



Νέες αυξήσεις στα εισιτήρια του ΟΑΣΘ θα κληθούμε να πληρώσουμε στις επόμενες μέρες καθώς ο ΟΑΣΘ πρότεινε (από το 1 στα 1,10 ευρώ) και η κυβέρνηση αποφάσισε την **αύξηση του βασικού εισιτηρίου στα 1,20 ευρώ**, αποδίδοντάς την στην αύξηση του ΦΠΑ (και) στις μεταφορές από 13% στο 23% όπως προβλέπει το **3ο μνημόνιο**. Μάλιστα πριν από ένα χρόνο τα εισιτήρια αυξήθηκαν και πάλι (25%-33%), ενώ την **περίοδο 2009-2014 ο ΟΑΣΘ έχει διπλασιάσει την τιμή του εισιτηρίου (από 0,5 ευρώ το 2009 στο 1 ευρώ το 2014)** και ταυτόχρονα η **συχνότητα των δρομολογίων μειώθηκε**, τα **νυχτερινά δρομολόγια έπαψαν** και ο χρόνος κυκλοφορίας των λεωφορείων αυξήθηκε από 15 σε 20 χρόνια, χωρίς πρόβλεψη για υποχρεωτική συντήρηση.

Γίνεται έτσι ακόμα πιο δυσβάσταχτη η καθημερινότητα εργαζομένων, ανέργων, φοιτητών και όλου του λαού της πόλης που δεν έχει **καμιά άλλη επιλογή μετακίνησης καθώς από το 1957 ο ΟΑΣΘ είναι ιδιωτικό μονοπώλιο επιδοτούμενο από το κράτος**. Εκείνη τη χρονιά ο **“εθνάρχης” Καραμανλής ξήλωσε τις γραμμές του τραμ ώστε μια χούφτα λεωφορειούχων να έχουν μέχρι σήμερα εγγυημένα κέρδη** εκμεταλλευόμενοι ένα κοινωνικό αγαθό που θα έπρεπε να είναι δωρεάν. Η κρατική επιδότηση μάλιστα για τον ιδιωτικό ΟΑΣΘ είναι μεγαλύτερη από αυτήν που παίρνει ο κρατικός ΟΑΣΑ στην Αθήνα, παρόλο που ο δεύτερος εξυπηρετεί πολύ μεγαλύτερο πληθυσμό.

Στη βάση μιας αποικιακού τύπου σύμβασης όλα τα έξοδα λειτουργίας του ΟΑΣΘ καλύπτονται από τον κρατικό προϋπολογισμό (μισθοδοσίες υπαλλήλων, εξοπλισμός, ανανέωση στόλου κ.τ.λ.) ενώ οι ιδιώτες μέτοχοι κρατούν όλα τα κέρδη (μόνο το 2013 πάνω από 16 εκ. ευρώ από εισιτήρια και πρόστιμα).

Και η πίτα ολόκληρη και ο σκύλος χορτάτος για τους μετόχους δηλαδή, ενώ αυτοί που μένουν νηστικοί είναι οι επιβάτες, που μην έχοντας άλλες επιλογές είναι υποχρεωμένοι να βιώνουν έναν καθημερινό γολγοθά με τριτοκοσμικές συνθήκες μετακίνησης.

Τα λεωφορεία έχουν να ανανεωθούν από τον καιρό του Νώε αν και ο Οργανισμός έχει εισπράξει το σύνολο του κόστους αγοράς τους ενώ ο ΟΑΣΘ κλέβει “νόμιμα” ακόμα και με τους κερματοδέκτες εντός των λεωφορείων που δεν δίνουν ρέστα! Την ίδια στιγμή, με τους δείκτες της ανεργίας να αυξάνονται συνεχώς και την Θεσσαλονίκη πρωτεύουσα της ανεργίας, καμιά πρόβλεψη δεν υπάρχει για την δωρεάν μετακίνηση των ανέργων, μέτρο που ισχύει για τις αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα από τον δημόσιο ΟΑΣΑ.

Λένε ότι παρά τις αυξήσεις, το εισιτήριο του ΟΑΣΘ εξακολουθεί να είναι φθηνό. Μάλλον ζουν σε άλλη χώρα ή πολύ απλά οι κυβερνώντες δεν χρησιμοποιούν ποτέ τα δημόσια μέσα μεταφοράς. Αποφεύγουν να αντικρίσουν την άθλια ποιότητα των μετακινήσεων αλλά κυρίως το μέγεθος της φτώχειας στην οποία έχει βυθίσει τον λαό η συμμορία ελληνικών κυβερνήσεων-ΕΕ-ΔΝΤ-ΕΚΤ.

Ας θυμηθούμε την πορεία της τιμής του εισιτηρίου του ΟΑΣΘ μόνο από το 2000 και μετά. Το 2001 το κόμιστρο ήταν 100 δραχμές. Με την αλλαγή του νομίσματος το κόμιστρο ανέβηκε στα 0,45 ευρώ (για να εμπεδώσουμε ότι ...με το ευρώ καλύτερα!), αλλά αυτό μάλλον δεν θεωρήθηκε αύξηση αλλά “προσαρμογή” στην “οικονομική και νομισματική ασφάλεια ενός ισχυρού νομίσματος”, όπως διαφήμιζαν ξεδιάντροπα τότε. Το 2005 το βασικό εισιτήριο πήγε στα 0,50 ευρώ, το 2010 στα 0,60 και το 2011 στα 0,80 για να φτάσουμε πλέον το 2014 στο 1 ευρώ. **Σε μια δεκαετία δηλ. η τιμή υπερδιπλασιάστηκε ενώ την ίδια περίοδο το λαϊκό εισόδημα εξανεμίστηκε.** Οι αυξήσεις αυτές χτυπούν μάλιστα τα φτωχότερα στρώματα που χρησιμοποιούν τα μέσα μεταφοράς καθώς δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα για ιδιωτικό μέσο.

Ιδιαίτερα οι κάτοικοι της δυτικής Θεσσαλονίκης αντιμετωπίζουν κάθε μέρα μια αφόρητη κατάσταση, με πολύωρη αναμονή στις στάσεις, παλιά λεωφορεία και σχεδιασμό γραμμών που είναι σχεδόν ο ίδιος εδώ και δεκαετίες.

Στον Εύοσμο π.χ., παρόλο που έχει υπερδιπλασιαστεί τόσο σε έκταση όσο και σε πληθυσμό τις τελευταίες δεκαετίες, η γραμμή 32 παραμένει ίδια από την εποχή του Κουκλουτζά! Σύμφωνα και με έρευνα του ίδιου του ΟΑΣΘ η γραμμή 32 είναι η δεύτερη χειρότερη στην πόλη (πρώτη είναι η γραμμή για το ΤΕΙ) με αποτέλεσμα οι κάτοικοι του δεύτερου μεγαλύτερου δήμου του πολεοδομικού συγκροτήματος να ταλαιπωρούνται καθημερινά σε στάσεις, σε παλιά λεωφορεία και σε ένα δρομολόγιο - οδύσσεια. Ίσως χειρότερη είναι η κατάσταση στις γραμμές 32Α και 21 με αποτέλεσμα ολόκληρες γειτονιές να μην έχουν ουσιαστικά σύνδεση με το κέντρο ενώ ο χρόνος που απαιτείται συνήθως για την μετάβαση από κέντρο προς Εύοσμο να είναι μεγαλύτερος από τον χρόνο προς τον Λαγκαδά!

Κι ενώ αυτή είναι η κατάσταση στον Εύοσμο και όλες σχεδόν τις δυτικές συνοικίες οι **τοπικοί δήμαρχοι παλεύουν για το ποιος θα φέρει τις επεκτάσεις του Μετρό(;) στα δυτικά.** Μια παλιά παροιμία μιλάει για μεταξωτά βρακιά αλλά η κατάσταση δεν είναι τόσο αστεία καθώς **μεγαλοεργολάβοι με το “όραμα” του μετρό έχουν εδώ και μια δεκαετία καταστρέψει την πόλη κατασπαταλώντας χρόνο και χρήματα με τα οποία θα μπορούσαν ήδη να είχαν δοθεί πολύ πιο φθηνές, λειτουργικές και φιλικές προς το**

περιβάλλον λύσεις στο συγκοινωνιακό πρόβλημα της Θεσσαλονίκης.

Αυτή η πραγματικότητα δε θ' αλλάξει από μόνη της. **Πρέπει να οργανωθούμε για να διεκδικήσουμε τα αυτονόητα: Η υπηρεσία που παρέχουν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς είναι κοινωνικό αγαθό**, όπως η υγεία, η παιδεία, η κατοικία, το ρεύμα, το νερό. Το να μπορείς να πας στη δουλειά σου, στη σχολή σου, στους φίλους και τους συγγενείς σου, αλλά και όταν χρειάζεται στο νοσοκομείο ή απλά μια βόλτα είναι βασική καθημερινή ανάγκη.

Τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς πρέπει να είναι δημόσιο κοινωνικό αγαθό στην υπηρεσία όλων και όχι μηχανισμός για να βγάζουν κέρδη ιδιώτες.

Με επιτροπές αγώνα και λαϊκές συνελεύσεις να παλέψουμε για καλύτερες συγκοινωνίες

Δηλώνουμε έμπρακτα την ανυπακοή μας στις ανατιμήσεις συλλογικά και οργανωμένα

Παλεύουμε άμεσα για δωρεάν μετακινήσεις σε ανέργους, μαθητές, φοιτητές καθώς και για τους εργαζόμενους που μετακινούνται προς και από την δουλειά τους

Να διαγράφονται όλα τα πρόστιμα με επίδειξη της κάρτας ανεργίας ή φορολογικής δήλωσης με εισοδήματα κάτω των 10.000 ευρώ

Ενιαίος φορέας δημόσιων μεταφορών, κοινωνικοποιημένος, χωρίς εργολάβους-μαυραγορίτες

Πηγή: laikisynelefsidsynth.blogspot.gr