
Ηλεκτρονικό εισιτήριο στον ΟΑΣΘ, πριν από την έναρξη λειτουργίας του Μετρό

2018/12/29 11:29 στην κατηγορία MMM

«Το ηλεκτρονικό εισιτήριο που θα εφαρμοστεί στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, σίγουρα θα εφαρμοστεί πριν την έναρξη του Μετρό», υπογράμμισε, μιλώντας στον ραδιοφωνικό σταθμό του Αθηναϊκού – Μακεδονικού Πρακτορείου Ειδήσεων “ Πρακτορείο 104,9 FM”, ο πρόεδρος του ΟΑΣΘ, Στέλιος Παππάς.

«Το πλεονέκτημα του δικού μας ηλεκτρονικού εισιτηρίου θα είναι – επειδή θα είναι ένα ανοιχτό σύστημα – ότι θα μπορούν εκτός από τις αστικές συγκοινωνίες να ενταχθούν και διάφορες άλλες δραστηριότητες, π.χ. Μουσεία, τρένα, ΚΤΕΛ, οποιοιδήποτε θέλουν να πάρουν το αντίστοιχο hardware για να μπορούν να ενταχθούν στο σύγχρονο σύστημα», ανέφερε χαρακτηριστικά.

«Εμείς, επανασχεδιάζουμε όλο τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, όπου σ’ αυτόν θα ενταχθούν σταδιακά από το 2019 και το Μετρό και οι θαλάσσιες συγκοινωνίες και τα ταξί κλπ , την ευθύνη έχει ο ΟΣΕΘ και εμείς συμβάλλουμε αποφασιστικά σ αυτό», τόνισε.

Το μεγάλο πρόβλημα – είπε ο πρόεδρος του ΟΑΣΘ – είναι ότι «δεν υπήρχε επί της ουσίας σχέδιο» και πρόσθεσε: «Αν θα πάτε στο κέντρο (της πόλης) θα δείτε τα λεωφορεία τα οποία περνάνε το ένα πίσω από το άλλο και στην περιφέρεια είναι αραιά.

Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει πρόβλημα σχεδίου. Δεν μπορούμε να φορτώνουμε το κέντρο της πόλης ούτε συγκοινωνιακά, ούτε κυκλοφοριακά, ούτε περιβαλλοντικά, γιατί αυτό έχει επιπτώσεις στην περιφέρεια».

Περαιτέρω βελτίωση στη συχνότητα των μετακινήσεων εκτός κέντρου πόλης

Αυτό που ήδη προχωράει – συμπλήρωσε ο κ. Παππάς – είναι «να διαμορφώσουμε τις συνθήκες μετεπιβίβασης έτσι ώστε να εξασφαλίσουμε καλύτερη συχνότητα και καλύτερη πληρότητα (λεωφορείων)».

Και αυτό διότι, όπως εξήγησε, «πολλές φορές τα λεωφορεία στο κέντρο της πόλης περνάνε άδεια», άρα, «πρέπει να τα έχουμε στη διάθεσή μας, έτσι ώστε να ξαναπηγαίνουν στην περιφέρεια και να μπορούν να βελτιώνουν τις συχνότητες της

περιφέρειας».

Σύμφωνα με τον κ. Παππά, «οι γραμμές 2Κ και 3Κ που έχει ήδη προωθήσει ο ΟΣΕΘ έχουν πάρα πολύ καλά αποτελέσματα και είναι μια πειραματική φάση για να μπορέσουμε σταδιακά αυτό να το ολοκληρώσουμε και κυρίως να μας δώσει το χρόνο για να σχεδιάσουμε πια , ένα πιο μακρόπνοο σχέδιο όπου θα είναι ενταγμένο πια και το Μετρό (...)».

Βήματα οικονομικής εξυγίανσης και προετοιμασίας του νέου φορέα

Κάνοντας απολογισμό του 2018, ο κ. Παππάς σημείωσε ότι «έχουμε κάνει πάρα πολλά βήματα που αφορούν και τη διαδικασία της οικονομικής εξυγίανσης, αλλά και την προετοιμασία για τη δημιουργία καινούριου φορέα».

Τόνισε δε, ότι, «αυτό που δεν έχει γίνει συνείδηση και πρέπει να είναι συνείδηση των πολιτών της πόλης είναι ότι ο ΟΑΣΘ θα τελειώσει στο τέλος της (τρέχουσας) χρονιάς. Εμείς θα είμαστε αυτοί που θα πάρουμε τα κλειδιά αυτού του οργανισμού, γιατί είναι προφανές ότι η τομή που έγινε τον Ιούλιο του 2017 ακριβώς ήθελε να τελειώνει με αυτή την δεκαετιών αμαρτωλή πορεία».

Εκσυγχρονισμός και ενίσχυση του μεταφορικού έργου

Σύμφωνα με τον κ. Παππά, σε εξέλιξη είναι δράσεις που αφορούν τόσο τον εκσυγχρονισμό του Οργανισμού, όσο και τη ψηφιοποίησή του, αλλά και την εκπαίδευση των εργαζομένων, ούτως ώστε να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις “ απαιτήσεις” της σύγχρονης εποχής.

«Ήδη, προχωράμε σε ένα βαθύτατο εκσυγχρονισμό από επιχειρησιακή άποψη. Έχουμε προφανώς προβλήματα σε σχέση με το μεταφορικό μας έργο, αυτό δεν μπορούμε να το κρύψουμε, αλλά, επί της ουσίας, εμείς από 245 λεωφορεία που είχαμε παραλάβει έχουμε ανατάξει πάνω από 200 και τα έχουμε βάλει στην κίνηση, έχουμε ήδη προχωρήσει στη διαδικασία για την πρόσληψη 250 οδηγών, ψάχνουμε να βρούμε και άλλους τρόπους για να ενισχύσουμε με έκτακτες διαδικασίες το δυναμικό των οδηγών», ανέφερε χαρακτηριστικά.

Επί της ουσίας – είπε ο κ. Παππάς – «εμείς προσθέσαμε στον στόλο αυτόν που παραλάβαμε, άλλα 200 λεωφορεία».

Ψηφιοποίηση του Οργανισμού

Προχωράμε – είπε ο κ. Παππάς – «σε μια συνολικότερη ψηφιοποίηση του οργανισμού. Ψηφιοποίηση σημαίνει αναδιοργάνωση συνολικά όλων των υπηρεσιών και των διοικητικών και των λεωφορειών, αλλά και των εργοστασίων για να μπορούμε να έχουμε με το μικρότερο δυνατό κόστος το καλύτερο αποτέλεσμα, και κυρίως να

μπορούμε να εντοπίσουμε με ακρίβεια το πραγματικό κόστος στη λειτουργία του μεταφορικού μας έργου».

Σημείωσε δε, ότι, υπάρχουν προγράμματα διαρκούς εκπαίδευσης όλων των κατηγοριών του προσωπικού (συνολικά 2.200 άτομα εργάζονται στον Οργανισμό) διότι, όπως είπε, «εμείς έχουμε στόχο να μη χάσει κανείς εργαζόμενος τη δουλειά του. Αυτό όμως σημαίνει ότι και οι εργαζόμενοι πρέπει να βελτιώσουν τις δεξιότητές τους, να μπου σε μια σύγχρονη εποχή (...)και το προσωπικό πρέπει να έχει τις ικανότητες να λειτουργήσει ένα σύγχρονο οργανισμό».

Όσον αφορά τα λεωφορεία, συνέχισε ο κ. Παππάς, «ήδη, έχουμε κάνει το αίτημά μας και προχωρά το υπουργείο Υποδομών σε παραγγελίες νέων λεωφορείων, τα οποία δεν μπορούμε εμείς να αγοράσουμε διότι εμείς, έχουμε περιορισμένο χρόνο ζωής.

Δεν μπορούμε εμείς να υπογράψουμε συμβάσεις και να δεσμεύουμε τη νέα μονάδα, πρέπει να υπάρξει νέος φορέας, γι αυτό έχουμε κάνει και την τελευταία τροπολογία που έγινε πριν από περίπου ένα μήνα από το υπουργείο Υποδομών για να αρχίσουμε να θέτουμε σε λειτουργία τον ΑΣΥΘ («Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης ΑΕ») σταδιακά, έτσι ώστε εκσυγχρονίζοντας κάποιες από τις υπηρεσίες να τις εντάσσουμε εκεί, έτσι ώστε στο τέλος του 2019 να έχει ολοκληρωθεί τουλάχιστον η μεταφορά του μεταφορικού έργου».

Για το ζήτημα της εκκαθάρισης του Οργανισμού, ο κ. Παππάς επισήμανε ότι «αυτό εξαρτάται όχι μόνο από εμάς, αλλά και από τους έχοντες έννομο συμφέρον από το αποτέλεσμα της εκκαθάρισης.

Μπορεί το μεν μεταφορικό έργο να μεταβιβαστεί εξ ολοκλήρου πια στο νέο φορέα, αλλά είναι προφανές ότι αν υπάρχουν ενστάσεις σε σχέση με το αποτέλεσμα της εκκαθάρισης αυτό μπορεί να διαρκέσει και ένα διάστημα παραπάνω».

Αναφερόμενος και στον Οργανισμό Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ), ο κ. Παππάς τόνισε ότι «υποκατέστησε τον ΣΑΣΘ, ο οποίος βρισκόταν σε πλήρη αδράνεια και στελεχώνεται, έτσι ώστε να προχωρήσουμε και στην αναμόρφωση του συνολικού συγκοινωνιακού σχεδίου».