



ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΥ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Α΄ ΑΘΗΝΩΝ

28 Σεπτεμβρίου 2020

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κώστα Καραμανλή

Θέμα: « Μεγάλος ασθενής τα μέσα μαζικής μεταφοράς »

Κύριε Υπουργέ,

Η πανδημία έφερε στην επιφάνεια το διαχρονικό πρόβλημα των αστικών συγκοινωνιών στην Ελλάδα, τις ελλείψεις σε προσωπικό και οχήματα, την τεχνολογική υστέρηση και το κόστος, ανεξαρτήτως διαχειριστή (Δημόσιο ή ιδιώτης), όλα στον υπερθετικό βαθμό.

Οι παθογένειες των μέσων μαζικής μεταφοράς και οι εικόνες ασφυκτικού συνωστισμού σε λεωφορεία και βαγόνια μετρό δεν εμφανίστηκαν ξαφνικά στην Ελλάδα. Το πρόβλημα είναι συνώνυμο της ύπαρξής τους, τα τελευταία 150 χρόνια και με λίγες λέξεις περιγράφεται ως άναρχη ανάπτυξη, συχνές αλλαγές του θεσμικού πλαισίου, προχειρότητα και «δεν βαριέσαι», αν και υπήρξαν χρονικά διαστήματα με λαμπρές εξαιρέσεις.

Στα χρόνια των μνημονίων δεν είναι παράξενο που η εικόνα των μέσων μαζικής μεταφοράς ακολούθησε την πορεία της χώρας και της οικονομίας. Όμως ο αποκλεισμός τους από την ευρωπαϊκή χρηματοδότηση που ακολούθησε έδωσε τη χαριστική βολή. Μετά την έξοδο από τη στενή επιτήρηση ξεκίνησαν κάποιες προσπάθειες, αλλά ακόμη η Ελλάδα δεν έχει βρει τον δρόμο της σε αυτό το πεδίο και η πανδημία επιβάρυνε το κλίμα.

Οι μεταφορικές ανάγκες ξεπερνούν το 1,5 εκατ. μετακινήσεις ημερησίως με λεωφορεία και τρόλεϊ και το 1 εκατ. με μετρό, ηλεκτρικό σιδηρόδρομο και τραμ, στην ευρύτερη αστική περιοχή της Αθήνας. Σήμερα, είναι προφανές ότι χρειάζονται άμεση πύκνωση δρομολογίων, προσλήψεις οδηγών και τεχνιτών, επέκταση του δικτύου και συνεχής αναθεώρηση των δρομολογίων, αξιολόγηση και επισκευή του στόλου που παραμένει παρκαρισμένος γιατί... κανείς δεν ξέρει. Και φυσικά, τακτική ανανέωση των οχημάτων σε λεωφορεία και τραμ (πρωτίστως για να μπορείς να κρατήσεις... χαμηλά το λειτουργικό κόστος), υιοθέτηση νέων τεχνολογιών, ανταπόκριση στις ανάγκες των επιβατών και ασφαλείς αποστάσεις μεταξύ των επιβατών.

Τους τελευταίους μήνες ξεκίνησαν από την κυβέρνηση νέες διεργασίες για τις αστικές συγκοινωνίες, οι οποίες επιταχύνθηκαν με αφορμή τον κορονοϊό. Επιταχύνθηκαν, όμως, ή άλλαξαν κατεύθυνση; Ανταποκρίνονται οι διεργασίες αυτές στις άμεσες αλλά και στις μεσοπρόθεσμες ανάγκες των πολιτών; Και σε ποιο χρόνο θα δούμε αποτελέσματα; Με ποιο κόστος; Ποιος θα κερδίσει; Πόσο απειλείται ο δημόσιος χαρακτήρας των συγκοινωνιών; Γιατί επιλέγουμε μεταχειρισμένα με υψηλό κόστος συντήρησης για τα επόμενα χρόνια; Υπάρχει εναλλακτική λύση και όσο το δυνατό ταχύτερα ώστε να μη μετατραπούν τα ΜΜΜ σε επιταχυντή της πανδημίας;

Η εικόνα του συνωστισμού στα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν είναι ξένη. Είναι η εικόνα των τελευταίων χρόνων με τους απηυδισμένους κατοίκους της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης (αυτούς που δεν έχουν την τύχη να έχουν δικό τους μέσο μεταφοράς) που ξέρουν πως θα περάσουν κάποιες ώρες της μέρας σε έναν ανήλιαγο συρμό ή σε μια στάση, περιμένοντας άλλο ένα υπερπλήρες λεωφορείο.

Σύμφωνα με καταγγελίες επιβατών : «Το κράτος πρέπει να αντιμετωπίσει τα προβλήματα με περισσότερο ανθρωπισμό. Πρέπει να αυξηθούν τα δρομολόγια, να μην υπάρχει υπερκοστολόγηση στις μάσκες, να διορίσουν οδηγούς».

Τις τελευταίες μέρες μια σωρεία από φωτογραφίες κάνει τον γύρο των μέσων κοινωνικής δικτύωσης με χρήστες να αναρτούν, να σχολιάζουν και να δυσανασχετούν με τις συνθήκες που επικρατούν σε σταθμούς ΜΜΜ εν μέσω πανδημίας. Την ίδια στιγμή δημοσιεύονται βίντεο με επιβάτες που έρχονται σε σύγκρουση, λογομαχούν ή ακόμη και αντιδρούν βίαια όταν κάποιοι δεν φορούν μάσκα, αντικατοπτρίζοντας μια πιο σύνθετη κοινωνική συνθήκη: η υπομονή χάνεται κάπου στο «περίμενε»

το επόμενο δρομολόγιο ή μια αποσυμπίεση - ας είναι και κυκλοφοριακή, για την κοινωνική ούτε λόγος!

Δεν έχουν περάσει πολλές μέρες από όταν η Ελένη Γιαμαρέλλου, λοιμωξιολόγος και μέλος της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων του υπουργείου Υγείας, σε εκπομπή της ΕΡΤ συνέστησε στους πολίτες να μη χρησιμοποιούν τα μέσα αλλά να περπατούν, ως «μια καλή άσκηση». Είναι η ίδια επιστήμων που τον περασμένο Μάρτιο είχε εκφράσει την άποψη ότι ο ιός δεν μεταδίδεται με τη Θεία Κοινωνία.

Παράλληλα, σύμφωνα με πρόσφατα δημοσιεύματα, η κυβέρνηση προσφεύγει σε εμβολωτικές λύσεις, καθώς εκατοντάδες μεταχειρισμένα αστικά λεωφορεία προωθούνται τους τελευταίους μήνες ως λύση αντικατάστασης του γερασμένου στόλου αστικών συγκοινωνιών σε Θεσσαλονίκη και Αθήνα. Μέχρι τώρα ο στόλος αποτελείται από τα 150 των ΚΤΕΛ Μακεδονίας, τα 180 του ΟΑΣΘ που θα συμπληρωθούν με άλλα 270 προσεχώς, κι άλλα 50 από τη Λειψία για τη Θεσσαλονίκη. Για την Αθήνα, προορίζονται 203 που αναζητούν τα «τριγύρω» ΚΤΕΛ και άλλα 300 για τον στόλο των ΟΑΣΑ-ΟΣΥ, δηλαδή πάνω από 1.150 λεωφορεία.

Το ερώτημα για το τι είδους αστικά λεωφορεία θα έρθουν στην Ελλάδα είναι υπαρκτό, αφού η ευρωπαϊκή αγορά έχει στραγγίξει από μεταχειρισμένα λεωφορεία. Ήδη στα δυτικά της χώρας έχει στηθεί ένα παζάρι τις τελευταίες εβδομάδες όπου φθάνουν συνεχώς μεταχειρισμένα αστικά λεωφορεία» από όλη την Ευρώπη, μέσω Ηγουμενίτσας, Πάτρας ή Κορίνθου, για λίφτινγκ και επισκευές στα φαναρτζίδικα της περιφέρειας, μακριά από αδιάκριτα βλέμματα - όλα με ελληνικές πινακίδες τελωνείου(βλ. «Εφ.Συν.» 16/9/2020, «Καθ' οδόν τα μεταχειρισμένα αστικά λεωφορεία»).

Τα προβλήματα των μεταχειρισμένων λεωφορείων δεν είναι λίγα. Προ ημερών ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών υπολόγισε ότι ένα αστικό λεωφορείο 17 ετών απαιτεί πολλά χρήματα ετησίως για επισκευές, από 20.000 μέχρι 70.000 ευρώ(20.000 ευρώ κόστισε η γενική ανακατασκευή κάθε λεωφορείου του ΟΑΣΘ στην ΕΛΒΟ το 2018). Επιπλέον, η λειτουργική «μίσθωση α λα ελληνικά» βαριά μεταχειρισμένων λεωφορείων και μάλιστα για μεγάλο χρονικό διάστημα, είναι πατέντα, αφού εμπεριέχει απροσδιόριστα κοστολόγια και αφήνει «χρυσά» περιθώρια χρεώσεων, ενώ την ίδια ώρα απαξιώνει πλήρως το τεχνικό προσωπικό των φορέων συγκοινωνιών.

Τους τελευταίους μήνες έχει γίνει σαφές πως λεφτά για δημόσιες επενδύσεις στις αστικές μετακινήσεις... ΔΕΝ υπάρχουν. Εν μέσω πανδημίας θα μπορούσε να ακουστεί λογικό (ώστε να διατεθούν κονδύλια σε πιο επείγουσες επενδύσεις), αλλά μάλλον ο προγραμματισμός αυτός προηγήθηκε και οι απαντήσεις που δίνει η κυβέρνηση στις ανάγκες μετακίνησης των πολιτών δεν φαίνονται ούτε επαρκείς ούτε έγκαιρες.

Το επιτελικό σχέδιο που ξεδιπλώθηκε στους προηγούμενους μήνες διακυβέρνησης «προέβλεπε» παραχώρηση δρομολογίων σε ΚΤΕΛ, μεγάλες προμήθειες μεταχειρισμένων λεωφορείων για τους δύο δημόσιους οργανισμούς συγκοινωνιών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, προσλήψεις με επείγοντα χαρακτήρα κ.ά.Εμβληματικές λύσεις που κινούνται ανάμεσα στις «σακαράκες», στις υπεργολαβίες των ΚΤΕΛ και τα ηλεκτροκίνητα οχήματα του μακρινού μέλλοντος.

Σε άλλους τομείς τέθηκαν διαφορετικές πολιτικές ή προτεραιότητες, π.χ. το μετρό της Θεσσαλονίκης αδρανεί (πάγωσαν ακόμη και οι μελέτες για τα ηλεκτρομηχανικά των 17 σταθμών), η επέκταση του μετρό στον Πειραιά καθυστερεί (πάντως τα νέα βαγόνια που είχαν παραγγελθεί φτάνουν σταδιακά), το τραμ μόλις προχθές ξεκίνησε μετρήσεις λειτουργίας χωρίς επιβάτες πάνω από τη σήραγγα του Ιλισού (ίσως χρειαστούν έργα στήριξης ή άλλες λύσεις) και δεν μπορεί να προσδιοριστεί ο χρόνος που θα φτάσουν και πάλι επιβάτες στην πλατεία Συντάγματος.

Παράλληλα, έχει κολλήσει από πέρυσι η μεταφορά εκτός του κέντρου των αφετηριών του ΚΤΕΛ Ν. Αττικής, παρ'ό,τι είχαν εγκριθεί οι τροποποιήσεις των δρομολογίων - ίσως επειδή θα έχαναν έσοδα λόγω μείωσης της τιμής των εισιτηρίων, ώστε να μην επιβαρύνονται οι χρήστες με εισιτήριο και για το αστικό τμήμα των δρομολογίων.

Αποκλείεται ακόμα και η ηλεκτροκίνηση στα λεωφορεία. Οι ΟΑΣΑ/ΟΣΥ λένε ότι δεν υπάρχουν υποδομές φόρτισης και θα αργήσει η δημιουργία τους, καθώς δεν είναι μόνο θέμα απόφασης, αλλά και διαθεσιμότητας φορτίων ηλεκτρικού ρεύματος κοντά στα αμαξοστάσια. Επιπλέον, όποτε κι αν ανακοινωθεί ή καταλήξει ο διαγωνισμός για ηλεκτρικά λεωφορεία, θα πρέπει να υπάρξει και ανάλογη διαθεσιμότητα παραγωγής από τα εργοστάσια (υπολογίστε πολύμηνη περίοδο αναμονής μετά την υπογραφή σύμβασης).

Τον Απρίλιο ξεκίνησε το σίριαλ με τα μεταχειρισμένα αστικά λεωφορεία από τη Λειψία που ήθελε να αγοράσει ο Δήμος Θεσσαλονίκης για να τα δανείσει στον ΟΑΣΘ (δηλαδή, να συμμετάσχει με μερίδιο 50 λεωφορείων στην επόμενη μέρα των συγκοινωνιών της πόλης). Αρκετά από αυτά τα λεωφορεία έχουν ήδη φτάσει στη Θεσσαλονίκη, αφήνοντας παρακαταθήκη το πραγματικό κόστος μιας τέτοιας επιλογής, αφού φάνηκε δημόσια ότι ένα μεταχειρισμένο αστικό 11-13 ετών και μάλιστα με τεχνολογία καυσαερίων καλύτερη από τα απλά euro 5, έχει μέση αξία κάτω από 12.000 ευρώ.

Όταν λίγες εβδομάδες αργότερα ο ΟΑΣΘ παρουσίασε τον διαγωνισμό μίσθωσης για τα 180+270 μεταχειρισμένα αστικά λεωφορεία του (παραμένει υπό... αξιολόγηση ακόμη και σήμερα), φάνηκε ξεκάθαρα η διαφορά στο κόστος. Θυμίζουμε ότι ο ΟΑΣΘ είχε προϋπολογίσει μηνιαίο κόστος 3.000 ευρώ (συν ΦΠΑ) για κάθε λεωφορείο, για 30 μήνες χρήσης (προφανώς με πληρωμένες όλες τις απαιτούμενες επισκευές) και υποσχόταν να τα αγοράσει ύστερα από τρία χρόνια σε τιμή άνω των 15.000 ευρώ, αποδεικνύοντας ότι... λεφτά υπάρχουν!

Τώρα, το ίδιο έργο «ανεβαίνει» και στην Αθήνα, αυτή τη φορά με μίσθωση 300 λεωφορείων (για 3+1 χρόνια) και παραχώρηση 60 ή περισσότερων δρομολογίων στα ΚΤΕΛ Ν. Αττικής (με υπεργολάβους από γειτονικούς νομούς) που θα προσθέσουν άλλα 203 λεωφορεία σε περιφερειακά και διαδημοτικά δρομολόγια, με στόχο να επιτρέψουν στον ΟΣΥ να αφιερώσει περισσότερα λεωφορεία στο κέντρο της πόλης.

Στο παραπάνω προέκυψε και επιχειρηματικός ανταγωνισμός, με προσφορά 100 αστικών λεωφορείων με οδηγούς (με μεγαλύτερο αντίτιμο) από περιφερειακά ΚΤΕΛ (Λάρισα κ.λπ.) για να καλύψουν προσωρινά τα κενά της Αθήνας.

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτάσθε:

1. Προτίθεσθε, εν μέσω υγειονομικής κρίσης και δεδομένων των λόγων δημόσιας ασφάλειας που συντρέχουν, να προβείτε σε άμεση πύκνωση δρομολογίων, σε προσλήψεις οδηγών και τεχνιτών, σε επέκταση του δικτύου και σε συνεχή αναθεώρηση των δρομολογίων, σε αξιολόγηση και επισκευή

του στόλου που παραμένει παρκαρισμένος, σε τακτική ανανέωση των οχημάτων σε λεωφορεία και τραμ, σε υιοθέτηση νέων τεχνολογιών, σε θετικά εν γένει μέτρα που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των επιβατών;

2. Τι είδους αστικά λεωφορεία θα έρθουν από την Ευρώπη, θα είναι ή όχι μεταχειρισμένα, ποιο θα είναι το κόστος της αγοράς τους και ποιο το κόστος της μίσθωσής τους;

3. Γιατί επιλέγονται μεταχειρισμένα αστικά λεωφορεία, με υψηλό κόστος συντήρησης για τα επόμενα χρόνια; Υπάρχει εναλλακτική λύση και όσο το δυνατό ταχύτερα ώστε να μη μετατραπούν τα ΜΜΜ σε επιταχυντή της πανδημίας;

Η ερωτώσα Βουλευτής

Αγγελική Αδαμοπούλου

Βουλευτής Α΄ Αθηνών, Μέρα25