



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Α' ΑΘΗΝΩΝ - ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ: Τον κ. Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων κ. Χρήστου Σπίρτζη.

ΘΕΜΑ : Προβλήματα στη συντήρηση λεωφορείων και στην εκτέλεση δρομολογίων των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας .

Το τελευταίο χρονικό διάστημα δημοσιεύματα και καταγγελίες πολιτών αναφέρονται στο αδιέξοδο, που έχουν περιέλθει οι αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα, καθώς αναφέρονται πολλά προβλήματα σε λεωφορεία του ΟΑΣΑ, που κινούνται στο οδικό δίκτυο της πόλης, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις στα δρομολόγια, αλλά και το κρισιμότερο να κινδυνεύουν οι επιβάτες από ξαφνικές βλάβες.

Συγκεκριμένα, εκτός από τη λαθρεπιβίβαση και τη μεγάλη μείωση των εσόδων από τα εισιτήρια, η έλλειψη ελαστικών, μπαταριών και ανταλλακτικών, ο παροπλισμός ενός μεγάλου αριθμού οχημάτων, και η συνεχιζόμενη μείωση του προσωπικού έχουν φέρει τις αστικές συγκοινωνίες σε δραματική κατάσταση. Είναι χαρακτηριστικό, πως το 2015 έκλεισε για την εταιρεία ΟΣΥ Α.Ε με έλλειμα 47 εκατομμύρια ευρώ, καθώς οι εισπράξεις από τα εισιτήρια μειώθηκαν κατά 20 εκατομμύρια ευρώ σε σχέση με το 2014. Όπως καταγγέλλουν οι εργαζόμενοι στα λεωφορεία, στην τεχνική βάση του ΟΣΥ η κατάσταση είναι απογοητευτική, καθώς λόγω παντελούς ελλείψεως ανταλλακτικών αναγκάζονται να χρησιμοποιήσουν ανταλλακτικά από παλαιότερα λεωφορεία που αποσυναρμολογούνται, τα οποία έχουν ήδη φθαρεί.

Η παραπάνω κατάσταση έχει οδηγήσει στον παροπλισμό ενός πολύ μεγάλου ποσοστού από τη δύναμη του στόλου των λεωφορείων. Σύμφωνα με πρόσφατα δημοσιεύματα από τα 2.100 λεωφορεία σήμερα δρομολογούνται καθημερινά 850 με 900 οχήματα, ενώ από τα 358 τρόλεϊ δρομολόγια εκτελούν περίπου τα 170. Με το σημερινό σχεδιασμό κάθε λεωφορείο της ΟΣΥ Α.Ε. χάνει 24 ημέρες το χρόνο

(εξαιτίας βλαβών), αριθμός που εάν πολλαπλασιαστεί επί των οχημάτων που καθημερινά κυκλοφορούν οδηγεί το ύψος των μηνιαίων απωλειών του συγκοινωνιακού έργου σε αστρονομικά νούμερα. Κατά συνέπεια, η καλύτερη αξιοποίηση και διαχείριση του υπάρχοντος στόλου θα μπορούσε ταυτόχρονα και να βελτιώσει την ποιότητα των παρεχόμενων προς τους πολίτες υπηρεσιών, αλλά και να περιορίσει σε μεγάλο βαθμό τις δαπάνες. Επιπλέον την ίδια στιγμή, υπάρχουν τεράστια κενά σε θέσεις οδηγών και τεχνικών προκειμένου η εταιρεία να μπορεί να εκτελεί απρόσκοπτα το συγκοινωνιακό της έργο.

Ωστόσο, το περασμένο έτος και μάλιστα στις 22 Ιουνίου 2015 απαντώντας σε δική μου Επίκαιρη Ερώτηση στη Βουλή για το ίδιο ζήτημα και τα ίδια προβλήματα που αντιμετώπιζαν οι αστικές συγκοινωνίες, είχατε ο ίδιος δεσμευτεί πως :

« ... Τα μέτρα που πρόκειται να λάβουμε και τα εξετάζουμε ώστε να προχωρήσουμε μετά τη διαπραγμάτευση της χώρας και μετά τον ορισμό νέων διοικήσεων και στον ΟΣΥ και στον ΟΑΣΑ, είναι πρώτον, εξοικονόμηση πόρων από την τροποποίηση του νόμου για τη σκανδαλώδη επιδότηση του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης –έχουμε πενταπλάσια επιδότηση, μια που είναι και ιδιώτες εκεί, απ' ότι ο ΟΑΣΑ που είναι δημόσιος. Δεύτερον, την άμεση πρόσληψη ή τη μετάταξη προσωπικού κρίσιμων ειδικοτήτων και στην ΟΣΥ και στους υπολοίπους συγκοινωνιακούς οργανισμούς, δηλαδή στον Προαστιακό, στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στον ΟΣΕ, στη ΣΤΑΣΥ, στην ΥΠΑ κ.λπ. Τρίτον, τον επανασχεδιασμό του δικτύου και την ένταξη της τοπικής αυτοδιοίκησης και τον σχεδιασμό και στη λειτουργία – μπορούμε να διαθέσουμε υπάρχοντα λεωφορεία σε δημοτικές και διαδημοτικές επιχειρήσεις για κάλυψη τοπικών μετακινήσεων – και τέλος, την ανανέωση του στόλου, σε συνδυασμό με δράσεις που συντείνουν στην παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας και βέβαια, την εξεύρεση χρηματοδότησης, προφανώς μετά το 2015, στο πλαίσιο της κάλυψης των στόχων του 2020 για την εξοικονόμηση ενέργειας στις μεταφορές, για μείωση των περιβαλλοντικών ρύπων με επανασχεδιασμό του επιχειρησιακού σχεδίου.»

Σήμερα, δεκαπέντε περίπου μήνες μετά τις εξαγγελίες σας στη Βουλή, η κατάσταση στις δημόσιες συγκοινωνίες της Αθήνας παραμένει στην ίδια προβληματική κατάσταση και οι πολίτες δεν έχουν επωφεληθεί από καμία παρέμβαση της κυβέρνησης για τη βελτίωση του συγκοινωνιακού έργου. Οι πιο πρόσφατες δηλώσεις των υπευθύνων του Υπουργείου ή των αρμοδίων της ΣΤΑΣΥ, της ΟΣΥ και του ΟΑΣΑ μιλούν εκ νέου για προγραμματισμό και σχεδιασμό, αλλά όχι για εφαρμογή και υλοποίηση πρωτοβουλιών, μέτρων και λύσεων στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επιβάτες. Η μεταβίβαση των συγκοινωνιακών φορέων της Αθήνας στο Υπερ - Ταμείο και συνεπακόλουθη μεταβίβαση τους από το δημόσιο φορέα στον ιδιωτικό είναι η μόνη ουσιαστική απόφαση της κυβέρνησης για τις συγκοινωνίες.

Κατόπιν όλων των παραπάνω ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

- Ποιο είναι το ακριβές ύψος του ποσού που δαπανά καθ' έτος το Δημόσιο για τη συντήρηση του συνόλου του στόλου των οχημάτων στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας;

- Πόσοι υπάλληλοι έχουν προσληφθεί και πόσοι έχουν μεταταχθεί στον ΟΣΥ, στη ΣΤΑΣΥ, στον ΟΑΣΑ, στον Προαστιακό, στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και στον ΟΣΕ κατά το 2015 και 2016;

- Κατά την απάντησή σας στην προαναφερόμενη Επίκαιρη Ερώτησή μου, διαβεβαιώνετε ότι: *«Εμείς θέλουμε να προχωρήσουμε σε έναν συνολικό επανασχεδιασμό του δικτύου της ΟΣΥ και θεωρώ ότι απ'όλα αυτά τα λεωφορεία που αυτή τη στιγμή δεν χρησιμοποιούνται μπορούμε, με την ανανέωση του στόλου να καλύψουμε επαρκώς τις ανάγκες του κυρίου δικτύου. Δεν πάμε να φορτώσουμε στην τοπική αυτοδιοίκηση κάτι. Το ανάποδο. Θα της δώσουμε λεωφορεία και φαντάζομαι ότι θα είναι βιώσιμο αυτό που θα κάνουν οι δήμοι για κάλυψη μικρών, τοπικών μετακινήσεων»*. Ποιος είναι ο συνολικός επανασχεδιασμός του δικτύου της ΟΣΥ που υλοποιήσατε, ποια τα οφέλη του για το επιβατικό κοινό της Αθήνας, πόσα λεωφορεία δώσατε στην τοπική αυτοδιοίκηση και πόση ήταν η εξοικονόμηση δαπανών της παρέμβασής σας;

- Πόσα νέα λεωφορεία προμηθεύτηκαν οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις σας και ποιο το κόστος της συγκεκριμένης αγοράς;

- Ποιο είναι το μέλλον του ΟΑΣΑ, της ΟΣΥ και της ΣΤΑΣΥ και των δημόσιων συγκοινωνιών μετά την ένταξή τους στο νέο Υπερ-Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων που αποφάσισε η κυβέρνησή σας;

ΑΘΗΝΑ 15-9-2016

Ο ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ