

Ένα βήμα πριν το κραχ οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας. -24% το συγκοινωνιακό έργο

2016/09/12 17:45 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Υπό κατάρρευση βρίσκονται οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας που, αν και εκσυγχρονίζονται με προηγμένες υπηρεσίες, όπως η τηλεματική, αλλά και το ηλεκτρονικό εισιτήριο (που η εφαρμογή του μετατίθεται για το 2017), ωστόσο η εικόνα τους είναι απογοητευτική, με τις καθυστερήσεις σε πολλές γραμμές λεωφορείων να ξεπερνούν ακόμα και τη μία ώρα!

Το συγκοινωνιακό έργο **έχει περιοριστεί κατά 24%**, οι οδηγοί δεν επαρκούν για να καλύψουν το πλήρες πρόγραμμα των δρομολογίων, ενώ σημαντικές ελλείψεις παρατηρούνται και σε τεχνικούς.

Την ίδια στιγμή, τα έσοδα της ΟΣΥ κατρακυλούν, με τον Ιούλιο να είναι κάτω από 6 εκατ. ευρώ και παρά το γεγονός ότι δεν μπορεί να υπάρξει σύγκριση σε σχέση με το ίδιο διάστημα πέρυσι, εξαιτίας των capital controls που είχαν εφαρμοστεί, ωστόσο φαίνεται να επαληθεύουν τον προϋπολογισμό των αστικών συγκοινωνιών για το 2016 που κάνει λόγο για ζημιές συνολικά 77 εκατ. ευρώ και για την ΟΣΥ ζημιές 44,683 εκατ. ευρώ.

Image not found or type unknown



Παράλληλα, όλο και λιγότερα λεωφορεία και τρόλεϊ κυκλοφορούν στους δρόμους της Αθήνας, τόσο λόγω έλλειψης ανταλλακτικών, όσο και λόγω έλλειψης οδηγών. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΟΣΥ, οι προγραμματισμένες βάρδιες τον Ιούλιο του 2015 ήταν 63.000 και οι εκτελεσμένες 61.000. Τον ίδιο μήνα του 2016, οι προγραμματισμένες βάρδιες ήταν 61.000 και οι εκτελεσμένες 58.000 χιλιάδες βάρδιες.

Ακόμα χειρότερη είναι η κατάσταση τον Αύγουστο, όπου για το 2015 οι προγραμματισμένες βάρδιες ήταν 55.000 και οι εκτελεσμένες 53.000, ενώ τον ίδιο μήνα του 2016 οι προγραμματισμένες βάρδιες ήταν 56.000 και οι εκτελεσμένες περίπου 50.000!

Ενδεικτικά είναι τα οικονομικά στοιχεία για την ΟΣΥ:

-Το 2014 τα χρήματα που εισέπραξε η Ο.ΣΥ από πωλήσεις εισιτηρίων, καρτών και έσοδα από υπουργεία ήταν 117 εκατ. ευρώ και η επιχορήγηση 100,29 εκατ. ευρώ (συνολικά 223. εκατ. ευρώ).

-Το 2015 οι πωλήσεις εισιτηρίων, καρτών και έσοδα από υπουργεία μειώθηκαν στα 97 εκατ. ευρώ και η επιχορήγηση ήταν επίσης μειωμένη στα 86 εκατ. ευρώ. Σε αυτά προστέθηκε έκτακτη επιχορήγηση 22 εκατ. ευρώ και επιπλέον 6 εκατ. ευρώ από τον έλεγχο των εισιτηρίων (συνολικά 211 εκατ. ευρώ).

-Το 2016 αναμένονται έσοδα από πωλήσεις καρτών και εισιτηρίων 75 εκατ. ευρώ και η επιχορήγηση 86 εκατ. ευρώ (συνολικά 161 εκατ. ευρώ).

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι ανελαστικές δαπάνες της ΟΣΥ για το 2016 είναι 143 εκατ. ευρώ, η μισθοδοσία 40 εκατ. ευρώ, τα καύσιμα 12 εκατ. ευρώ, η ασφάλεια των λεωφορείων 1 εκατ. ευρώ, τέλη κυκλοφορίας και ΚΤΕΟ 10 εκατ. ευρώ, ανταλλακτικά και αναλώσιμα υλικά 3 εκατ. ευρώ, ρεύμα έλξης για τρόλεϊ, φως, νερό, τηλέφωνο 1 εκατ. ευρώ και φόροι 7 εκατ. ευρώ. Το συνολικό κόστος ανέρχεται σε 217 εκατ. ευρώ δημιουργώντας μια «μαύρη τρύπα» στην εταιρείας ύψους 47 εκατ. ευρώ!

Ο στόλος

Τραγική είναι η κατάσταση στα αμαξοστάσια του ΟΑΣΑ, όπου λόγω έλλειψης τεχνικών, αλλά και ανταλλακτικών **πολλά λεωφορεία βρίσκονται παροπλισμένα και λειτουργούν ως «μονάδες ανταλλακτικών» για ό,τι χαλάει στα λιγιστά που έχουν μείνει στην κυκλοφορία.**

Οι βλάβες στον δρόμο είναι πλέον καθημερινό φαινόμενο, με πολλά λεωφορεία να αναγκάζονται να επιστρέψουν στο αμαξοστάσιο, ακόμα και με σπασμένους άξονες, αφήνοντας τους επιβάτες στον δρόμο να περιμένουν ακόμα και για μία ώρα το επόμενο δρομολόγιο.

Image not found or type unknown



Ακόμα και σε όσες στάσεις λειτουργεί η τηλεματική αναγράφονται αναμονές μέχρι και μισή ώρα, που πολλές φορές αυξάνεται κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Δεν είναι τυχαίο ότι, πριν την εφαρμογή του θερινού προγράμματος, στάση της τηλεματικής στη γραμμή Πειραιάς - Αγία Βαρβάρα στην οδό Δημητρακοπούλου έδειχνε αναμονή για το επόμενο λεωφορείο 56 λεπτά!

Ενδεικτικά είναι τα νούμερα για τον στόλο που κυκλοφορεί στην Αθήνα: Το 2009 κυκλοφορούσαν 2.162 λεωφορεία και 568 τρόλεϊ. Σήμερα, ο στόλος αποτελείται από 2.139 λεωφορεία (λόγω παροπλισμού παλαιότητας και λόγω των εμπρησμών) και 560 τρόλεϊ. Ωστόσο από αυτά, σε κατάσταση που μπορούν να εκτελέσουν δρομολόγια είναι μόλις 168 τρόλεϊ και περίπου 850 λεωφορεία.

Μάλιστα, οι εργαζόμενοι καταγγέλλουν ότι, εάν οι οδηγοί δεν δουλεύανε τα μεταφερόμενα ρεπό, δεν θα κυκλοφορούσε μόλις το 60% των λεωφορείων. Όπως αναφέρουν χαρακτηριστικά οι οδηγοί δουλεύουν έως και 30 ημέρες το μήνα, χωρίς ρεπό, χωρίς ωστόσο να πληρώνονται παραπάνω, μεταφέροντας ουσιαστικά τα ρεπό υπό μήνα σε μήνα.

Παράλληλα αυτή τη στιγμή, ο στόλος της ΟΣΥ (περίπου 2.400 λεωφορεία και τρόλεϊ) αποτελείται από 17 τύπους, με μέση ηλικία περίπου 12 ετών, με περίπου 200 λεωφορεία να έχουν ηλικία άνω των 22 ετών.

Αυτά τα οχήματα - που έχουν ξεπεράσει το όριο ζωής - έχουν τεράστιες απαιτήσεις σε ανταλλακτικά, ενώ είναι δυνατή μόνον η ανακατασκευή-ιδίως όσον αφορά τα αρθρωτά Mercedes Benz 0405GN- του αμαξώματος, καθώς, μηχανικά, δεν επιδέχονται βελτιώσεων.

Το ελάχιστο κόστος για κάθε όχημα τοποθετείται σε 10.000-15.000 ευρώ, εάν ληφθούν υπόψη οι εργατοώρες, το κόστος των ανταλλακτικών κτλ.

Ωστόσο, επίσημα παραμένει **άγνωστο το ακριβές ύψος των ποσών που δαπανά το Δημόσιο για να διατηρηθούν στη «ζωή» τα συγκεκριμένα οχήματα**, με το μόνο βέβαιο να είναι ότι οι δαπάνες είναι πολλαπλάσιες της αγοραίας αξίας.

Το κόστος λειτουργίας (λαμβανομένων υπόψη του κόστους μισθοδοσίας, της απόσβεσης, των καυσίμων κ.ο.κ.) μίας μεσαίας κίνησης γραμμής στην Αθήνα είναι δυσθεώρητο, ξεπερνώντας ακόμη και τα 1.700 - 2.000 ευρώ, ημερησίως.

Νέες τεχνολογίες σε διαλυμένη εταιρεία

Η τηλεματική σε πλήρη λειτουργία και το έξυπνο εισιτήριο που αναμένεται μέσα στο χειμώνα θα έπρεπε να αλλάξουν την εικόνα των μέσων μαζικής μεταφοράς της πρωτεύουσας.

Image not found or type unknown



Ωστόσο, η οικονομική κατάσταση των συγκοινωνιακών εταιρειών και η αδυναμία τους να προστατέψουν την περιουσία τους από το πρωτοφανές κύμα επιθέσεων που δέχονται, φαίνεται να δημιουργούν μία εικόνα αποσύνθεσης των ΜΜΜ. Ανυπέρβλητο εμπόδιο στη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών είναι η αδυναμία αντιμετώπισης των αλληπάλληλων επιθέσεων σε εργαζομένους, επιβάτες, εξοπλισμό και στόλο.

Για το θέμα έχουν γίνει επαφές με την Ελληνική Αστυνομία, ωστόσο καμία απόφαση να μην έχει ληφθεί ακόμα.

Μείωση

Το 2015, οι πωλήσεις εισιτηρίων, καρτών και έσοδα από υπουργεία μειώθηκαν στα 97 εκατ. ευρώ

Το... ισοζύγιο

Το 2016 αναμένονται έσοδα 75 εκατ. ευρώ και επιχορήγηση που φθάνει τα 86 εκατ. Οι ανελαστικές δαπάνες, όμως, φθάνουν τα 217 εκατ. δημιουργώντας «μαύρη τρύπα» ύψους 47 εκατ.

Μαρία Μόσχου,

«Ημερησία»