

Προγραμματικές προτάσεις για τις Μεταφορές

(ΚΕΙΜΕΝΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ)

Για τον Συνασπισμό Ριζοσπαστικής Αριστεράς, οι Μεταφορές αποτελούν σημαντικό κλάδο της οικονομικής και κοινωνικής ζωής. Η δυνατότητα μετακίνησης είναι κοινωνικό δικαίωμα που δεν πρέπει να εξαρτάται από την οικονομική κατάσταση του πολίτη γιατί αποτελεί προϋπόθεση συμμετοχής στη κοινωνική ζωή, την εργασία, την εκπαίδευση και τον πολιτισμό. Η μεταφορά προσώπων και αγαθών είναι μια σημαντική δραστηριότητα που επηρεάζει το περιβάλλον, την οικονομία, τον τουρισμό και την απασχόληση. Συγκεκριμένα οι μεταφορές αντιστοιχούν σήμερα στο 8,5% των δαπανών ενός ελληνικού νοικοκυριού καθώς και στο 7,4% του ΑΕΠ (στοιχεία ΕΣΥΕ). Η απασχόληση σ' αυτές αντιστοιχεί στο 4,5% περίπου των απασχολούμενων της χώρας.

Παρά τη μεγάλη σημασία του κλάδου, οι κυβερνήσεις τόσο της ΝΔ όσο και του ΠΑΣΟΚ προώθησαν μεταπολιτευτικά μία πολιτική Μεταφορών που δεν εξυπηρετούσε τα συμφέροντα της κοινωνίας αλλά το σχεδόν απεριόριστο δικαίωμα στην αυτοκίνηση. Η υπερβολική αυτοκίνηση στο - αναγκαστικά περιορισμένης χωρητικότητας - οδικό δίκτυο οδηγεί στη κυκλοφοριακή συμφόρηση, τη περιβαλλοντική υποβάθμιση και τη χαμηλή ποιότητα ζωής. Ο Συνασπισμός Ριζοσπαστικής Αριστεράς αγωνίζεται για ένα διαφορετικό μοντέλο ανάπτυξης, όπου η κινητικότητα υλοποιείται κύρια μέσα από το σιδηρόδρομο, τις αστικές συγκοινωνίες και ειδικότερα τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς (Μ.Σ.Τ.: μετρό, τραμ, προαστιακός), καθώς και τις ήπιες μορφές μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο). Άλλωστε αυτά τα μέσα μεταφοράς είναι και τα αποδοτικότερα από ενεργειακή άποψη.

Συνοπτικά η πολιτική μεταφορών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς δεν είναι μόνο βιώσιμη, είναι και κοινωνικά συνεκτική μιας και υποστηρίζει τη δυνατότητα μετακίνησης για όλες/όλους, ιδιαίτερα για τους πιο αδύναμους. Η πολιτική αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο χάραξης μιας εθνικής στρατηγικής για τις μεταφορές.

Η κυβέρνηση της ΝΔ δυστυχώς επιδοτεί (με πρόσημα την προστασία του περιβάλλοντος), όχι απλά την απόσυρση αλλά και την αγορά νέων επιπρόσθετων ΙΧ, ακόμα και ρυπογόνων μεταχειρισμένων φορτηγών. Το ΠΑΣΟΚ, από την άλλη, που έχει κάνει σημαία στο πρόγραμμά του την «πράσινη ανάπτυξη», ενθαρρύνει την αποκαλούμενη ορθολογική χρήση του ΙΧ. Κοινή συνισταμένη και των δύο φορέων του δικομματισμού η αυτοκινητοκεντρική λογική που έχει συσσωρεύσει μέχρι σήμερα τεράστια προβλήματα και έχει φτάσει πλέον στα όριά της. Ο ΣΥΡΙΖΑ υποστηρίζει τη πόλη των κοντινών αποστάσεων με βαδίσιμα πεζοδρόμια και ποδηλατοδρόμους που ενθαρρύνουν τις ήπιες μορφές μετακίνησης. Το ΙΧ έχει νόημα να χρησιμοποιείται μόνον εκεί που δεν υπάρχει εναλλακτική λύση μεταφοράς. Για να προωθηθεί η κουλτούρα της συλλογικής και ήπιας μετακίνησης είναι αναγκαίο να εισαχθεί ειδικό μάθημα στα σχολεία.

Αστικές Μεταφορές

Οι αυτοκινητόδρομοι αντιμετωπίζονται σήμερα από τη ΝΔ και παλιότερα από το ΠΑΣΟΚ σαν ατμομηχανή των κατασκευών και γενικότερα της οικονομίας. Οι προωθούμενοι οδικοί άξονες στην Αττική κινούνται εν μέρει σε μια ακτινική κατεύθυνση (που θα έπρεπε να

εξυπηρετείται κανονικά μόνο από τα Μ.Σ.Τ.) και συμβάλλουν στην αστική διάχυση, δηλαδή την πόλη των μεγάλων αποστάσεων που είναι εξαρτημένη από το ΙΧ. Οι νέοι οδικοί άξονες που κατασκευάστηκαν, ενώ αποσυμφορούν για λίγο τη κατάσταση, προκαλούν στη συνέχεια νέες μετακινήσεις ΙΧ και νέα συμφόρηση, όπως συνέβη ήδη στην Αττική Οδό. Ζητάμε ανάπτυξη της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης γύρω από τους κόμβους των υφιστάμενων και μελλοντικών Μ.Σ.Τ., με ρυθμιστικά σχέδια που να αποβλέπουν σε μια «πόλη-σιδηρόδρομο» (city-rail) και με παράλληλη αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ. Σ' αυτούς τους κόμβους χρειάζεται η δημιουργία σταθμών που διευκολύνουν τις μετεπιβιβάσεις και τις συνδυασμένες μετακινήσεις με περισσότερα μέσα μεταφοράς. Απαιτούμε τόνωση των τοπικών αγορών και εναντιωνόμαστε στη κατασκευή τεράστιων εμπορικών κέντρων τύπου MALL που βασίζονται στο αυτοκίνητο, από την ίδια τη λογική τους. Για τις εντατικές χρήσεις γης πρέπει να θεσμοθετηθούν ούτως ή άλλως μελέτες κυκλοφοριακών επιπτώσεων. Επιχειρήσεις με πάνω από 50 απασχολούμενους πρέπει να υποχρεωθούν στη σύνταξη προγράμματος βιώσιμης κινητικότητας εργαζομένων και επισκεπτών.

Οι αστικές συγκοινωνίες πρέπει να περάσουν με κατάλληλη προετοιμασία και πόρους στην αρμοδιότητα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη ειδικότερα, πρέπει να περάσουν - όπως γίνεται σε όλες τις ευρωπαϊκές μητροπόλεις - στην αρμοδιότητα Μητροπολιτικών Φορέων, που θα βασίζονται βέβαια στους υπάρχοντες φορείς σχεδιασμού και παροχής συγκοινωνιακού έργου.

Η αναγκαία συνθήκη για να αμβλυνθεί σήμερα και να αποτραπεί μεσο-μακροπρόθεσμα η κυκλοφοριακή συμφόρηση στις πόλεις, είναι ελκυστικές δημόσιες συγκοινωνίες υψηλής ποιότητας, που θα μπορούν να εξυπηρετούν ιδιαίτερα τους εργαζόμενους, τη νεολαία και όσους δεν έχουν εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης. Το δημόσιο πρέπει να αναλάβει το κόστος ενός μειωμένου κομίστρου για όσες/όσους ανεξαρτήτως ηλικίας βρίσκονται κάτω από το όριο της φτώχειας, καθώς και της δωρεάν μετακίνησης των ανέργων.

Τα τελευταία 50 χρόνια ένα συντριπτικό ποσοστό των πόρων για τις υποδομές των μεταφορών κατευθύνθηκε στην οδική υποδομή. Για να αναστραφούν τα μη-βιώσιμα αποτελέσματα αυτής της πορείας, ο Συνασπισμός Ριζοσπαστικής Αριστεράς ζητά για κάθε 1 € που δαπανά το Δημόσιο για την οδική υποδομή στα αστικά κέντρα την επόμενη 15ετία, να δαπανώνται 3 € για την ανάπτυξη των συλλογικών τρόπων μετακίνησης. Η κυβέρνηση της ΝΔ εξήγγειλε στο πόδι χωρίς καμιά προηγούμενη μελέτη πολλές νέες γραμμές μετρό. Ωστόσο για όσες γραμμές προκύψουν μετά από ένα σοβαρό σχεδιασμό, πρέπει να εξασφαλισθούν πόροι (που είναι ακόμη ανύπαρκτοι). Το μετρό αποτελεί πραγματικά τη ραχοκοκαλιά των Δημοσίων Συγκοινωνιών (Δ.Σ.) εξασφαλίζοντας γρήγορες, αξιόπιστες, άνετες κι ασφαλείς μετακινήσεις. Απαιτείται η ανάπτυξη δικτύου τραμ τροφοδοτικού του μετρό στην Αθήνα, και ιδιαίτερα στο Βόλο (άμεσα λόγω των Μεσογειακών Αγώνων 2013), την Πάτρα και τα Γιάννενα. Στα τραμ και τα λεωφορεία που κινούνται μαζί με τα ΙΧ πρέπει να δοθούν περισσότερες αποκλειστικές λωρίδες κίνησης και υψηλή προτεραιότητα στις διασταυρώσεις. Τα λεωφορεία, ενώ έχουν καλή γεωγραφική κάλυψη, παρουσιάζουν πολλές φορές αραιά δρομολόγια που πρέπει να πυκνώσουν. Η νυχτερινή λειτουργία των Δ.Σ. πρέπει να διευρυνθεί. Προτείνουμε την επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς με σταδιακή απομάκρυνση των λεωφορείων από το κέντρο της Αθήνας.

Θεωρούμε ότι πρέπει ν' αλλάξει το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των ταξί και να δοθούν κίνητρα για τη σταδιακή ανανέωση του στόλου τους με λιγότερο ή καθόλου (ηλεκτρικά) ρυπογόνα οχήματα. Παράλληλα πρέπει να προωθηθεί η ελεγχόμενη παρόδια στάθμευση

στα κέντρα των πόλεων και να χωροθετηθούν μαζικοί χώροι στάθμευσης έξω απ' αυτά τα κέντρα, όπως ζητούν και οι επιστημονικοί σύλλογοι των συγκοινωνιολόγων.

Η ανάπλαση των κέντρων των πόλεων και των γειτονιών να πάει χέρι-χέρι με πυκνά δίκτυα ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων, ανεμπόδιστων και βαδίσιμων για παιδιά, ηλικιωμένους και ΑΜΕΑ. Ζητάμε ασφαλείς χώρους στάθμευσης για τα ποδήλατα στους σταθμούς των Μ.Σ.Τ.

Τα προβλήματα των αστικών μεταφορών στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη (όπως κι εκείνα της πολιτικής προστασίας ή των στερεών αποβλήτων), μπορούν να αντιμετωπισθούν αποτελεσματικά μόνο με ενιαίους μητροπολιτικούς φορείς και αιρετή διοίκηση. Σήμερα εμπλέκονται τουλάχιστον 5 υπουργεία σε θέματα μεταφορών. Η πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων εξυπηρετεί μόνο την ισχυροποίηση του δικομματικού συστήματος στις δυο περιφέρειες που συγκεντρώνουν πάνω από το μισό του πληθυσμού της χώρας.

Οδικές Μεταφορές

Οι οδικές μεταφορές ευθύνονται περίπου για το 60% της τελικής κατανάλωσης πετρελαίου, το 75% της εκπομπής ρύπων οξειδίων του αζώτου και το 25% της έκλυσης αερίων του θερμοκηπίου στη χώρα μας. Το κόστος των οδικών ατυχημάτων και του χρόνου που χάνεται στη κυκλοφοριακή συμφόρηση υπολογίζεται σε 2-3% του ΑΕΠ. Οι οικονομικές επιστήμες έχουν προ πολλού διαπιστώσει ότι οι αυτορρυθμιζόμενες αγορές έχουν αποτύχει και στις οδικές μεταφορές. Η αυτοκίνηση δεν επιβαρύνεται με το πραγματικό της κόστος, δηλαδή επιδοτείται αφανώς και είναι πολύ 'φτηνή'. Ο δικομματισμός καταγγέλλει την (εμφανή) επιδότηση των Δ.Σ. και του σιδηροδρόμου που είναι πολύ μικρότερη. Η Ελλάδα παρουσιάζει εξάλλου τη χαμηλότερη φορολογία καυσίμων στην Ευρώπη των 15. Υποστηρίζουμε σθεναρά την ανάγκη αλλαγής του κυρίαρχου μοντέλου κατανάλωσης και στην κατεύθυνση αυτή μπορούν να αξιοποιηθούν πέραν των άλλων και τα φορολογικά εργαλεία. Για να αλλάξει το κυρίαρχο μοντέλο κατανάλωσης δεν απαιτείται τόσο να διογκωθούν τα φορολογικά έσοδα όσο να αλλάξει η δομή τους. Στα πλαίσια μιας οικολογικής φορολογικής μεταρρύθμισης (με κοινωνικά δίκαιη μείωση των φόρων στην εργασία), πρέπει να εξεταστεί η αύξηση της φορολογίας καυσίμων (όπως το παλιότερο 'τάλιρο της βενζίνης') με παράλληλη δέσμευση των επιπρόσθετων εσόδων για τις Δ.Σ.. Μια τέτοια πολιτική εσωτερικεύει κατά ένα μέρος το κόστος της χρήσης του ΙΧ και εξασφαλίζει πολιτικά αποδεκτούς πόρους για τις Δ.Σ. Αυτή η επιβάρυνση του καυσίμου μπορεί να γίνει σε οριζόντια που θα έχουν εξασφαλιστεί εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης με δημόσιες συγκοινωνίες για το μεγάλο μέρος του πληθυσμού. Άλλα παράπλευρα οφέλη θα είναι η αύξηση του μεριδίου των Δ.Σ. και η συνεισφορά στους στόχους αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής. Η δική μας αριστερά μάχεται για μια οικονομία σταδιακής απεξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα (που σχετίζονται πια με όλους τους σημαντικούς πολέμους), μια οικονομία χαμηλής έκλυσης αερίων του θερμοκηπίου.

Στο τομέα της οδικής ασφάλειας, η Ελλάδα έχει μια από τις χειρότερες επιδόσεις στην Ευρώπη των 25. Θρηνούμε πολλές εκατοντάδες νεκρούς από τροχαία κάθε χρόνο. Ζητάμε την επίτευξη του ευρωπαϊκού στόχου μιας κατά 50% μείωσης των θανατηφόρων δυστυχημάτων το συντομότερο, όπως ζητούσε εξ άλλου και το πόρισμα σχετικής Διακομματικής Επιτροπής της Βουλής. Πέρα από τη θέσπιση ορίων ταχύτητας σε αξιόπιστα επίπεδα, χρειάζονται άμεσα πόροι για την παραμελημένη συντήρηση του οδικού δικτύου και τη βελτίωση κακοτεχνιών σε επικίνδυνα σημεία των δρόμων ή διαβάσεων πεζών. Μεσο-μακροπρόθεσμα μέτρα είναι η κυκλοφοριακή αγωγή στα σχολεία και η

λειτουργία ενιαίου μοντέλου διοίκησης των αυτοκινητοδρόμων (επιτήρηση συμβάντων, αστυνόμευση κλπ.). Το τελευταίο αυτό μέτρο δεν έχει προβλεφτεί στις παραχωρήσεις αυτοκινητοδρόμων με σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ).

Ο ΣΥΡΙΖΑ αντιτίθεται γενικά στην υλοποίηση έργων μέσω ΣΔΙΤ, δεδομένου ότι με βάση ακόμη και μελέτες της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων αποδεικνύεται ότι στις περισσότερες περιπτώσεις δεν είναι η συμφερότερη μέθοδος για το δημόσιο κορβανά και τη ποιότητα εξυπηρέτησης (π.χ. σε τύπους ΣΔΙΤ που επικεντρώνει το ΥΠΟΙΟ, όπως οι τομείς υγείας, εκπαίδευσης ή κτηρίων). Για ΣΔΙΤ σιδηροδρομικών και οδικών υποδομών, χώρες όπως οι Ιβηρικές, η Αγγλία ή η Αυστραλία προκρίνουν 'σκιώδη' τέλη για επιδότηση κομίστρου και διόδια που δεν πληρώνονται από τους χρήστες αλλά από το Δημόσιο. Στην Ελλάδα εφαρμόζεται μια αντίστροφη πατέντα της Παγκόσμιας Τράπεζας, όπου οι χρήστες των νέων αυτοκινητοδρόμων πληρώνουν (υπέρμετρα) διόδια, επιδοτώντας μάλιστα το Δημόσιο!. Η κυβέρνηση της ΝΔ με τη σπουδή της να προωθήσει τους αυτοκινητοδρόμους μέσω ΣΔΙΤ δεν έκανε καμιά σύγκριση με το κόστος σαν δημόσιο έργο για να δει τι συμφέρει. 'Σκιώδη' τέλη χωρίς πληρωμή διοδίων ούτε καν συζητήθηκαν. Επίσης, δεν έχει γίνει καμιά εναρμόνιση με συγκεκριμένες προδιαγραφές διαλειτουργικότητας στις διαφορετικές συμβάσεις των νέων αυτοκινητοδρόμων. Ένα φορτηγό που κάνει τακτικά τη διαδρομή Πάτρα-Αλεξανδρούπολη θα χρειάζεται π.χ. πολλά και διαφορετικά ηλεκτρονικά πάσα. Ζητάμε κατάλληλα στελεχωμένες μονάδες επιτήρησης των παραχωρησιούχων για να ελεγχθούν οι υπερτιμήσεις, τα υπερ-έσοδα και οι χρονικές υπερβάσεις που θα προκύψουν, όπως δείχνει και το παράδειγμα της Αττικής Οδού. Ζητάμε το δημόσιο μερίδιο από τα έσοδα διοδίων να δεσμευθεί για επενδύσεις στις Δ.Σ. και το σιδηρόδρομο, όπως γίνεται ήδη στη Γαλλία.

Σε μη-αστικούς δήμους είναι απαραίτητη η διαδημοτική σύνδεση και η διασύνδεση δημοτικών διαμερισμάτων με τα ΚΤΕΛ ή με δημοτική συγκοινωνία. Ζητάμε διπλασιασμό των πόρων του σχετικού προγράμματος 'Συν-Κοινωνία' της ΚΕΔΚΕ.

Η παγκοσμιοποίηση και η άρση των δασμών έχει οδηγήσει σε μια έκρηξη της μεταφοράς αγαθών. Ένα μπουκάλι κρασί που μεταφέρεται από τη Χιλή στοιχίζει παρ' όλ' αυτά λιγότερο από ένα ντόπιο. Η αναδιάρθρωση του κεφαλαίου και της εφοδιαστικής αλυσίδας έχει οδηγήσει σε 'κινητές' αποθήκες που είναι τα ίδια τα φορτηγά. Η 'λιτή' ανάπτυξη και η αλλαγή του κυρίαρχου μοντέλου παραγωγής και κατανάλωσης που επιδιώκουμε περνάει μέσα από τη περιφερειακή παραγωγή και κατανάλωση αγαθών. Η μεταφορά αγαθών σε μικρές αποστάσεις είναι απόλυτα συμβατή με την ανάπτυξη της τοπικής απασχόλησης. Αυτή είναι μια πρόταση της δικής μας οικολογικά δρώσας αριστεράς.

Στο τομέα της οδικής μεταφοράς αγαθών ζητάμε μηχανισμούς ελέγχου της ασφάλειας, του χρόνου και των συνθηκών εργασίας των οδηγών φορτηγών με άμεση εφαρμογή των ευρωπαϊκών οδηγιών. Τα φορτηγά στην Ελλάδα είναι κατά 85% ΙΧ (ανήκουν σε επιχειρήσεις και εκτελούν ίδιες μεταφορές) και 15% ΔΧ. Στα περισσότερα ΔΧ οι οδηγοί είναι ιδιοκτήτες τους. Χρειάζονται κίνητρα συνένωσης τους σε συνεταιριστικές ΜΜΕ με αντικείμενο τις μεταφορές για τρίτους. Τα μισά ΙΧ φορτηγά είναι βαρέα, δηλαδή 3-αξονικά και άνω. Τα βαρέα φορτηγά έχουν υπέρμετρο εξωτερικό κόστος από κάθε άποψη (κατάληψη και φθορά οδοστρώματος, θόρυβος, ατυχήματα, κυκλοφοριακή επιβάρυνση). Ζητάμε, όπως συμβαίνει εδώ και πολλά χρόνια στις γερμανόφωνες χώρες, την επιβολή ειδικού τέλους κυκλοφορίας στα βαρέα (σε πρώτη φάση ΙΧ) φορτηγά, κλιμακούμενου με την ηλικία, τον αριθμό αξόνων και τα διανυόμενα χιλιόμετρα. Αυτό θα έχει σαν παράπλευρο όφελος την ανανέωση του γερασμένου στόλου και την αύξηση του σιδηροδρομικού μεριδίου στη μεταφορά αγαθών.

Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Στη πολιτική μεταφορών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς ο σιδηρόδρομος αποκτά στρατηγικό χαρακτήρα και γι' αυτό επιμένουμε να παραμείνει υπό δημόσιο έλεγχο, όπως συμβαίνει γενικά στην Ευρώπη. Πρώτο θέμα είναι ο εκσυγχρονισμός της υποδομής του που γίνεται ήδη στον άξονα Πάτρα-Θεσσαλονίκη με πολύ αργά βήματα. Στην υπόλοιπη περιφέρεια γίνεται σαν ισοζύγιο αποεπένδυση μάλλον παρά επένδυση. Ζητάμε μέχρι το 2015 αποτελεσματική απορρόφηση τουλάχιστον 700 εκατ. € το χρόνο από την ΕΡΓΟΣΕ με πιο ισορροπημένη κατανομή τους στη περιφέρεια. Σημαντικό θέμα είναι η αναβάθμιση της λειτουργίας του ΟΣΕ. Οι κυβερνήσεις του δικομματισμού απαξιώνουν τον ΟΣΕ, με αποκορύφωμα τις δραστικές περικοπές δρομολογίων σε σημαντικές συνδέσεις, όπως π.χ. οι γραμμές Λάρισα-Βόλος και Πάτρα-Πύργος. Ζητάμε τουλάχιστον 6 δρομολόγια στις περιφερειακές συνδέσεις κάθε μέρα. Υπάρχει το τεράστιο θέμα της εξυγίανσης του σιδηροδρόμου που επωμίζεται χρηματοοικονομικά το κοινωνικό κόστος της επένδυσης και συντήρησης της υποδομής του. Όταν υπάρχει μια ελάχιστη ικανή ζήτηση, το κοινωνικό όφελος μιας σιδηροδρομικής σύνδεσης έχει προτεραιότητα σε σχέση με τη κερδοφορία της. Είναι υπαρκτό βέβαια ένα χρόνιο πρόβλημα κακοδιαχείρισης, έλλειψης οργάνωσης και ανορθολογικών προμηθειών στον ΟΣΕ που πρέπει να βρει μια λύση με συμμετοχική αναδιοργάνωση. Ωστόσο η κυβέρνηση αντί να αντιμετωπίζει τα προβλήματα αυτά που οδηγούν σε διάλυση και εκποίηση τον ΟΣΕ, καταφεύγει στην χειρίστη ρύθμιση περί «μισθωτής εφεδρείας» (δηλαδή υποχρεωτική συνταξιοδότηση-απόλυση εργαζομένου με τη 'παραχώρησή' ότι πιθανά θα μπορεί να τον ανακαλεί στην εργασία). Οι δυνάμεις του ΣΥΡΙΖΑ αντιδρούν σε μια παρόμοια εξέλιξη και προτείνουν:

- Τον εκσυγχρονισμό του υπάρχοντος δικτύου και την επέκταση του Προαστιακού σε όλες τις μεγάλες πόλεις
- Την ηλεκτροκίνηση με στόχο μεγαλύτερες ταχύτητες αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος
- Τον εξοπλισμό με τα πιο σύγχρονα συστήματα ασφάλειας.

Είναι γνωστό ότι εκατό εμπορευματοκιβώτια πάνω σ' ένα τρένο μεταφέρονται πολύ πιο οικονομικά και φιλικά προς το περιβάλλον απ' ό,τι με εκατό φορτηγά στους δρόμους, απλά απαιτείται η ύπαρξη σχετικής υποδομής. Η αύξηση του σιδηροδρομικού μεριδίου στη μεταφορά αγαθών περνάει επομένως μέσα από την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών (σύνδεση με λιμάνια) και των εμπορευματικών κέντρων.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο τασσόμαστε υπέρ της αναθεώρησης της κοινοτικής νομοθεσίας για πλήρη χωρισμό της υποδομής (που είναι φυσικό μονοπώλιο) και της σιδηροδρομικής λειτουργίας. Σ' αυτό το τομέα έχει υπερισχύσει η αγγλοσαξωνική νεοφιλελεύθερη αντίληψη απέναντι σ' εκείνη του παλιού 'πυρήνα' της ΕΕ. Έχει αποδειχτεί θεωρητικά και πρακτικά ότι ο χωρισμός αυτός ακυρώνει μια κοινή βελτιστοποίηση των επίπεδων επένδυσης και σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης.

Θαλάσσιες Μεταφορές

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας μας καθιστά τις ακτοπλοϊκές μεταφορές πρωταρχικής σημασίας για τη σύνδεση κι ανάπτυξη των νησιών. Η ιδιωτική παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και το καθεστώς απελευθέρωσης που εφαρμόστηκε τα τελευταία χρόνια, έχουν ωστόσο οδηγήσει σε σοβαρά προβλήματα. Το πρώτο μεγάλο θέμα είναι η μη τακτική

εξυπηρέτηση πολλών νησιών όταν η εποχικότητα της ζήτησης δεν προσφέρει κέρδη στους πλοιοκτήτες. Η συνέπεια είναι ο απαράδεκτος αποκλεισμός του θιγόμενου νησιωτικού πληθυσμού. Χρειάζεται επομένως η δημιουργία δημόσιου φορέα παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με συμμετοχή της αυτοδιοίκησης και του κεντρικού κράτους, καθώς και ριζικός ανασχεδιασμός του δικτύου σύνδεσης των νησιών. Το άλλο θέμα είναι οι στρεβλές επιπτώσεις της απελευθέρωσης που οδήγησαν σε ραγδαία αύξηση αντί της μείωσης των ναύλων. Για την ίδια απόσταση, το κόμιστρο είναι σημαντικά μικρότερο στη στεριά απ' ότι στη θάλασσα. Ζητάμε την ενεργοποίηση ρυθμιστικών αρχών για τον έλεγχο της αθέμιτης τιμολόγησης, της ασφάλειας της ακτοπλοΐας, της δημοπρατούμενης επιδότησης των 'άγονων' γραμμών με άνοιγμα σ' ευρύτερο ανταγωνισμό και της (εντελώς αδιαφανούς σήμερα) χορήγησης αδειών στις 'εμπορικές' γραμμές. Η καθολική υπηρεσία στις ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι τόσο εργαλείο ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης όσο και δικαίωμα που πρέπει να εξασφαλίζεται με τη παρέμβαση του Δημοσίου.

Ζητάμε άρση των σκανδαλωδών προνομίων που επιδαψίλευσαν οι φορείς του δικομματισμού στο εφοπλιστικό κεφάλαιο, έλεγχο των συνθηκών της ναυτικής εργασίας, και απόσυρση των επισφαλών (μονότοιχων) ή γερασμένων πλοίων.

Οι λιμενικές υπηρεσίες είναι κοινό αγαθό. Με αυτό το δεδομένο ζητάμε ο ΟΛΠ να επανέλθει στο δημόσιο έλεγχο, διαμορφώνοντας ένα σύγχρονο μοντέλο επιχείρησης με ενίσχυση τόσο της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται στους χρήστες όσο και των εργαζομένων σ' αυτήν. Χρειάζεται βελτίωση των υποδομών στα πάνω από 200 σημαντικά λιμάνια της χώρας μας.

Αεροπορικές Μεταφορές

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών έχει δημιουργήσει ένα περιβάλλον άγριου ανταγωνισμού στο τομέα αυτό. Οι κυβερνήσεις του δικομματισμού έχουν απαξιώσει το κλάδο με αποτέλεσμα τη διαχρονική συσσώρευση ελλειμμάτων. Οι συνθήκες δουλειάς στις εταιρείες πτήσης, τεχνικής υποστήριξης και handling, έχουν δημιουργήσει στρατιές νέων, επισφαλώς εργαζομένων των 400 έως 700 €. Ζητάμε συνθήκες πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης, ενιαία εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα στο σύνολο των εργαζομένων στις αερομεταφορές.

Θεωρούμε ότι η απομακρυσμένη θέση της χώρας στον ευρωπαϊκό χάρτη, η νησιωτική της ιδιαιτερότητα και η ύπαρξη της διασποράς, επιβάλλουν τη διατήρηση ενός εθνικού δημόσιου αερομεταφορέα. Ο ΣΥΡΙΖΑ αγωνίζεται για την ακύρωση της πώλησης της Ολυμπιακής και ζητά να δεσμευτούν σ' αυτή την κατεύθυνση οι δυνάμεις της αντιπολίτευσης. Η 'Ολυμπιακή' μετά από μια ουσιαστική εξυγίανση και αναδιοργάνωση, μπορεί να σταθεί σαν δημόσιος φορέας ανταγωνιστικά στο εξωτερικό περιβάλλον της προσφέροντας ποιοτικές και ασφαλείς υπηρεσίες, χωρίς νέα ελλείμματα στις 'εμπορικές' γραμμές, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα τα δικαιώματα των εργαζομένων της.

Οι αερολιμενικές υπηρεσίες είναι κοινό αγαθό και πρέπει να βρίσκονται κάτω από δημόσιο έλεγχο. Ζητάμε βελτίωση της υποδομής των 40 αεροδρομίων μας και επιδοτούμενη παροχή καθολικής υπηρεσίας στους νησιωτικούς κι απομακρυσμένους προορισμούς.

29/9/09