

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων

ΘΕΜΑ: Κακοδιαχείριση του στόλου της ΟΣΥ Α.Ε. και ταλαιπωρία για το επιβατικό κοινό

Προβληματική είναι η κατάσταση και η διαχείριση του στόλου λεωφορείων και τρόλεϊ της ΟΣΥ (Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.), με αποτέλεσμα την κατασπατάληση πόρων αλλά και την ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού του λεκανοπεδίου. Παρά τις προσπάθειες εκσυγχρονισμού της εταιρείας, με την εισαγωγή της τηλεματικής και την αναμενόμενη έναρξη λειτουργίας του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, το «βαρύ πυροβολικό» της εταιρείας, ο στόλος των οχημάτων, είναι σε μεγάλο βαθμό παλαιωμένος, ρυπογόνος, ενεργοβόρος και ανακατασκευασμένος με μεγάλο κόστος.

Όπως αναφέρεται σε δημοσίευμα της ιστοσελίδας euro2day.gr που επικαλείται στελέχη της ΟΣΥ, τα λεωφορεία της ΟΣΥ δεν αποσβένουν ποτέ την αξία τους. Ενώ στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, τα λεωφορεία καλύπτουν το 1 εκ. χιλιόμετρα (αριθμός που έχει να κάνει με την απόσβεση της αξίας του οχήματος, την παραγωγική αξιοποίησή του και τις τυχόν εργατοώρες επισκευών του) σε 10 χρόνια, στην Ελλάδα απαιτούνται 20 χρόνια.

Το κάθε λεωφορείο χάνει 24 ημέρες λειτουργίας το χρόνο, αφού όταν κάνει διάλειμμα ο οδηγός, το λεωφορείο παραμένει και αυτό ακινητοποιημένο. «Κάθε λεωφορείο κατά μέσο όρο κάθεται μία ώρα την ημέρα, επί 365 μέρες είναι 365 χαμένες ώρες από το συγκοινωνιακό έργο τον χρόνο. Διαιρώντας το με το 15 που είναι ο μέσος όρος ημερήσιας παραγωγικής εργασίας των λεωφορείων της ΟΣΥ έχουμε 24 χαμένες μέρες για κάθε λεωφορείο τον χρόνο, πολλαπλασιάζοντάς το επί 1.350 που είναι τα λεωφορεία στην κίνηση φτάνουμε σε αστρονομικά νούμερα» επισημαίνουν στελέχη του ΟΣΥ.

Τα οχήματα του στόλου της ΟΣΥ (περίπου 2.400 λεωφορεία και τρόλεϊ) έχουν μέση ηλικία περίπου 12 ετών, ενώ περίπου 200 λεωφορεία έχουν ηλικία άνω της εικοσαετίας. Το κόστος των ανταλλακτικών είναι δυσθεώρητο ενώ σε ορισμένα είναι δυνατή μόνο η ανακατασκευή. Πολλά δε λεωφορεία και τρόλεϊ παραμένουν παροπλισμένα στα αμαξοστάσια και λειτουργούν ως «εργοστάσια» ανταλλακτικών.

Δεν πρόκειται για τη μόνη περίπτωση κακοδιαχείρισης στην ιστορία των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας. Το 1999-2000, 50 αρθρωτά λεωφορεία παρελήφθησαν αλλά έμειναν εκτός κυκλοφορίας γιατί δεν υπήρχαν οδηγοί με τα κατάλληλα διπλώματα. Το 2004-2009, περίπου 100 λεωφορεία αερίου υπολειμματούσαν γιατί δεν υπήρχε αμαξοστάσιο ενώ το 2011 200 νέα λεωφορεία αερίου έμειναν εκτός κυκλοφορίας για 2 χρόνια γιατί το αμαξοστάσιο στην Ανθούσα δεν ήταν σε πλήρη λειτουργία.

Η κακοδιαχείριση του τροχαίου υλικού, σε συνδυασμό με την έλλειψη οδηγών και τεχνικών, έχει δημιουργήσει σημαντικά κενά στο πρόγραμμα των δρομολογίων, με



αποτέλεσμα την τεράστια ταλαιπωρία των επιβατών που μπορεί να περιμένουν μέχρι και μία ώρα στη στάση για να εξυπηρετηθούν. Επιπλέον, την ίδια στιγμή που πολλά λεωφορεία κυκλοφορούν υπερπλήρη, παραμένουν ακόμα γραμμές «φαντάσματα» που εξυπηρετούν ελάχιστους επιβάτες.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάστε:

- 1) Με ποιον τρόπο θα αντιμετωπίσετε τα φαινόμενα κακοδιαχείρισης που παρατηρούνται στη λειτουργία της ΟΣΥ Α.Ε. ώστε να σταματήσει η σπατάλη και να βελτιωθεί το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών;
- 2) Πόσα λεωφορεία και τρόλεϊ διαθέτει αυτή τη στιγμή ο στόλος της ΟΣΥ, πόσα από αυτά βρίσκονται σε πλήρη λειτουργία και πόσα είναι ακινητοποιημένα; Ποιο είναι το κόστος αγοράς τους και πόσα από αυτά έχουν αποσβέσει το κόστος αυτό;
- 3) Πόσοι είναι οι εργαζόμενοι στην ΟΣΥ, ποια είναι η ετήσια επιδότηση που λαμβάνει η εταιρεία, ποιο είναι το κόστος και το αποτέλεσμα λειτουργίας για την τρέχουσα χρονιά;
- 4) Υπάρχουν κάποιοι συγκριτικοί δείκτες π.χ. το κόστος κάθε γραμμής ανά χιλιόμετρο με βάση τους οποίους αξιολογείται η οικονομική αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα των γραμμών;

Η ερωτώσα βουλευτής

Κατερίνα Μάρκου – Β' Θεσσαλονίκης