
Φτάνει οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας για τους μισθούς πείνας και την ανεργία;

2017/03/11 22:55 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας έχουν την ατυχία, στο αποκορύφωμα της τεχνολογικής τους αναβάθμισης (τηλεματική και αυτόματο σύστημα συλλογής κομίστρου - ΑΣΣΚ), να βρίσκονται στο επίκεντρο επιθέσεων και καταστροφών.

Από το 2004, ο ΟΑΣΑ «παλεύει» να «τρέξει» τους δυο ανωτέρω διαγωνισμούς. Επιτέλους, αυτοί στέφθηκαν από επιτυχία, με αποτέλεσμα την εγκατάσταση και λειτουργία της τηλεματικής σε 1.000 «έξυπνες στάσεις» και σε 1.750 λεωφορεία και 250 τρόλεϊ, ενώ το ΑΣΣΚ λειτουργεί, σε κάποιους σταθμούς, πιλοτικά.

Η τηλεματική και η εφαρμογή OASA Telematics έχει αγκαλιαστεί από το ευρύ κοινό, αφού προσφέρει, σε πραγματικό χρόνο, πληροφορίες για την άφιξη του λεωφορείου και τη βέλτιστη διαδρομή.

Αντίστοιχα, το **ΑΣΣΚ** σκοπεύει:

- Στη διευκόλυνση των μετεπιβιβάσεων, καθότι δεν θα απαιτείται αγορά περισσότερου του ενός εισιτηρίου,
- Τη μείωση του χρόνου επιβίβασης, λόγω της εξ αποστάσεως επικύρωσης, καθώς και από τη μείωση του χρόνου εξυπηρέτησης για την αγορά εισιτηρίων ή ανανέωσης των κομίστρων απεριόριστων διαδρομών,
- Τη μείωση της εισιτηριοδιαφυγής, αφού το σύστημα θα «κλείσει», συρρικνώνοντας σε κάποιο βαθμό τα επίπεδα επιδότησης που απαιτεί το σύστημα αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας για να λειτουργήσει.
- Στο μέλλον, θα υπάρχει δυνατότητα διαμόρφωσης δικαιότερης τιμολογιακής πολιτικής και κατανομής του κόστους μετακίνησης, με πιο δίκαιο τρόπο για το κοινωνικό σύνολο, ανάλογα με τη χρήση, όπως βάσει ζωνών, απόστασης, αριθμού επιβιβάσεων, εκπτώσεις μετεπιβιβάσεων, κ.α.

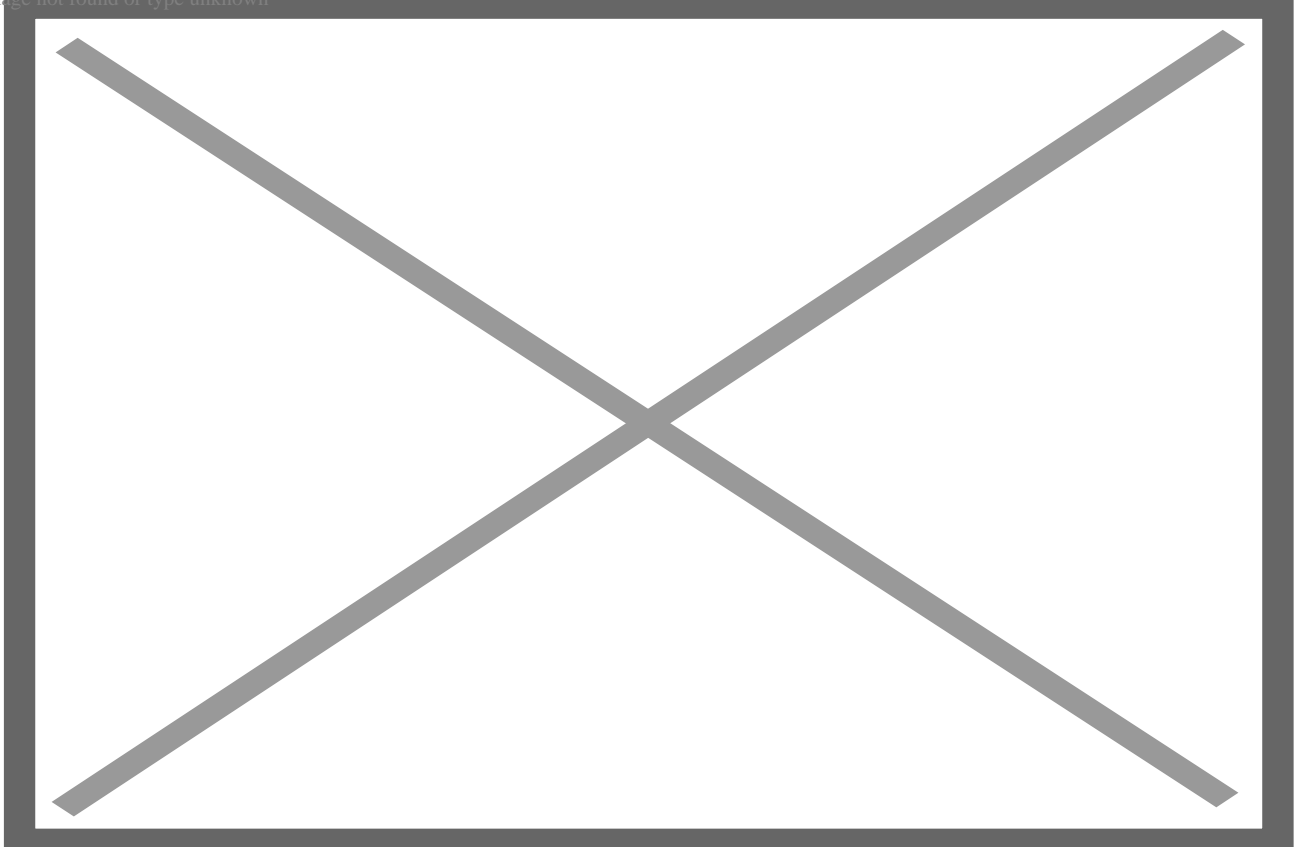
Αποτελεί πράξη κοινωνικής αντίστασης το κάψιμο λεωφορείων και η καταστροφή ακυρωτικών;

Δυστυχώς, την περίοδο που οι αστικές συγκοινωνίες αναβαθμίζονται,

καταστρέφονται.

Από το Μάιο του 2015 έως σήμερα έχουν πυρποληθεί 5 τρόλεϊ, **με κόστος ζημιάς 1.000.000 ευρώ**, με την ΟΣΥ Α.Ε. να έχει λάβει αποζημίωση 350.000 ευρώ από την Ασφαλιστική Εταιρία για τα 2 εξ αυτών, ενώ εν αναμονή τελεί για την τρίτη αποζημίωση, με τη ζημιά να υπολογίζεται στις 650.000 ευρώ.

Image not found or type unknown



Κατά την ίδια περίοδο ολοσχερώς καταστράφηκε, επίσης συνέπεια εμπρησμού, ένα λεωφορείο, με τη ζημιά να υπολογίζεται στις 15.000 ευρώ και την αποζημίωση να βρίσκεται ακόμα σε εκκρεμότητα.

Παράλληλα, 18.686 ευρώ εκτιμάται ότι στοίχισε η επισκευή σε 216 παλαιού τύπου επικυρωτικές συσκευές εισιτηρίων, 25 τηλεχειριστήρια και 31 καλωδιώσεις εξοπλισμού επικύρωσης, που υπέστησαν δολιοφθορά και για τα οποία, η διαδικασία αποζημίωσης δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη.

Οι αστικές συγκοινωνίες, χωρίς να το θέλουν, βρίσκονται στο επίκεντρο κοινωνικής ανυπακοής, την περίοδο που εκσυγχρονίζονται.

Άγνωστο παραμένει ακόμη το κόστος από την κλοπή εξαρτημάτων του νέου

εξοπλισμού για τη λειτουργία του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, καθώς αυτός αποτελεί ακόμη δικαιοδοσία της αναδόχου εταιρίας και δεν έχει παραδοθεί επισήμως στην ΟΣΥ.

Η επιχειρηματολογία για τις καταστροφές

«Για όλους εμάς, τους από τα κάτω, εργάτες-τριες, ανέργους, μετανάστες-στρίες, οι μετακινήσεις με τα ΜΜΜ δεν είναι βόλτες αναψυχής μέσα στην πόλη, αλλά εκβιαστική κοινωνική ανάγκη, η οποία σχετίζεται τόσο με την αναζήτηση και εύρεση εργασίας, όσο και με τη μεταφορά από και προς αυτήν, εξυπηρετώντας τα κέρδη των αφεντικών και των εταιρειών τους.

Δεν είμαστε διατεθειμένοι να σηκώσουμε το οικονομικό βάρος αυτού του εκβιασμού. **Οι ήδη πετσοκομμένοι μισθοί και τα επιδόματα-ψίχουλα, οι απανωτοί φόροι και οι αυξημένες τιμές στα ράφια**, η συνολικότερη καταλήστευσή μας σε επίπεδο καθημερινής διαβίωσης, δεν μας επιτρέπει να υποστούμε και “άλλα βάρη”, και “άλλες θυσίες”...

Έτσι, λοιπόν, εμείς δεν έχουμε παρά να αντισταθούμε έμπρακτα και να σαμποτάρουμε τα συστήματα ελέγχου στα ΜΜΜ, τόσο τα ήδη υπάρχοντα, όσο και αυτά που ήρθαν (μπάρες, ηλεκτρονικό εισιτήριο, τουρνικέ) και ετοιμάζονται να τεθούν σε εφαρμογή...», αναφέρεται, μεταξύ άλλων, σε επιστολή για την ανάληψη επίθεσης σε ΜΜΜ.

Άλλο θα έπρεπε να είναι το σημείο συζήτησης / διαφωνιών

Οι αστικές συγκοινωνίες, χωρίς να το θέλουν, βρίσκονται στο επίκεντρο κοινωνικής ανυπακοής, την περίοδο που εκσυγχρονίζονται.

Ασφαλώς, σε μια χώρα, με μισθούς – πείνας και ανεργία, εξεγερμένοι νέοι θα εκφράσουν την αντίθεσή τους. Είναι «αντίσταση» το κάψιμο ενός λεωφορείου και η καταστροφή ακυρωτικών;

Όχι, λέμε εμείς. Είμαστε της άποψης ότι, **όσο πιο προηγμένες είναι οι αστικές συγκοινωνίες, τόσο το καλύτερο για το ευρύ σύνολο, όσο και για τη διαλειτουργικότητα της πόλης.**

Η συζήτηση θα έπρεπε να περιστρέφεται γύρω από τον εκσυγχρονισμό του στόλου των λεωφορείων και του ηλεκτρικού, την σχέση τιμής εισιτηρίου / παρεχόμενων υπηρεσιών, την εγκατάσταση ζωνικού συστήματος, την προάσπιση των προσωπικών δεδομένων από το ηλεκτρονικό εισιτήριο, κτλ.

Ωστόσο, αυτό δεν συμβαίνει και – σε κάποιο βαθμό – είναι λογικό. Αυτό που δεν είναι λογικό είναι ότι, τόσο το υπουργείο Μεταφορών, όσο και οι διοικήσεις ΟΑΣΑ και ΟΣΥ δεν έχουν «βγει μπροστά» – όσο θα έπρεπε – για την προάσπιση των αστικών

συγκοινωνιών.