

360 λεωφορεία κυκλοφορούν σήμερα στους δρόμους της Θεσσαλονίκης έναντι 245 επί ιδιωτικού ΟΑΣΘ

2018/08/09 17:45 στην κατηγορία MMM

«Αυτό που θέλουμε να κάνουμε και βήμα- βήμα το πετυχαίνουμε είναι να αναδιοργανώσουμε εκ βάθρων τον ΟΑΣΘ, ώστε να μπορέσουμε να δώσουμε στον νέο οργανισμό, τον ΑΣΥΘ («Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης ΑΕ») έναν εκσυγχρονισμένο οργανισμό με ευρωπαϊκές προδιαγραφές», δήλωσε ο πρόεδρος του ΟΑΣΘ, Στέλιος Παππάς, στον ραδιοφωνικό σταθμό του Αθηναϊκού - Μακεδονικού Πρακτορείου Ειδήσεων, «Πρακτορείο 104,9 FM».

Κάνοντας τον απολογισμό ενός έτους στη διοίκηση του ΟΑΣΘ, όπου τοποθετήθηκε από τον υπουργό Υποδομών Χρήστο Σπίρτζη, για να προχωρήσει τη διαδικασία εκκαθάρισης, ο κ. Παππάς γνωστοποίησε ότι σήμερα κυκλοφορούν 360 λεωφορεία στους δρόμους της Θεσσαλονίκης, έναντι 245 όταν ανέλαβε, προανήγγειλε την ψηφιοποίηση όλων των υπηρεσιών του Οργανισμού, την επέκταση του συστήματος τηλεματικής από 200 σε 400 στάσεις, την εκπόνηση νέου κυκλοφορικού σχεδίου με προοπτική 20ετίας και την προκήρυξη τις επόμενες εβδομάδες του διαγωνισμού για το ηλεκτρονικό εισιτήριο, ενώ διαβεβαίωσε πως δεν εξετάζεται ενδεχόμενο αύξησης της τιμής του εισιτηρίου.

«Ήδη αυτή τη στιγμή είμαστε με περισσότερα των 100 επιπλέον λεωφορεία στους δρόμους σε σχέση με την αντίστοιχη ημερομηνία που ανέλαβα. Αυτή τη στιγμή κυκλοφορούν περίπου 360 λεωφορεία κι εμείς όταν αναλάβαμε ήταν 245», είπε ο κ. Παππάς, διευκρινίζοντας ότι «είναι ένας καλός αριθμός λεωφορείων τα 360 και μάλιστα κοντά στις βασικές προδιαγραφές, όμως δεν είναι επαρκής, όχι γιατί δεν έχουμε πολλά λεωφορεία, αλλά γιατί είναι κακο-οργανωμένο το σύστημα».

«Δεν μπορούμε να μην κάνουμε αναδιοργάνωση και σε αυτό έχουμε κατ' επανάληψη κάνει έκκληση στους δημάρχους, να κάτσουμε από κοινού να το δούμε και κυρίως να δούμε το πολεοδομικό συγκρότημα ενιαίο, διότι δεν είναι τα όρια του δήμου ένα ξεχωριστό κομμάτι στο πολεοδομικό συγκρότημα», είπε, ενώ σε ό,τι αφορά τη συντήρηση του στόλου σημείωσε πως πολλά λεωφορεία ήταν σε ακινησία «δεδομένου ότι υπήρχε πάρα πολύ κακή συντήρηση, δηλαδή προληπτική συντήρηση είχε να γίνει 3-5 χρόνια και υπήρχαν χρέη σε προμηθευτές, οι οποίοι δεν μας δίνανε ανταλλακτικά

φρένα κλπ., ενώ υπήρχε και τεράστιο πρόβλημα στην οργάνωση των υπηρεσιών».

«Πρόγραμμα με τα υπουργεία Υποδομών & Μεταφορών - Ψηφιακής Πολιτικής & Τηλεπικοινωνιών»

Στο πλαίσιο αυτό ο πρόεδρος του ΟΑΣΘ εξήγησε ότι συνήφθη μνημόνιο συνεργασίας με το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και με το υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής και Τηλεπικοινωνιών, «με έναν προϋπολογισμό της τάξης των 40 εκ. ευρώ, ο οποίος θα ψηφιοποιήσει τον Οργανισμό», καθώς «πρώτα από όλα πρέπει ο ίδιος ο Οργανισμός, οι υπηρεσίες του, τα κόστη του, τα μηχανουργεία, όλα να ψηφιοποιηθούν, γιατί πρέπει να έχουμε καλό έλεγχο στα ανταλλακτικά μας, στην εργασία που παρέχεται, πρέπει να έχουμε μία συνολική υποδομή ικανή να στηρίξει το μεταφορικό έργο [...] να έχουμε ηλεκτρονική καταγραφή των αποθεμάτων και τη δυνατότητα να έχουμε κόστος ανά λεωφορείο, από τη στιγμή που ανεβαίνει ο οδηγός μέσα, μέχρι τη στιγμή που κατεβαίνει να ξέρουμε τι ακριβώς γίνεται, τι έχει κάψει, τι έχει εισπράξει, στο τέλος που κλείνει το λεωφορείο να έχουμε ένα πλήρες κόστος».

«Τηλεματική: Σε 400 στάσεις με μετάδοση δεδομένων σε πραγματικό χρόνο»

Σε ό,τι αφορά το σύστημα τηλεματικής, ο κ. Παππάς σημείωσε πως «ως έναν βαθμό λειτουργεί καλά, αλλά υπάρχει και ένα πολύ μεγάλο μέρος, π.χ. υπάρχουν 60 παλιά λεωφορεία που δεν έχουν τηλεματική μέσα».

Γνωστοποίησε, δε, ότι «θα διπλασιαστούν οι στάσεις, οι οποίες θα έχουν τηλεματική, καθώς αυτή τη στιγμή έχουμε περίπου 200-210 και θα πάμε στις 400», ενώ «θα είναι καινούριο το σύστημα, το οποίο δεν θα λειτουργεί με στατιστικά στοιχεία όπως σήμερα, θα έχει απευθείας την ηλεκτρονική μετάδοση, θα είναι απευθείας συνδεδεμένο με την κάθε στάση και θα μπορεί να ενημερώνει όταν καθυστερεί το λεωφορείο και για ποιον λόγο».

«Ηλεκτρονικό εισιτήριο για όλα τα ΜΜΜ με ισχύ και στην Αθήνα»

Αναφερόμενος στον σχεδιασμό για την εφαρμογή ηλεκτρονικού εισιτηρίου στις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, ο κ. Παππάς επισήμανε: «Το ηλεκτρονικό εισιτήριο είναι μία πολύ μεγάλη τομή και μάλιστα θα είναι από ό,τι έχει ήδη σχεδιαστεί πολύ αναβαθμισμένο σε σχέση και με της Αθήνας».

Θα έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί και στο μετρό αλλά και σε τρένα, ακόμη και στις αντίστοιχες συγκοινωνίες της Αθήνας. Θα έχουμε μία ευρεία δυνατότητα εφαρμογής αυτού του εισιτηρίου. Ελπίζουμε ότι η προκήρυξη θα γίνει ενδεχομένως και μέσα στον Σεπτέμβρη ή και μέσα στον Αύγουστο και ύστερα ελπίζουμε να μην έχουμε πολλές ενστάσεις, οπότε να προχωρήσει όσο το δυνατόν γρηγορότερα».

«Αυτό», συνέχισε, «πρέπει να το συνδυάσουμε και με ένα νέο συγκοινωνιακό

σύστημα». «Είτε άδειο, είτε γεμάτο το λεωφορείο, το κόστος για τον πολίτη είναι το ίδιο. Θα πληρώσουμε ως Οργανισμός το ίδιο, άρα πρέπει να φροντίσουμε εκτός από τη συχνότητα και την πληρότητα. Πρέπει να βελτιώσουμε το σύστημα των συγκοινωνιών στο κέντρο με την έννοια να εξασφαλίσουμε καλύτερη πληρότητα και να απαλλάξουμε από τον φόρτο το κέντρο και να το μεταφέρουμε στην περιφέρεια.

Αυτό είναι ένα μεγάλο πρότζεκτ, που ήδη προχωρεί και συμβάλλουμε ώστε ο ΟΣΕΘ («Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης ΑΕ») να μπορέσει το δυνατό γρηγορότερα να το εκπονήσει και ενδεχομένως να χρησιμοποιήσουμε και διεθνείς οργανισμούς γι' αυτό, διότι το να κάνεις μελέτη ενός νέου κυκλοφοριακού σχεδίου δεν είναι απλή υπόθεση, πρέπει να μπορέσεις να διερευνήσεις και τι επεκτάσεις θα έχει αυτή η πόλη, να κάνεις ένα σχέδιο που να αντέξει και την επόμενη εικοσαετία. Πρέπει να σκεφτούμε όλοι μαζί πώς θα είναι η πόλη μετά 20 χρόνια και να αρχίσουμε να χτίζουμε το νευρικό σύστημα που είναι οι συγκοινωνίες, με βάση αυτή την προοπτική», εξήγησε.

«Προχωρά η εκκαθάριση του ΟΑΣΘ»

Σχετικά με την προβλεπόμενη διαδικασία εκκαθάρισης του ΟΑΣΘ, ο κ. Παππάς διευκρίνισε ότι «ο ΑΣΥΘ πρέπει να είναι σε πλήρη λειτουργία στο τέλος του 2019 και αυτό δεν σημαίνει ότι σε κάποια στιγμή θα πατήσουμε το κουμπί και θα έλθει ο ΑΣΥΘ, σημαίνει ότι εμείς ήδη αυτή τη στιγμή είμαστε σε συνεννόηση και με το μετρό και με τον ΟΣΕ να αρχίσουμε να δούμε πώς ο καινούριος ΑΣΥΘ θα μπει βήμα- βήμα στην ιστορία της πόλης».

«Ο ΟΑΣΘ πάει για εκκαθάριση και αυτό πρέπει να είναι συνείδηση του πολίτη, δεν έχει άλλη ζωή πέραν του Δεκεμβρίου 2019, δεν έχει άλλη ζωή, γιατί έχει χρεοκοπήσει, γιατί φαγώθηκαν εκατοντάδες εκατομμύρια.

Αν τα αναγάγω σε σημερινές τιμές μπορεί να ακούσετε αστρονομικά ποσά, πολλά δισεκατομμύρια [...] Μπορώ να πω -και το έχω πει δημοσίως και δεν το παίρνω πίσω- ότι υπάρχει πολιτικό σκάνδαλο, επιχειρηματικό σκάνδαλο και επιχειρησιακό σκάνδαλο.

Δεν είναι μόνο οι διοικήσεις υπάρχει και πολιτική ευθύνη γι' αυτό. Κάθε φορά γινόντουσαν ένα σωρό παρανομίες κι ερχόντουσαν ύστερα νόμοι για να τις καλύψουν», είπε.

Αναφερόμενος στον προϋπολογισμό του τρέχοντος έτους, ο πρόεδρος του ΟΑΣΘ διαβεβαίωσε ότι «τον τηρούμε με πάρα πολύ μεγάλη ευλάβεια κι είμαστε απολύτως μέσα στα όρια -είναι περίπου στα 106 εκ. εισπράξεις και έξοδα- ενώ τα τελευταία πέντε χρόνια πριν το 2015, δηλαδή την περίοδο 2010-14 ξεπερνούσαν τα έξοδα τα 210 εκ. χωρίς να υπολογίζεται η μεταφορά των ανέργων και αυτό σημαίνει ότι το

δημόσιο χρεωνόταν με 100 εκ. ετησίως παραπάνω, αχρείαστα».

Ερωτηθείς εάν εξετάζεται ενδεχόμενο αύξησης της τιμής του εισιτηρίου απάντησε: «Δεν έχει περάσει καθόλου από το μυαλό μας αύξηση», ενώ για τις δωρεάν μετακινήσεις των ανέργων διευκρίνισε ότι «την κοινωνική πολιτική δεν την κάνει ο ΟΑΣΘ, την κάνει η κυβέρνηση, η κυβέρνηση την πληρώνει».

Σχετικά με τη θητεία του στον Οργανισμό, ο κ. Παπάς ανέφερε: «Είμαι ενταγμένος στα κοινά από 15 χρονών, δηλαδή κοντεύω να συμπληρώσω 60ετία. Η αλήθεια είναι ότι θα ήθελα να γράψω 2-3 βιβλία που έχω στο μυαλό μου, αλλά είχε άλλη άποψη η κυβέρνηση κι εγώ όπως αντιλαμβάνεστε είμαι χρεωμένος να στηρίξω αυτή την ιστορία και δεν πρόκειται να κάνω πίσω με τίποτα».