

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ- ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Θέμα: «Παροπλισμένο στα αμαξοστάσια σαπίζοντας είναι πάνω από το 50% του στόλου των λεωφορείων».

Παροπλισμένο στα αμαξοστάσια σαπίζοντας είναι πάνω από το 50% του στόλου των λεωφορείων, με τη διοίκηση του ΟΑΣΑ να αναζητά ακόμα και ανορθόδοξες λύσεις για οριστική παραλαβή λεωφορείων ορισμένα από τα οποία έχουν καεί ολοσχερώς! Τα ανταλλακτικά ανύπαρκτα, τα λάστιχα φθαρμένα και οι βλάβες κάθε μέρα προκαλούν τρόμο σε εργαζόμενους αλλά και επιβάτες, που περιμένουν με τις ώρες ένα λεωφορείο...

Γερασμένος στόλος με μέση ηλικία που αγγίζει τα 13 χρόνια είναι τα «εργαλεία» της ΟΣΥ για να εκτελεί το καθημερινό της έργο. Τα λεωφορεία εκτελώντας εκατοντάδες χιλιάδες χιλιόμετρα έχουν άμεση ανάγκη από «παρεμβάσεις», ενώ δεν είναι λίγα εκείνα που εν κινήσει αυτοαναφλέγονται.

Τα ταμεία της ΟΣΥ είναι άδεια, ανταλλακτικά δεν υπάρχουν ούτε για δείγμα και τα ληξιπρόθεσμα χρέη προς τους προμηθευτές ξεπερνούν τα 40 εκατ. ευρώ!

Η κατάσταση είναι τέτοια που η ΟΣΥ αντιμετωπίζει τον κίνδυνο να μην μπορεί να εκτελέσει το καθημερινό έργο στα δρομολόγια λεωφορείων και τρόλεϊ. Η συντήρηση της εταιρείας έχει χτυπήσει ... «κόκκινο» όχι μόνο λόγω της έλλειψης ανταλλακτικών αλλά και τεχνικού προσωπικού, το οποίο αποχώρησε με συνταξιοδοτήσεις τα τελευταία τέσσερα χρόνια.

Μέσα στα επόμενα δύο χρόνια θα απαιτηθούν πάνω από 80 εκατ. ευρώ για την ανανέωση του στόλου, καθώς ήδη υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις στα αρθρωτά λεωφορεία που απαιτούνται για την εκτέλεση του καθημερινού προγράμματος της ΟΣΥ, ενώ σύντομα θα πρέπει να αποσυρθούν περίπου 500 λεωφορεία λόγω ηλικίας και ασυμβίβαστου με την περιβαλλοντική νομοθεσία. Τα τεχνικά προβλήματα πολλών λεωφορείων που δεν μπορούν να ανακατασκευαστούν αλλά και η απόσυρση των οχημάτων euro 1 και euro 2 λόγω της περιβαλλοντικής νομοθεσίας θα οδηγήσει σε μείωση του στόλου των λεωφορείων κατά 22% και των τρόλεϊ κατά 38%!

Η διοίκηση της ΟΣΥ πριν από λίγες ημέρες προχώρησε στη συγκρότηση δύο επιτροπών με στόχο να κάνει την οριστική παραλαβή λεωφορείων που είχαν κατασκευαστεί από την εταιρεία IVECO το 2001 και το 2003, αλλά είχε διαπιστωθεί ότι δεν τηρούσαν τις προδιαγραφές βάσει της σύμβασης που είχε υπογραφεί. Η εταιρεία έχει παραλάβει προσωρινά τα λεωφορεία, ενώ στα χρόνια που πέρασαν και κατά τη δοκιμαστική τους λειτουργία εντοπίστηκαν σημαντικά κατασκευαστικά προβλήματα.

Μετά από 13 χρόνια, τη συγκρότηση πολλών ανάλογων επιτροπών και τις παλινωδίες με την κατασκευάστρια εταιρεία, η σημερινή διοίκηση της ΟΣΥ υπό την πίεση της ανυπαρξίας λεωφορείων για να εκτελέσουν το καθημερινό πρόγραμμα ανακινεί το θέμα, χωρίς ωστόσο να ξεκαθαρίζει ποιος είναι ο συνολικός αριθμός λεωφορείων που μπορεί να εντάξει στον στόλο της χωρίς προβλήματα.

Και αυτό γιατί η κατασκευάστρια εταιρεία το 2003 αν και ανέλαβε την επισκευή των λαθών ωστόσο όσες επιτροπές συστάθηκαν και όσες μελέτες καταρτίστηκαν από το 2005 μέχρι και το τέλος του 2014 κατέληγαν στο ίδιο συμπέρασμα: ότι τα λεωφορεία δεν μπορούν να παραληφθούν οριστικά διότι εντοπίζονται νέες ελλείψεις που τα καθλώνουν στα αμαξοστάσια δημιουργώντας σημαντικές απώλειες εσόδων και διαφυγόντα κέρδη για την ΟΣΥ. Αξιοσημείωτο είναι ότι κάποια από τα λεωφορεία αυτά έχουν ήδη καεί ολοσχερώς και κάποια άλλα είναι ακινητοποιημένα πάνω από έξι χρόνια!

Τα κατασκευαστικά λάθη που εντοπίζονται είναι μεταξύ άλλων:

ελαττωματικές κολώνες οι οποίες κόβονται στο σασί, είτε πάνω από τις πόρτες είτε στο πίσω μέρος του λεωφορείου,

κοντός σωλήνας αναρρόφησης λαδιού ο οποίος προκαλούσε το κώλυμα του κινητήρα του λεωφορείου.

είχαν ξεχάσει να μονώσουν τον καταλύτη που δημιουργεί κατά τη λειτουργία υψηλές θερμοκρασίες με αποτέλεσμα να παίρνει φωτιά το ξύλινο δάπεδο, προβλήματα με τις κυλινδροκεφαλές των κινητήρων, ρωγμές αμαξωμάτων.

Σύμφωνα μάλιστα με τα πορίσματα των επιτροπών που είχαν συσταθεί κατά καιρούς οι ελλείψεις αυτές είχαν οδηγήσει σε διαφυγόντα έσοδα μόνο για τα 121 λεωφορεία φυσικού αερίου ποσού 3,3 εκατ. ευρώ. Στα ίδια πορίσματα αναφέρεται ως συμπέρασμα ότι δεν πρέπει να γίνει η οριστική παραλαβή του συνόλου των λεωφορείων.

Ωστόσο σύμφωνα με τις επίσημες αποφάσεις της ΟΣΥ ανασυστήνεται 5μελής επιτροπή που θα είναι υπεύθυνη για την παραλαβή 283 λεωφορείων τύπου Irisbus Agora S Diesel EURO 3. Τα δύο είναι ήδη καμένα ολοσχερώς.

Επίσης συστήνεται και δεύτερη επίσης 5μελής επιτροπή θα οριστικοποιήσει την παραλαβή 121 λεωφορείων Irisbus Agora S CNG που είναι ενταγμένα στο αμαξοστάσιο της Ανθούσας.

Την ίδια στιγμή το έργο των λεωφορείων έχει κατακρημνιστεί τα τελευταία χρόνια (από 121 εκατ. οχηματοχιλιόμετρα το 2010 σε λιγότερο από 75 εκατ. το 2016).

Για τα λεωφορεία είχαμε 325 λεωφορειακές γραμμές το 2013 και σήμερα έχουμε μόλις 250 ενώ για τα τρόλεϊ ήταν 25 γραμμές και έχουν απομείνει μόνο 18.

Τα δρομολόγια λεωφορείων και τρόλεϊ την διετία 2015-2016 μειώθηκαν κατά μισό εκατομμύριο! Συγκριμένα το 2015 εκτελέστηκαν 3.308.343 δρομολόγια λεωφορείων τα οποία ήταν μειωμένα κατά 130 χιλ. δρομολόγια σε σχέση με το 2014.

Το 2014 η επιβατική κίνηση ήταν 370 εκατ. και για τα δύο μέσα ενώ το 2015 περιορίστηκε στα 350 εκατ. Νέα μείωση περίπου 20 εκατ. αναμένεται για το 2016.

Απογοητευτική είναι η εικόνα στην τεχνική βάση της ΟΣΥ η οποία δεν διαθέτει πλέον ούτε... βίδα! Όλες οι επισκευές γίνονται από παλαιότερα λεωφορεία τα οποία αποσυναρμολογούνται από τους τεχνικούς της εταιρείας και τα οποία «κουμπώνουν» πάνω στα κυκλοφορούντα, προκειμένου να είναι σε θέση να εκτελέσουν το καθημερινό τους έργο.

Την ίδια ώρα «αναζητούνται» περίπου 1.500 οδηγοί και τεχνικοί προκειμένου οι καθυστερήσεις στα δρομολόγια των λεωφορείων να μην ξεπερνούν τη μισή ώρα.

Το 2012 κυκλοφορούσαν 1.586 λεωφορεία και τρόλεϊ. Σήμερα μόλις 938 λεωφορεία είναι σε θέση να εκτελούν δρομολόγια και 162 τρόλεϊ.

Ωστόσο για να εκτελείται το πρόγραμμα θα έπρεπε να εκτελούν δρομολόγια συνολικά 1.366 λεωφορεία και τρόλεϊ.

Μάλιστα κάθε μέρα 10 με 20 οδηγοί σε κάθε ένα από τα 10 αμαξοστάσια περιμένουν να αναλάβουν βάρδια, ωστόσο δεν υπάρχει λεωφορείο για να οδηγήσουν. Αποτέλεσμα είναι να κάθονται καθ' όλη τη διάρκεια της βάρδιας αναμένοντας λεωφορείο και να φεύγουν χωρίς να έχουν πραγματοποιήσει ούτε ένα δρομολόγιο, αλλά πληρώνονται κανονικά.

Αξιοσημείωτο είναι πάντως ότι η εταιρεία που έχει αναλάβει την τοποθέτηση των κιγκλιδωμάτων στα λεωφορεία εγκαθιστά τα σχετικά μηχανήματα ακόμα και στα λεωφορεία χωρίς κινητήρα!

Οι εργαζόμενοι αναφέρουν ότι υπάρχουν λεωφορεία που από την ακινησία έχουν «φυτρώσει» μέσα από αυτά δέντρα και πάραυτα γίνεται η εγκατάσταση των συστημάτων.

Κατόπιν όλων αυτών ερωτάσθε:

1. Πως θα αντιμετωπίσετε αυτή την κατάσταση;
2. Θ' αναζητηθούν ποινικές ευθύνες γι' αυτή την πολύχρονη, τριτοκοσμική κατάσταση;
3. Υπάρχουν εκθέσεις των επιτρόπων για όλα τα κακώς κείμενα που περιγράφονται ανωτέρω; Αν ναι, έχουν σταλεί ή θα σταλούν στην Εισαγγελέα;
4. Αφού συνίσταται η μη παραλαβή των ελαττωματικών λεωφορείων, πως είναι δυνατόν να παρακαμφθεί η γνωμοδότηση της αρμόδιας Επιτροπής;

5. Όταν αναφέρεται ένα σύνολο ελλατωμάτων το γεγονός αυτό δεν εγκυμονεί κινδύνους για το επιβατικό κοινό;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος
Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος