

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αριθ. Πρωτ. ΕΠΙΧ. ΣΥΛΛΟΓΩΝ 42

Αριθ. Πρωτ. ΕΠΙΧ. ΣΥΛΛΟΓΩΝ 26

Ημερομηνία κατάθεσης 7-4-2011

Ωρα Κατάθεσης 12:30

Σε συνέχεια του πιο πάνω Νόμου, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που έχει την αποκλειστική εκμετάλλευση των υποδομών του Ο.Σ.Ε., συνέταξε Επιχειρησιακό Σχέδιο, το οποίο εγκρίθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων και σύμφωνα μ' αυτό προχώρησε σε αναστολή ολόκληρων τμημάτων του δικτύου, χωρίς μελέτη

βιωσιμότητας, εντείνοντας έτσι τη βαθιά ύφεση και απομόνωση των περιοχών, από τις οποίες έχουν ανασταλεί τα δρομολόγια.

Συγκεκριμένα, αναστέλλεται η λειτουργία των εξής γραμμών:

- Αθήνα - Αλεξανδρούπολη - Αθήνα
- Θεσσαλονίκη - Φλώρινα - Θεσσαλονίκη
- Λάρισα - Καλαμπάκα - Λάρισα
- Πάτρα - Πύργος - Καλαμάτα - Πάτρα
- Καλαμάτα - Μεσσήνη - ΤΕΙ - Καλαμάτα
- Κόρινθος - Τρίπολη - Ναύπλιο - Κόρινθος
- Θεσσαλονίκη - Σκόπια - Βελιγράδι - Θεσσαλονίκη
- Θεσσαλονίκη - Σόφια - Βουκουρέστι - Θεσσαλονίκη
- Θεσσαλονίκη - Κωνσταντινούπολη - Θεσσαλονίκη

Παράλληλα, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προχώρησε στην κατάργηση της κυκλοφορίας των κλιναμαξών και κλινοθεσιών, δηλαδή των υπηρεσιών κατάκλισης που εξυπηρετούσαν ασθενείς, υπερήλικες, οικογένειες κλπ., με ταυτόχρονη απόλυση των εργαζομένων σ' αυτές, υποβαθμίζοντας ακόμη περισσότερο τις υπηρεσίες στις εναπομείνουσες γραμμές.

Και, ενώ προβαίνει σε περικοπές ζημιογόνων δρομολογίων, συγχρόνως δρομολογεί το πολυδιαφημιζόμενο ΤΡΑΙΝΟΣΚΙ (Θεσσαλονίκη- Καϊμακτσαλάν), η μέχρι σήμερα λειτουργία του οποίου έδειξε ότι προτιμάται από δεκαπέντε μόνον επιβάτες, κατά μέσο όρο, ανά δρομολόγιο, φορτώνοντας έτσι και άλλα χρέη στον οργανισμό.

Η αναστολή λειτουργίας των προαναφερόμενων γραμμών συνεπάγεται και την αδυναμία εξυπηρέτησης των εμπορευματικών μεταφορών από και προς τους συγκεκριμένους προορισμούς και, κυρίως, προς το εξωτερικό, όπου καταργήθηκαν σχεδόν όλες οι γραμμές.

Επισημαίνεται ότι το 80% των εσόδων του Ο.Σ.Ε. προερχόταν από τις εμπορευματικές μεταφορές και ότι το 80% του εμπορευματικού έργου του Ο.Σ.Ε. διακινούνταν, μέσω Θεσσαλονίκης, προς την υπόλοιπη Ελλάδα και τις χώρες της Βαλκανικής.

Πέραν της κατάργησης όλων των γραμμών εξωτερικού, την κατάσταση στις εμπορευματικές μεταφορές επιδεινώνει ακόμη περισσότερο και η υποβάθμιση της

Γενικής Διεύθυνσης Εμπορευμάτων Θεσσαλονίκης, της οποίας ο τοποθετημένος από την κυβέρνηση Γενικός Διευθυντής, εδρεύει στην Αθήνα, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να ανταποκριθεί άμεσα στις ανάγκες και τα προβλήματα που παρουσιάζονται καθημερινά, ως προς τον συντονισμό των εμπορευματικών μεταφορών.

Οι ενέργειες αυτές υποβάθμισαν τελείως την σημασία και την σπουδαιότητα του σιδηροδρόμου και της Θεσσαλονίκης, διαχρονικά, ως κέντρου διακίνησης εμπορευμάτων και συνδυασμένων μεταφορών (ΠΑΘΕ - Εγνατία οδός - Λιμάνι - Σιδηρόδρομος - Αεροδρόμιο)

Το όλο εγχείρημα δείχνει ότι η κυβέρνηση κάτω από την πίεση των εξελίξεων, με βεβιασμένες κινήσεις και επιχειρήματα που δεν μπορούν να πείσουν, προσπαθεί να εφαρμόσει ένα σχέδιο εξυγίανσης αμφιβόλου αποτελεσματικότητας, αφού το μόνο που φαίνεται ως βέβαιο είναι η περαιτέρω υποβάθμιση του Ο.Σ.Ε.

Με δεδομένο ότι:

1. Ο σιδηρόδρομος αναγνωρίζεται ως σημαντικό εθνικό κεφάλαιο και σημαντικό μέσο μεταφοράς, με σαφή κοινωνικό αλλά και οικολογικό χαρακτήρα, που έχει και πρέπει να έχει βασικό ρόλο στην ανάπτυξη της χώρας.

2. Η αναστολή δραστηριοτήτων δεν φαίνεται να αποτελεί ενέργεια που θα βοηθήσει στην εξυγίανση του Ο.Σ.Ε. αλλά, αντιθέτως, θα τον υποβαθμίσει ακόμη περισσότερο.

3. Η κυβέρνηση δεν αναζήτησε εναλλακτικά σενάρια μείωσης του κόστους παραγωγής του μεταφορικού έργου και εφάρμοσε την εύκολη λύση της περικοπής δρομολογίων.

4. Έχουν περικοπεί γραμμές που είχαν ικανοποιητική πληρότητα (Θεσσαλονίκη-Φλώρινα, Δυτική Θεσσαλία) και οι οποίες για να συνεχίσουν να λειτουργούν μαζί με τις γραμμές της Πελοποννήσου, χρειαζόνταν ένα ποσοστό της τάξεως του 15% περίπου από τα 50 εκατομμύρια ευρώ, των επιχορηγήσεων που διαθέτει η πολιτεία, ετησίως.

5. Παραμένουν σε λειτουργία γραμμές με οριακή πληρότητα και με ανύπαρκτο έλεγχο, όπου οι επιβάτες ταξιδεύουν καθημερινά “δωρεάν”, όπως ο Προαστιακός της Αθήνας, απαιτούν δε, μαζί με τη γραμμή Θεσσαλονίκης-Αθήνας, σχεδόν το σύνολο της ετήσιας επιχορήγησης των 50 εκατομμυρίων €.

6. Αχρηστεύονται υποδομές, για τον εκσυγχρονισμό των οποίων δαπανήθηκαν πολλά εκατομμύρια ευρώ και οι οποίες σήμερα, επειδή μένουν ανενεργές και αφύλακτες, καταστρέφονται και λεηλατούνται.

7. Υπάρχει κίνδυνος καταδίκης της χώρας και επιβολής υψηλών προστίμων, για κατάργηση γραμμών οι οποίες πρόσφατα ανακαινίστηκαν και εκσυγχρονίστηκαν, με πόρους της Ε.Ε. και δανεισμό του Ο.Σ.Ε.

8. Η ουσιαστική κατάργηση της Γενικής Διεύθυνσης εμπορευμάτων Θεσσαλονίκης και η μείωση λειτουργίας των γραμμών εξωτερικού, μετατοπίζουν το κέντρο διακίνησης εμπορευμάτων στα Σκόπια και τη Σόφια, με παράλληλη αναβάθμιση των δύο ανταγωνιστικών λιμένων της Θεσσαλονίκης, δηλαδή του Δυρραχίου στην Αλβανία και της Βάρνας στη Βουλγαρία. Αυτό αποτελεί σημαντικό πλήγμα για τον Ο.Σ.Ε., τη Θεσσαλονίκη, την Βόρεια Ελλάδα και την Εθνική οικονομία.

9. Η αύξηση της τιμής των εισιτηρίων του Ο.Σ.Ε. (σε ορισμένες περιπτώσεις και μέχρι 120%) καταργεί τον κοινωνικό χαρακτήρα του Ο.Σ.Ε. και, σε συνδυασμό με τις χαμηλού επιπέδου υπηρεσίες, τον καθιστά μη ελκυστικό.

10. Μέχρι και σήμερα συνεχίζονται οι αντιδράσεις και οι διαμαρτυρίες κατοίκων από τις περιοχές που έχουν ανασταλεί δρομολόγια (Φλώρινα - Έδεσσα - Θεσσαλία κλπ.).

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός

1) Σε μία περίοδο όπου η ανάγκη για ασφαλείς, μαζικές και φιλικές προς το περιβάλλον, μεταφορές, γίνεται όλο και πιο επιτακτική, με ποια λογική η κυβέρνηση αποφάσισε με ευκολία την αναστολή γραμμών, χωρίς την αναζήτηση εναλλακτικών σεναρίων περικοπής δαπανών;

2) Ποια είναι τα οικονομικά στοιχεία, αναλυτικά ανά δρομολόγιο, βάσει των οποίων τα δρομολόγια που αναστέλλονται θεωρήθηκαν τα πλέον ζημιογόνα;

3) Με ποιο τρόπο γίνεται η κατανομή της επιχορήγησης των 50 εκ. € και ποια δρομολόγια αποφασίσθηκε να επιδοτηθούν;

4) Είναι στις προθέσεις της κυβέρνησης η επαναλειτουργία των γραμμών που έχουν ανασταλεί;

5) Είναι στις προθέσεις της κυβέρνησης η αναβάθμιση της Γενικής Διεύθυνσης Εμπορευμάτων Θεσσαλονίκης με μόνιμη παρουσία Γενικού Διευθυντή και η επαναλειτουργία των γραμμών εξωτερικού, οι οποίες μπορούν να δώσουν σημαντικά έσοδα στον οργανισμό από τις εμπορευματικές μεταφορές, με παράλληλη αναβάθμιση του λιμένα της Θεσσαλονίκης;

6) Ποια μέτρα έχει λάβει η κυβέρνηση για την διαφύλαξη της περιουσίας του οργανισμού, καθώς και την αποφυγή του κινδύνου επιβολής προστίμου, λόγω της απαξίωσης και της εγκατάλειψης των έργων, τα οποία χρηματοδοτήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση;

Πέμπτη 7 Απριλίου 2011

Οι Επερωτώντες Βουλευτές

1. Αναστασιάδης Σάββας
2. Παπαδόπουλος Μιχάλης
3. Στυλιανίδης Ευρυπίδης
4. Χατζηδάκης Κωστής
5. Καλαφάτης Σταύρος
6. Κωνσταντινίδης Στάθης
7. Καρασμάνης Γιώργος
8. Ιωαννίδης Γιάννης
9. Καράογλου Θεόδωρος
10. Βαγιωνάς Γιώργος
11. Καρυπίδης Αναστάσιος

12. Λεονταρίδης Θεόφιλος
13. Χαλκίδης Μιχάλης
14. Τζηκαλάγιας Ζήσης
15. Βόζεμπεργκ Ελίζα
16. Γκιουλέκας Κωνσταντίνος
17. Τσουμάνης Δημήτριος
18. Νάκος Αθανάσιος
19. Κουκοδήμος Κωνσταντίνος
20. Ανδριανός Γιάννης
21. Τσουμάνη Ευγενία
22. Αυγερινοπούλου Διονυσία
23. Δερμετζόπουλος Αλέξανδρος
24. Κοντός Αλέξανδρος
25. Τζήμας Μαργαρίτης
26. Κόλλια-Τσαρουχά Μαρία
27. Κασαπίδης Γιώργος
28. Παπασιώζος Κωνσταντίνος
29. Καλογιάννης Σταύρος
30. Αποστολάκος Γρηγόρης
31. Καραγκούνης Κωνσταντίνος
32. Κόλλιας Κωνσταντίνος
33. Παναγιωτόπουλος Νικόλαος
34. Τσιάρας Κωνσταντίνος