



Κοινοβουλευτική Ομάδα

Λεωφ. Ηρακλείου 145, 14231 ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ,
τηλ.: 2102592213, 2102592105, 2102592258, fax: 2102592097
e-mail: ko@vouli.kke.gr, http://www.kke.gr
Γραφεία Βουλής: 2103708168, 2103708169, fax: 2103707410

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: Να παρθούν μέτρα για την ενίσχυση και την αναβάθμιση του τρόλεϊ και να ενταχθεί σε ένα συνολικά νέο, σύγχρονο σχεδιασμό των αστικών συγκοινωνιών

Σύμφωνα με δηλώσεις του Αναπληρωτή Υπουργού Μεταφορών Κ. Κυρανάκη, η κυβέρνηση έχει στο σχεδιασμό της τη διάλυση του τρόλεϊ. Ισχυρίζεται μάλιστα, στην προσπάθειά της να βρει ερείσματα για να προωθήσει τον αντιλαϊκό αυτό σχεδιασμό, ότι υπάρχει αρνητική αξιολόγηση του επιβατικού κοινού για το τρόλεϊ.

Η αλήθεια όμως είναι ότι οι εργαζόμενοι και τα λαϊκά στρώματα που χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.) αξιολογούν αρνητικά συνολικά την πολιτική της κυβέρνησης της ΝΔ, όπως και αυτή των προηγούμενων κυβερνήσεων, που έχουν δημιουργήσει μια άθλια και επικίνδυνη κατάσταση στις αστικές συγκοινωνίες. Ανυπόφορη τλαιπωρία με πολύωρη αναμονή στις στάσεις κάτω από οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες, ιδιωτικοποίηση με συνέπεια αλλεπάλληλα τροχαία ατυχήματα λόγω της εντατικοποίησης της εργασίας, με 16ωρες βάρδιες που επιβάλλουν οι ιδιώτες επιχειρηματίες, στους οποίους με διαδοχικούς νόμους του ΠΑΣΟΚ, του ΣΥΡΙΖΑ και της διακυβέρνησης της ΝΔ έχει παραχωρηθεί συγκοινωνιακό έργο. Αλλά και στην Ο.ΣΥ. τα προβλήματα είναι μεγάλα, όπως οι τεράστιες ελλείψεις σε προσωπικό όλων των ειδικοτήτων, η εντατικοποίηση με εργασία για πολλούς εργαζόμενους μέχρι και 30 μέρες συνεχόμενες το μήνα, η υποχρηματοδότηση, τα πολύ λιγότερα οχήματα σε σχέση με αυτά που έπρεπε να δρομολογούνται με βάση τις λαϊκές ανάγκες. Ειδικά σε ότι αφορά τα τρόλεϊ, η προμήθεια των συγκεκριμένων οχημάτων χρονολογείται κάποιες δεκαετίες πίσω.

Όλα αυτά δημιουργούν εκείνες τις προϋποθέσεις της απαξίωσης και υποβάθμισης των αστικών συγκοινωνιών. Στρατηγική επιλογή της κυβέρνησης της ΝΔ είναι η παραχώρηση του συγκοινωνιακού έργου και των λαϊκών αναγκών μετακίνησης στους επιχειρηματικούς ομίλους. Ενώ οι εταιρείες των συγκοινωνιών του αστικού κράτους λειτουργούν με μοναδικό κριτήριο τη σχέση κόστους – οφέλους. Αυτά επιβεβαιώνουν και οι εξαγγελίες της "κυβέρνησης" ότι από το 2024 η λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών θα είναι με το "μοντέλο ΔΕΗ".

Η πολιτική αυτή στο τμήμα των αστικών συγκοινωνιών που αφορά τα τρόλεϊ, σύμφωνα με καταγγελίες των εργαζομένων, είχε ως αποτέλεσμα οι οδηγοί τρόλεϊ σήμερα να είναι περίπου 500 από 1100 το 2009. Ενώ το 2009 ήταν 365 οχήματα, σήμερα είναι 150 με 170 μετά βίας. Με τον συγκεκριμένο σχεδιασμό, επιδιώκεται να "ξηλωθούν" 300 χιλιόμετρα υποδομή που έχει πληρωθεί από τους φόρους του εργαζόμενου λαού. Επισημαίνουμε ότι με διάφορες συμβάσεις το αστικό κράτος τα προηγούμενα χρόνια προμηθεύτηκε κολώνες και άλλα υλικά συντήρησης του δικτύου που όμως σαπίζουν στα αμαξοστάσια, αφού αυτή η συντήρηση έχει προχωρήσει ελάχιστα.

Με βάση τις εξαγγελίες της κυβέρνησης και τους νόμους που αφορούν τις αστικές συγκοινωνίες και γενικότερα την πολιτική εμπορευματοποίησης των κοινωνικών αναγκών που ασκεί και η κυβέρνηση της ΝΔ, ακολουθώντας αντίστοιχους κανονισμούς και οδηγίες της Ε.Ε., είναι ολοφάνερο ότι η διάλυση του τρόλεϊ δίνει ένα ακόμα χτύπημα στην πολύπαθη αστική συγκοινωνία με μοναδικό στόχο την εξυπηρέτηση ιδιωτικών επιχειρηματικών συμφερόντων. Σύμφωνα, μάλιστα, με αυτά που διαρρέουν, η κυβέρνηση επιδιώκει να ντύσει τις αντιλαϊκές επιδιώξεις της για τη διάλυση του τρόλεϊ με ένα δήθεν

επιστημονικό ένδυμα μέσω της διενέργειας οικονομοτεχνικής μελέτης, όπως άλλωστε γίνεται σε πολλές περιπτώσεις για να υπάρχει άλλοθι για την πολιτική της.

Αντί να ενισχυθεί το μεταφορικό μέσο των τρόλεϊ με τις απαραίτητες προσλήψεις προσωπικού, τον απαραίτητο αριθμό σύγχρονων οχημάτων τρόλεϊ με βάση τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις, να επισκευαστούν, να ανανεωθούν και να επεκταθούν οι υποδομές του δικτύου και με έναν συνολικά νέο, σύγχρονο σχεδιασμό του συγκοινωνιακού έργου, με επανασχεδιασμό των γραμμών, έχοντας ως κριτήριο την ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών μετακίνησης του λαού με τα Μ.Μ.Μ., σχεδιάζεται η κατάργηση του μέσου. Κι αυτό γιατί από τη μία μεριά η λειτουργία του τρόλεϊ με βάση τις συγκεκριμένες προτάσεις που έχουν αναφερθεί, αποτελούν για την κυβέρνηση κόστος ενώ από την άλλη η κατάργησή του ανοίγει το δρόμο για αγορά οχημάτων μεταξύ άλλων και με την προσφιλή μέθοδο του leasing καθώς και για την παράδοση ενός ακόμα τμήματος συγκοινωνιακού έργου σε ιδιώτες παρόχους, κάνοντας πιο ελκυστική την περαιτέρω εμπλοκή επιχειρηματιών στις αστικές συγκοινωνίες. Στο όνομα της δήθεν καθαρότερης πόλης, επιχειρείται το “ξήλωμα” των υποδομών του δικτύου γιατί ως επιπλέον στοιχείο του σχεδιασμού της κυβέρνησης είναι η προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης της Αθήνας για να εξυπηρετηθούν τα συμφέροντα των επιχειρηματιών των τουριστικών λεωφορείων, των μεγαλοξενοδόχων και γενικότερα του τουριστικού κεφαλαίου.

ΕΡΩΤΑΤΑΙ ο κ. Υπουργός, τι προτίθεται η κυβέρνηση να πράξει για να ενισχύσει το τρόλεϊ, ώστε να μπορεί να ενταχθεί σε ένα συνολικά νέο, σύγχρονο σχεδιασμό των αστικών συγκοινωνιών με βάση την ικανοποίηση των αναγκών μετακίνησης του λαού με τα Μ.Μ.Μ.

Οι Βουλευτές

Κατσώτης Χρήστος

Αρπατιέλος Νίκος

Γκιόκας Γιάννης

Δάγκα Βιβή

Διγενή Σεμίνα

Κανέλλη Λιάνα

Κτενά Αφροδίτη

Μανωλάκου Διαμάντω

Τσοκάνης Χρήστος