
Τ. Ταστάνης, ΟΑΣΑ: Μέσω ΑΣΕΠ, θα προσληφθούν 996 μόνιμοι υπάλληλοι στις συγκοινωνίες

2016/08/06 18:47 στην κατηγορία ΜΜΜ

Την πρόσληψη 996 μόνιμων υπαλλήλων, μέσω ΑΣΕΠ, στις αστικές συγκοινωνίες προανήγγειλε, σε συνέντευξή του στο ΑΠΕ - ΜΠΕ, ο πρόεδρος του ΟΑΣΑ Τάσος Ταστάνης. Σύμφωνα με τον κ. Ταστάνη πρόκειται για 495 νέους οδηγούς και 201 τεχνίτες στην ΟΣΥ και 130 οδηγούς και 170 τεχνίτες στη ΣΤΑΣΥ.

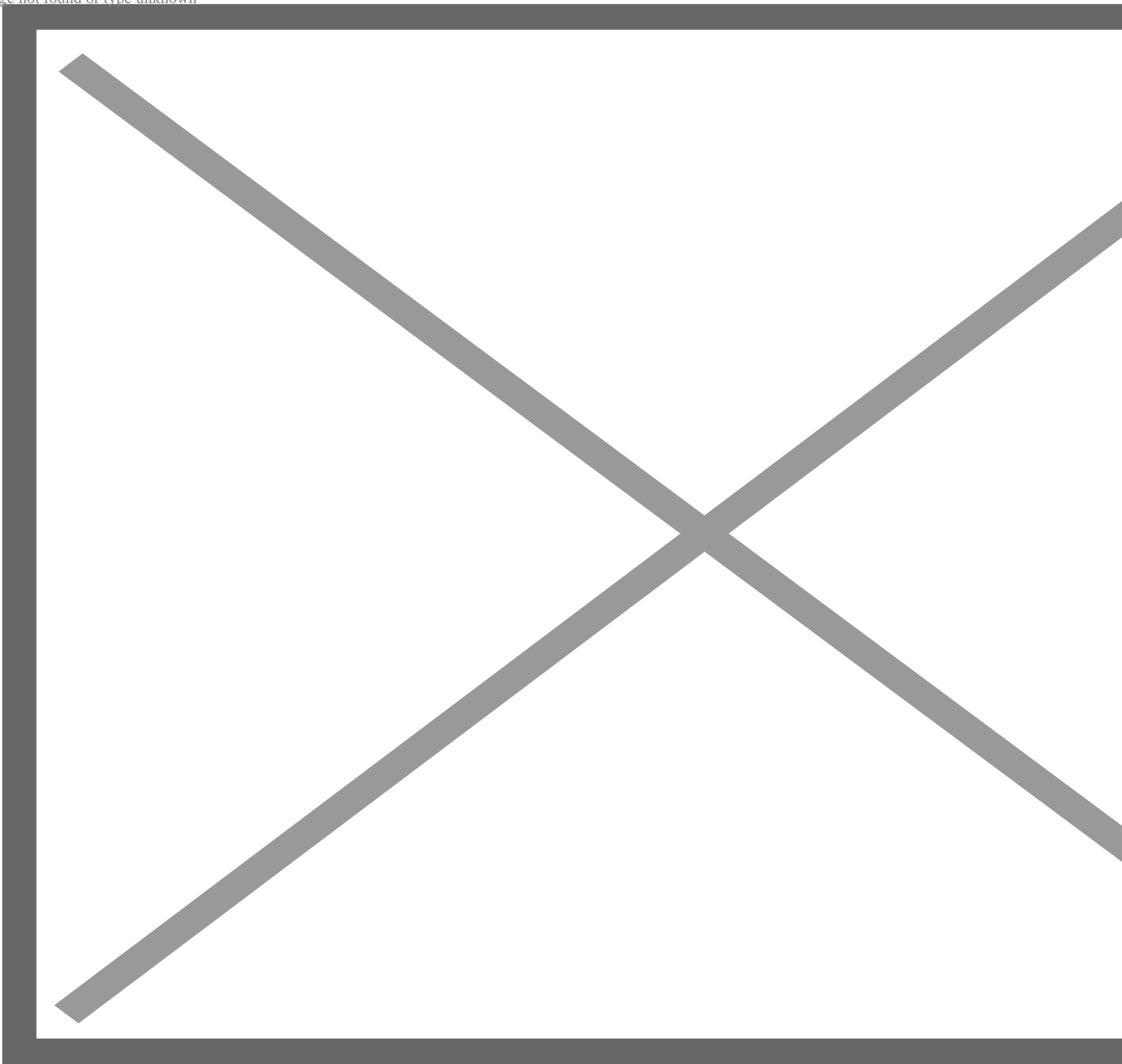
Παράλληλα, ο πρόεδρος του ΟΑΣΑ υπογραμμίζει ότι, με το ηλεκτρονικό εισιτήριο, του οποίου η πιλοτική εφαρμογή θα ξεκινήσει το Σεπτέμβριο, θα μειωθεί δραστικά η εισιτηριοδιαφυγή, υποστηρίζοντας, για ακόμη μια φορά, ότι οι αστικές συγκοινωνίες θα παραμείνουν δημόσιες.

Αναλυτικά η συνέντευξη του προέδρου του ΟΑΣΑ Τάσου Ταστάνη

Τι σημαίνει η ένταξη των τριών φορέων των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας (ΟΑΣΑ, ΣΤΑΣΥ και ΟΣΥ) στο Υπερταμείο και συγκεκριμένα στην Εταιρεία Δημοσίων Συμμετοχών. Σημαίνει ότι μπαίνουν σε τροχιά ιδιωτικοποίησης;

«Πρόθεση της σημερινής κυβέρνησης δεν είναι, σε καμιά περίπτωση, η ιδιωτικοποίηση ή το «ξεπούλημα» των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας, όπως βιάστηκαν να προβλέψουν κάποιες «Κασσάνδρες».

Και αυτό το έχουν ξεκαθαρίσει τόσο ο υπουργός ΥΠΟΜΕΔΙ Χρήστος Σπίρτζης, όσο και ο υπουργός Ανάπτυξης Γιώργος Σταθάκης. Αδιαπραγμάτευτη θέση της κυβέρνησης, λοιπόν, είναι πως οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας αποτελούν ένα κοινωνικό δημόσιο αγαθό. Ήταν, είναι και θα παραμείνουν δημόσιες για να μπορούν οι κάτοικοι του Λεκανοπεδίου να μετακινούνται με συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας και με δρομολόγια που θα διακρίνονται για τη συνέπειά τους.



Πολύ περισσότερο που σήμερα τις δημόσιες συγκοινωνίες τις έχουν ανάγκη και τις χρησιμοποιούν πιο πολύ τα μη προνομιούχα στρώματα της κοινωνίας, εκείνα δηλαδή που βιώνουν σκληρότερα τις συνέπειες της οικονομικής και ανθρωπιστικής κρίσης. Αντίθετα επομένως.

Στόχος της κυβέρνησης είναι η καλύτερη αξιοποίηση και λειτουργία των συγκοινωνιακών φορέων της Αθήνας σε όφελος των πολιτών».

Και πώς θα γίνει αυτό;

«Βασική προτεραιότητα και μεγάλο στοίχημα των νέων διοικήσεων των οργανισμών, κατόπιν εντολών του υπουργείου Μεταφορών και προσωπικά του υπουργού Χρήστου

Σπίρτζη, είναι η εφαρμογή ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης, εξυγίανσης και αναβάθμισης του συστήματος των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών.

Και αυτό το σχέδιο βρίσκεται ήδη σε πλήρη εξέλιξη. Ξέρετε ότι από το 2011 υπάρχει ο νόμος που προβλέπει την αναδιοργάνωση και αναδιάρθρωση των Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας και τη λειτουργία του ΟΑΣΑ ως ομίλου.

Οι προηγούμενες κυβερνήσεις και οι Διοικήσεις των συγκοινωνιακών φορέων δεν προχώρησαν στην εφαρμογή αυτού του νόμου, καθώς στην πολιτική τους φιλοσοφία δεν υπήρχε η ανάδειξη του ρόλου του ομίλου των αστικών συγκοινωνιών.

Ο όμιλος είχε αφηθεί να λειτουργεί αποσπασματικά, χωρίς συνέργειες και ομιλική συνεργασία, ακόμη και στα πιο στοιχειώδη. Εμείς είμαστε αποφασισμένοι να το κάνουμε. Προχωράμε με γρήγορα βήματα στη δημιουργία ομιλικής λειτουργίας των φορέων των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας, έτσι ώστε ΟΑΣΑ, ΣΤΑΣΥ και ΟΣΥ να έχουν κοινή έδρα, κοινές υπηρεσίες, κοινό λογιστήριο, κοινές προμήθειες και να επιτυγχάνουν οικονομίες κλίμακας, που θα βοηθήσουν στη βιωσιμότητα και ανάπτυξη των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στην πρωτεύουσα.

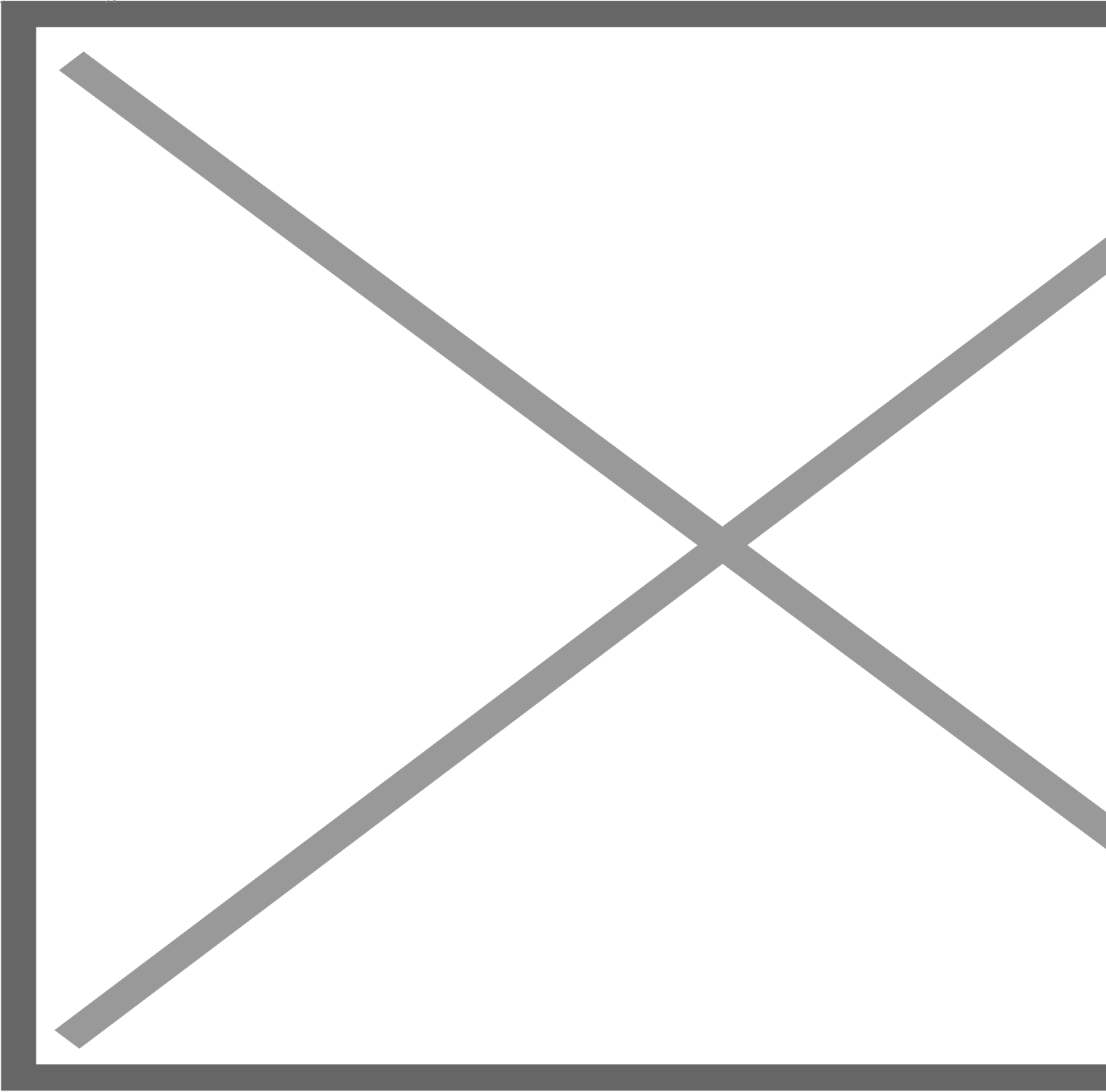
Προς την κατεύθυνση αυτή λειτουργεί ήδη συντονιστικό όργανο και ομιλικές ομάδες εργασίες. Είμαστε αποφασισμένοι να κάνουμε ό,τι περνάει από το χέρι μας για την καλύτερη αξιοποίηση των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας που είναι περιουσία του ελληνικού λαού».

Τι απαντάτε στις καταγγελίες των εργαζομένων για κατάρρευση των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας;

«Είναι όχι μόνο δικαίωμα, αλλά και υποχρέωση των εργαζομένων να εκφράζουν τις απόψεις τους, αρκεί να είναι τεκμηριωμένες. Όπως ξέρετε, εμείς που ανήκουμε στην Αριστερά αγωνιστήκαμε κι εξακολουθούμε να αγωνιζόμαστε για την υπεράσπιση των δημόσιων αγαθών, όπως είναι και οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας.

Εκείνο, ωστόσο, που αναρωτιέμαι είναι το γιατί γίνονται όλες αυτές τις καταγγελίες τώρα. Τώρα ανακάλυψαν ότι οι αστικές συγκοινωνίες βρίσκονται υπό κατάρρευση; Δεν ξέρουν ότι εμείς ως νέες Διοικήσεις κληρονομήσαμε ένα σύστημα δημόσιων αστικών συγκοινωνιών γεμάτο παθογένειες και ελλείμματα που ξεπερνούν τα 90 εκατ. ευρώ;

Image not found or type unknown



Ότι αυτά τα ελλείμματα οι προηγούμενες Διοικήσεις προσπαθούσαν να τα κρύψουν «κάτω από το χαλί» μέσω της μειωμένης εξυπηρέτησης υποχρεώσεων προμηθευτών και μειωμένης αγοράς ανταλλακτικών της τάξης του 22%, την ώρα που αυξάνονταν τα παροπλισμένα λεωφορεία;

Δεν ήξεραν ότι δεν υπήρχε καμία πρόβλεψη για αντικατάσταση του γηρασμένου στόλου των λεωφορείων με κονδύλια από το ΕΣΠΑ, όταν οι πάντες γνωρίζουν πως μετά το 2019 δεν θα μπορούν να κυκλοφορούν ούτε τα μισά τόσο λόγω παλαιότητας όσο και λόγω περιβαλλοντικών περιορισμών; Δεν ήξεραν ότι λείπουν εκατοντάδες οδηγοί και τεχνικοί από την ΟΣΥ και τη ΣΤΑΣΥ;»

Πού οφείλονται οι δυσλειτουργίες των αστικών συγκοινωνιών στην Αθήνα;

«Δυστυχώς μέχρι σήμερα υπήρχε μια απαξίωση από τις προηγούμενες κυβερνήσεις και διοικήσεις όπως υπήρχε εξάλλου για όλο το δημόσιο τομέα.

Είναι πολύ μεγάλα τα προβλήματα που υπάρχουν και θα μπορούσα να μιλάω ώρες για αυτά τα θέματα. Βρήκαμε έναν οργανισμό με δεκάδες παθογένειες που δεν υπήρχε καμία διάθεση να αντιμετωπιστούν.

Θεωρώ ότι υπήρχε μια αντίληψη πως ό,τι είναι δημόσιο πρέπει απλά να το διαχειριζόμαστε και τίποτα άλλο. Δεν υπήρχε καμία λογική ανάπτυξης. Εμείς έχουμε μια διαφορετική λογική».

Τι κάνετε εσείς, λοιπόν, για όλα αυτά;

«Εμείς κάνουμε μια αγωνιώδη προσπάθεια για να αναστρέψουμε αυτήν την κατάσταση και πιστεύουμε πως θα έχουμε συμπαραστάτες και συμμάχους σ' αυτήν την προσπάθεια όλους τους εργαζόμενους του Ομίλου.

Καταφέραμε να παραδώσουμε προϋπολογισμό Ομίλου με έλλειμμα μειωμένο κατά 20 εκ. ευρώ. Αναλάβαμε δράσεις εξοικονόμησης, ύψους 8,5 εκ. ευρώ, που αφορούν κόστος προμηθειών μέσω ηλεκτρονικών διαγωνισμών, κόστος συμβάσεων παροχής υπηρεσίας μέσω ανάπτυξης συνεργασίας με άλλους δημόσιους φορείς, όπως η Ελληνική Αστυνομία για την φύλαξη των σταθμών.

Μειώνουμε το επιχειρησιακό κόστος με ενοποιήσεις κρίσιμων τμημάτων σε επίπεδο Ομίλου. Διεκδικούμε οφειλές των Υπουργείων προς τον ΟΑΣΑ για την άσκηση κοινωνικών πολιτικών, που ξεπερνούν ήδη τα 170 εκατ. ευρώ.

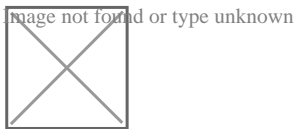
Βρισκόμαστε σε αναζήτηση χρηματοδοτικών εργαλείων, από την Ε.Ε., προκειμένου να ανανεωθεί ο γηρασμένος στόλος οχημάτων. Δρομολογούμε, μέσω διαγωνισμού του ΑΣΕΠ, την πρόσληψη 996 μόνιμων υπαλλήλων στις αστικές συγκοινωνίες σε κρίσιμες ειδικότητες. Πρόκειται για 495 νέους οδηγούς και 201 τεχνίτες στην ΟΣΥ και 130 οδηγούς και 170 τεχνίτες στη ΣΤΑΣΥ.

Σχεδιάζουμε την αναδιάρθρωση του συγκοινωνιακού χάρτη της Αθήνας, με βασικό στόχο τη διασύνδεση ακόμη περισσότερων δρομολογίων λεωφορείων και τρόλεϊ με σταθμούς μέσω σταθερής τροχιάς (μετρό, ηλεκτρικό και τραμ)».

Μετά το έργο της τηλεματικής του ΟΑΣΑ έρχεται το ηλεκτρονικό εισιτήριο;

«Τόσο η τηλεματική, όσο και το ηλεκτρονικό εισιτήριο είναι δύο έργα εκσυγχρονισμού και στρατηγικής σημασίας που χαράζουν μια νέα εποχή στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας. Αξίζει να σας αναφέρω ότι και τα δύο αυτά έργα ΣΔΙΤ τα παραλάβαμε με πολλά προβλήματα και καταβλήθηκαν επίπονες προσπάθειες για να επιταχυνθεί η υλοποίησή τους.

Μπορώ να σας πω, για παράδειγμα, ότι και για τα δυο αυτά έργα στις συμβάσεις που βρήκαμε δεν υπήρχε τεχνικός σύμβουλος από τον ΟΑΣΑ για την παρακολούθηση και την ομαλή εξέλιξη των έργων.



Στο έργο μάλιστα της τηλεματικής δεν είχε προβλεφτεί καν στη σύμβαση περίοδος δοκιμαστικής λειτουργίας! Η εφαρμογή της τηλεματικής και των «έξυπνων» στάσεων του ΟΑΣΑ για τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ βρίσκεται, λοιπόν, εδώ και μερικούς μήνες σε πλήρη εφαρμογή και αποσπά πολύ θετικά σχόλια από το επιβατικό κοινό. Η εφαρμογή χρησιμοποιείται ήδη από 100.000 χρήστες επιβάτες.

Διασφαλίζει την έγκαιρη και έγκυρη πληροφόρηση των επιβατών για την εκτέλεση των δρομολογίων, ακόμη και από το κινητό τους τηλέφωνο και τον υπολογιστή τους σε πραγματικό χρόνο, ενώ ταυτόχρονα παρέχει νέες δυνατότητες για την καλύτερη διαχείριση του στόλου και την εποπτεία του συγκοινωνιακού έργου. Σε τροχιά υλοποίησης βρίσκεται βέβαια και το άλλο έργο, αυτό του ηλεκτρονικού εισιτηρίου».

Πότε ξεκινά η πιλοτική εφαρμογή του και τι περιμένετε από την καθιέρωσή του;

«Το έργο του ηλεκτρονικού εισιτηρίου βρίσκεται στη δεύτερη από τις τρεις φάσεις υλοποίησής του. Ήδη εγκαθίσταται ο εξοπλισμός στα λεωφορεία, ενώ έχουν γίνει όλες οι μελέτες που απαιτούνται και ευελπιστούμε ότι από το Σεπτέμβριο θα αρχίσει η πιλοτική εφαρμογή του.

Θα λειτουργεί με μια «έξυπνη» κάρτα, που θα καταργήσει τις σημερινές κάρτες απεριορίστων διαδρομών, η οποία θα φορτώνεται με ένα ποσό με πολλούς τρόπους (με πιστωτικές κάρτες, από το διαδίκτυο, στα γκισέ κ.ά.), το οποίο ποσό θα μειώνεται κάθε φορά που θα την περνάει ο επιβάτης μπροστά από ένα ειδικό μηχάνημα μέσα

στο λεωφορείο ή στο μετρό.

Εκτός από την κάρτα θα εκδοθούν και ειδικά «χάρτινα» εισιτήρια, τα οποία θα ενσωματώνουν ένα μικρό κύκλωμα και θα λειτουργούν με αντίστοιχο τρόπο όπως η κάρτα. Με αυτόν τον τρόπο θα καταργηθεί σταδιακά το σημερινό χάρτινο εισιτήριο.

Image not found or type unknown



Το σύστημα του ηλεκτρονικού εισιτηρίου θα παρέχει πολλά πλεονεκτήματα στους επιβάτες, όπως: Πρόσβαση σε πολλά σημεία πώλησης για την αγορά και χρήση της έξυπνης κάρτας, δυνατότητα μονού εισιτηρίου για όλα τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, πιο δίκαιη χρέωση, μέσω της εισαγωγής νέων πολιτικών τιμολόγησης και νέων προϊόντων (π.χ. σύστημα ανά ζώνες, εβδομαδιαίες κάρτες, οικογενειακές κάρτες, κ.λπ.), αυξημένη ευελιξία με πιθανή ενσωμάτωση και πρόσθετων υπηρεσιών, ευκολία για τους μη τακτικούς χρήστες και τους τουρίστες, ασφάλεια σε περίπτωση βλάβης, απώλειας ή κλοπής.

Παράλληλα το έργο αυτό θα μειώσει την εισιτηριοαποφυγή, που αποτελεί πραγματική μάστιγα για τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας.

Επίσης, θα ενεργοποιήσει νέα συστήματα δίκαιης και έξυπνης τιμολογιακής πολιτικής, θα δώσει τη δυνατότητα για καλύτερο σχεδιασμό των μεταφορών στη βάση της πραγματικής ζήτησης και θα βελτιώσει την κατανομή των εσόδων μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης των μεταφορών».