde de yapılması gereken yenileme, amortisman işlerinin yaşlarını gençleştirmek anlamında önemli bölümü yapılamadığı için zorunlu olarak yaşlanmış araçlar da, o araçlarımız da, Özel Halk Otobüsünden dönen araçlarımız da daha fazla arıza meydana geliyor.” ifadelerini kullandı.

Salgın sürecinde oluşan boşluğu hızlıca doldurabilmek için hızlı bir eğitim programı işlettiklerini de aktaran Gökçe, “Halk otobüsü şoförlerine hem bir takım performans kriterleri geliştirdik ve bu kriterler kapsamında iyi şoförü, iyi aracı, iyi güzergahta iyi vazife yapan araç ve şoförü ödüllendiren, aracını yenileyeni teşvik edecek özel bonuslar veren, problemlili kusurlu çalışmalar yapan halk otobüsünü cezalandıran, tekrarı halinde trafikten uzaklaştıran uygulamalar yapıyoruz. Bu yavaş yavaş bu alandaki kaza ve arıza istatistiklerini düşürmeye başladı. Çok makul bir süre sonunda, yıl sonu itibarıyla bu konuda da çok daha ileri bir adım atmış olacağız. Yani özü itibarıyla İETT’nin kendi araçlarındaki kaza ve arıza istatistikleri geçtiğimiz dönemden daha düşük ve geridedir.” dedi.

“KENT İÇİ TRAFİĞİ RAHATLATMAK AÇISINDAN DOĞRU ÇÖZÜM RAYLI SİSTEMLERE GEÇMEKTİR”

İBB Genel Sekreter Yardımcısı ve İETT Genel Müdürü Buğra Gökçe, İETT’nin 6 bin 600 araçlık bir filo yönettiğini, bu konuda Kolombiya ve Brezilya ile yarışır durumda olduklarını ancak bu büyüklüğün İstanbul ve Türkiye için zararları olduğunu söylerken değişim gerekliliğini şu sözler ile anlattı:

“Oralarda toplu ulaşımın otobüs üstünden daha fazla geliyor olmasının çok makul bir açıklaması var. Akaryakıt çok ucuz. Bizim lastik tekerlekli olarak otobüs sistemimizin bu kadar yüksek bir filoyla hâlâ çalışıyor olması ise hiçbir surette akılla, mantıkla açıklanabilir bir durum değil. Çünkü bizde akaryakıt çok pahalı ve bizim hızlıca lastik tekerlekli toplu taşıma hizmetlerini raylı sisteme dönüştürmek gibi bir zorunluluğumuz, bir önceliğimiz var. Bunu hem sistemlerimizin verimliliği, işletim verimliliği açısından yapmamız gerekiyor. Hem kaza risklerini azaltmak açısından yapmamız gerekiyor. Ne olursa olsun, lastik tekerlekli kaza riski daha yüksek. Tüm dünyada böyle... Hem de büyük bir doğa ve çevre dostu hareket için, karbon salımını azaltmak için yapmamız gerekiyor. Kent içi trafiği rahatlatmak açısından doğru çözüm raylı sistemlere geçmektir.”

“DENİZ ULAŞIMINA YETERİNCE RAĞBET YOK”

İBB Genel Sekreter Yardımcısı ve İETT Genel Müdürü Buğra Gökçe'ye İstanbullular canlı yayında kentteki deniz ulaşımının durumunu ve hat sayısında artış olup olmayacağını da sordular.

Deniz ulaşımını çok önemsediklerini, kent için olmazsa olmazlardan biri olduğunu belirten Gökçe, deniz ulaşımına vatandaşların yeterince rağbet göstermediklerini söyledi.

Gökçe konuyu şu sözlerle anlattı:

“Deniz ulaşımı bizim çok önemseydiğimiz, başkanımızın seçim programında ve vaatlerinde olan, bu kent için de çok olmazsa olmaz işlerden bir tanesi. Ancak çok üzülerek söyleyeyim, deniz ulaşımı talebinde bulunan vatandaşlarımız hatları açtığımızda ne yazık ki yeterince rağbet göstermiyor. Yani vatandaşımızın şöyle, bizim mahallemize, bizim bulunduğumuz bölgeye vapur gelsin. Ama benim binecek durumum yok. Yani ihtiyaç olursa ben de bakarım ama ya o rekreatif olarak hafta sonu belki eşimle dostumla biner giderim ama kullanmak konusunda çok da emin olmadığı bir şey var. Şimdi bakınız 10 tane yeni hat ilave ettik. Bunlardan Avcılar ve Bakırköy'den Anadolu Yakası'na giden hatlarımız var. Çok çok istek alıyor idi, inanılmaz istek alıyordu. Yani Kadıköy'e, Maltepe'ye kadar ulaşan hatlarımız... Ne yazık ki üzülerek söylüyorum, çok az sayıda yolcuyla gidiyoruz. Sadece hafta sonları rekreatif bir faaliyet. Halbuki şöyle düşünelim, karşı taraftan 2 taraflı olarak hipotenüs üçgen olarak düşünseniz kara yoluyla D100'ü ya da TEM'i kat edeceksiniz. Sonra tekrar bu güzergahtan bir kez daha karşı tarafta takip edip Kadıköy'e, Maltepe'ye, Pendik'e gideceksiniz. Bunun yerine 3 hipotenüs de deniz üstünden geçiyorsunuz. Kısa kenarı kullanıyorsunuz. Hem vakit kaybı hem de ekonomik olarak, akaryakıt tükettiğiniz, kaybettiğiniz ekonomiden daha ekonomik bir ücretle gidiyorsunuz. Ancak ne yazık ki vatandaşlarımız deniz ulaşımı konusunda çok istekli değil. Şimdi bunların birkaç sebebi var. Birincisi İstanbul'da deniz ulaşımının özellikle lodosun yoğun olduğu yağışlı havalamızda aksayabilme ihtimali sefer sürekliliğini kısıtladığı için vatandaşlarımızın bir bölümü acaba vapur seferi var mı imtinasıyla hareket ediyor. Halbuki bunları çok net duyuruyoruz, sefer iptallerini. İkincisi, vatandaşımız eskiden daha İstanbul küçükken vapura ulaşım mesafesine çok kısa yürümeyle gidip gelirken şimdi araç konforuna çok alışmış vaziyette. Aracıyla vapurun önüne kadar gelmek istiyor. Dolayısıyla bizim, arabalı vapur anlamındaki sefer uygulamalarını arttırmamız gerekiyor. Çünkü arabasıyla devam etmek istiyor vatandaş. Arabasıyla gelmek ve devam etmek istiyor ya da vapur iskelelerinin kenarında yoğun otoparklarımızın olması gerekiyor arabasını en azından bırakabileceği. Şimdi İstanbul öyle kenleşmiş ki bu otopark olanaklarımız sınırlı. Bunları arttırmaya, park edip devam etmesini sağlayan hem metroya hem vapura devam etmesini sağlayan sistem sürekliliğini kurmaya uğraşıyoruz hem de denizde ilave arabalı vapur güzergahları oluşturuyoruz. Birtakım yüzer iskeleler üstünden bu işleri yapacağız. Çünkü kalıcı iskelelerin, bunların izinlerini almak uzunca bir süre İBB için çok kolay olmadı. Bakanlık kurumlarıyla bu izinleri almakta çok zorlanıyoruz. Bunu geliştirmek için hem Marmara Denizi hem boğaz hatlarında ilave arabalı ve yolcu vapurlarının hatlarını arttırmak için fizibilite de yapıyoruz. Ancak şu ana kadar koyduğumuz 10 hattın verimli çalışmadığını, en fizibilitesi yüksek hatlar olmakla birlikte verimli çalışmadığını, vatandaşlarımızın daha yüksek bir beklentisi olduğunu, arabasından çok da inmek istemediğini, yani sürücü koltuğunun konforuna alışan vatandaşlarımızı çekmek için ilave politikalar geliştirmemiz gerektiğini gördük. Bu anlamda da birtakım süreçleri işleteceğiz ama vatandaşlarımızdan da denizin çok keyifli olduğunu, yüzlerini denize dönmeleri gerektiğini, deniz araçlarıyla gazete okuyarak, kitap okuyarak kentin stresinden uzaklaşarak yolculuk yapıp karşıya geçme fırsatı olabildiğini, bunun İstanbul'un tadını çıkartmak anlamına da geldiğini hatırlatmak istiyorum.”

“NEDEN 65 YAŞ ÜSTÜ HERKES OTOBÜSE BEDAVA BİNSİN?”

İBB Genel Sekreter Yardımcısı ve İETT Genel Müdürü Buğra Gökçe, ücretsiz ve indirimli ulaşım kartı kullanımına ilişkin de gündem yaratacak açıklamalarda bulundu.

Kişisel fikirlerini beyan ettiğini belirten Gökçe, popülist işler ile toplu taşıma sürdürülebilirliğinin sağlanamayacağını aktararak, “Toplu taşıma zarar ediyor. Bakınız biz İETT üstünden söyleyeyim, bir yolcuyla 16-17 liraya mal ediyoruz. Ancak bilet 9.90, bedava binenler, öğrenci bileti uygulaması hepsini topladığımızda paçal olarak bir bileten yaklaşık 5 TL topluyoruz. Yani 5 TL topluyoruz, üstüne en az 10 TL biz koyuyoruz. Bu sürdürülebilir bir şey değil. Yani otobüse bedava binmek, bedava binmeyi özendirmek devlet açısından da doğru bir şey değil.” ifadelerini kullandı.

“Neden 65 yaş üstü herkes otobüse bedava binsin?” sorusunu gündeme getiren Gökçe, bu uygulamanın zamanında hayata geçirilmiş popülist bir gelişme olduğunu söyledi.

Gökçe, “Bazı vatandaşlarımız var, biliyoruz işte 65 yaş üstü diye kart almış, 2 tane evi 3 tane yazlığı var ama bedava biniyor otobüse.” örneğini verirken, asgari ücretle işine gitmek durumunda olan vatandaşlardan tam bilet alındığını hatırlattı.

“İSTANBUL’DA SUİSTİMAL EDİLMİŞ BİR ÖĞRENCİ BİLETİ FURYASI VAR”

Öğrenci kartlarının da suiistimal edildiğini aktaran Gökçe, şu ifadeleri kullandı:

“Öğrenci bileti çok hesaplı ve ucuz diye İstanbul’da suiistimal edilmiş bir öğrenci bileti furyası var. Herkes bir biçimiyle öğrenci olmuş. Diyoruz ki, bir yerde çalışan vatandaşlarımızın öğrenci bileti kullanması doğru değil. Çünkü biz burayı sübvansede ettiğimizde başka hizmetleri yapamıyoruz. Biz bunu sübvansede etmek yerine metro yapalım. Siz de daha nitelikli bir ulaşım hizmeti alın ama ayda bir milyar liraya yakın toplu ulaşımı İstanbul Büyükşehir Belediyesi sübvansede ediyor. Bu sürdürülemez, bu sürdürülemez efendim, bu olmaz.”

“BELEDİYELER BU ÜCRETLERİN ALTINDAN KALKAMAZ HALDELER”

Toplu taşımanın sübvansede edilebileceğini ancak herkesin “başkasının kesesinden hovardalık” yaptığını belirten Gökçe; “Çok kaba anlatıyorum ama polis, jandarma, ormancı, herkes diyor ki bunlar bedava binsin. Tamam binsin. Peki, parasını kim versin? Belediye versin. 65 yaş üstü bedava biniyor, parasını kim versin? Belediye versin... İyi de bunu biz bir kere bedava binmesi gerekenin ihtiyaç sahibine göre olmasını programlamalıyız. Benim kişisel tercihim dar gelirli vatandaşlarımızın daha ucuz otobüse binmesi. Bunu uygulama şansım var mı? Hayır, yok. Ben bütün 65 yaş üstünün bedava binmesinin doğru olmadığını düşünenlerdenim. Onun da emekli maaşıyla geçinen, tek evi olanını tabii ki biz bedava taşıyalım. Ama Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığına bildirelim bu düzeyi, o da onun ücretini mahsuplaşsın benimle. İçişleri Bakanlığı, ‘Polis, jandarma binsin.’ diyorsa o da benimle mahsuplaşsın. Tabii ki bunları yapalım ama öteki türlü her bakanlık bir genelge yayınlayıp şunlar bedava binsin dediğinde toplu ulaşım bütün kentlerde iflas etmiş vaziyette. Belediyeler, sadece İstanbul için değil, İzmir ve Ankara’yı da çok iyi biliyorum, bunun ücretlerinin altından kalkamaz haldeler.”

İSTANBUL’DAKİ KONUT SORUNU

İBB Genel Sekreter Yardımcısı Buğra Gökçe, İstanbul’da son dönemlerde artan konut problemine ilişkin de önemli açıklamalarda bulundu.

Daha önceki demeçlerinde İstanbul’da 450 bin ila 750 bin marjında boş konut olduğunu söyleyen Gökçe, bu sayıya nasıl bir hesaplama ile ulaştıklarını şu sözler ile açıkladı:

“Birincisi ülkemiz böyle bir istatistik resmi olarak TÜİK eliyle tutmuyor ancak biz şunu biliyoruz; şimdi toplam konut sayısına ilişkin bir istatistiğimiz var. Belediyemizin hem su

hem de doğalgaz iştirakleri üstünden de biz ne kadar yere su veriyoruz, ne kadar yere doğalgaz veriyoruz, nerenin suyu doğalgazı 2 aydan 3 aydan fazla hareket göstermiyor verilerine sahibiz. Toplam bina sayısını, toplam daire sayısını ve ne kadar yerin 3 aydan fazla suyunun çalışmadığını, doğalgazının çalışmadığını kış aylarında üst üste koyarsanız, buraların büyük ölçüde boş olduğuna hükmedebilirsiniz. Yani kış aylarında 3 ay doğalgazı hiç çalışmayan aboneliği olduğu halde aynı anda hem doğalgazı hem suyu çalışmayan yer var ise buranın boş olduğuna hükmetmek çok zor olmasa gerek. Yapmaya çalıştığımız şey bu."

“SPEKÜLATİF AMAÇLI ELDE TUTULAN KONUTLAR VAR”

İstanbul’un muhtelif yerlerinde, dönüşmüş alanlarda daha yüksek kiracı bekleyen, daha yüksek alıcı bekleyen ve spekülative amaçlı elde tutulan konutlar olduğunu söyleyen Gökçe, “Bizim dikkatini çekmeye çalıştığımız vatandaşlarımızın bu. Özellikle kamu eliyle imara açılmış kamu arazilerinin, askeri alanların, yeşil alanların, kamu kurum kuruluşlarının dönüştürülmesiyle imara açılmış yerlerimiz var. Bunların çok büyük bir kısmının lüks orta-üst gelir gruplarının konut siteleri haline getirildiğini görüyoruz ve buna isyan ediyoruz. Bu doğru bir şey değil. İki, bu alanlar eğer böyle değerlendirilecek ise de ihtiyaç sahipleri üstünden değerlendirilmeli. Üç, bunların boş tutulmasına da daha fazla kira marjları yükselsin, birtakım eller, internet sitelerine verdikleri rakamlarla bile kira, kira marjı belirliyorlar, emsal belirliyorlar. Dolayısıyla kiraların ya da satın alma rakamlarının kontrol edilebilmesi anlamında da piyasayı manipüle edebiliyorlar.” bilgilerini paylaştı.

“GERÇEK İHTİYAÇ SAHİPLERİ EV BULAMAZ HALDE”

Konut sorunu ile ilgili yaratıcı yaptırımlar uygulanması gerektiğini belirten Gökçe, sözlerini şöyle sürdürdü:

“Dünya örneklerinde de var. Yani aynı kentte üçten fazla gayrimenkul olana emlak vergileri katlamalı olarak artıyor. Boş tutulursa daha fazla vergi alınıyor, harç alınıyor, resim alınıyor. Bunu dezavantajlıya kullandırmaya başlanırsa da, bizim önerimiz bu, bu sefer daha fazla aldıklarımızı azaltalım, almayalım noktasına kadar getirelim istiyoruz. Yani en dezavantajlı riskli konutta oturan, riskli konutu boşaltması gereken vatandaşlarımıza boş evini veren vatandaşımızdan emlak vergisi alınmaması ya da düşük alınmasına kadar giden bir sistemle bu boş konut stokunu değerlendirmemiz gerekiyor. Çünkü gerçek ihtiyaç sahipleri ev bulamaz halde.”

İBB Genel Sekreter Yardımcısı Buğra Gökçe, İstanbul’daki emlak fiyatlarının kontrol edilebilmesinin, spekülative olarak kullanılan boş konutların doğru kullanılmasıyla mümkün olabileceğini ve böylelikle riskli yapıların bulunduğu yerde dönüştürülmesinin de mümkün olabileceğini söyledi.