



**Προς:**

**Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών**

**Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου**

Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε

Τ.Κ. 10191, Παπάγου

Φαξ : 2106508299

E mail : [tkvel@yme.gov.gr](mailto:tkvel@yme.gov.gr)

**Θέμα: Επίκαιρη ερώτηση της κ. Αγγελικής Αδαμοπούλου, βουλευτή του ΜΕΡΑ25 με θέμα «Μεγάλος ασθενής τα μέσα μαζικής μεταφοράς»**

Σχετ. Το με αριθ. πρωτ. Β-813/06.10.2020 διαβιβαστικό σας για την υπ' αριθ. πρωτ. 10135/05.10.2020 ερώτηση

Επί των διαλαμβανομένων στην ερώτηση του θέματος αναφέρουμε τα κάτωθι:

Η στρέβλωση που επήλθε με το ν. 4482/2017, προκάλεσε και συνεχίζει να προκαλεί δυσμενέστερες συνέπειες στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Την προηγούμενη πενταετία (2015-2019) δεν υπήρξε καμιά μέριμνα για την ανανέωση του τροχαίου υλικού του Οργανισμού, γεγονός που συνδυαζόμενο με την ηλικία και την κατάσταση των λεωφορείων, οδήγησε σε πλήρη αποσάθρωση των αστικών συγκοινωνιών στην ΠΕ Θεσσαλονίκης.

Για την αντιμετώπιση της επείγουσας κατάστασης που η αβελτηρία και οι ιδεοληψίες της προηγούμενης περιόδου επισώρευσαν, ιδίως ενόψει της πανδημίας, εφαρμόστηκε σχέδιο διαχείρισης της κρίσης που κληρονομήθηκε. Συγκεκριμένα, για την κάλυψη των αναγκών σε τροχαιο υλικό υλοποιήθηκαν τα ακόλουθα:

1. **Συνεργασία με τα ΚΤΕΛ για την περιαστική ζώνη της Θεσσαλονίκης:** Ανατέθηκαν συνολικά 31 γραμμές (6 συν 25) στην περιαστική ζώνη, όπου πλέον καλύπτεται το 100% των αναγκών με εκατό-πενήντα (150) λεωφορεία συνολικά (125 σε κυκλοφορία και 25 εφεδρικά). Η σύμβαση λειτουργεί αποτελεσματικά, και η προσπάθεια αγκαλιάστηκε από το επιβατικό κοινό.
2. **Συνεργασία με τον Δήμο Θεσσαλονίκης** για την προμήθεια πενήντα (50) λεωφορείων και την διάθεση τους στον ΟΑΣΘ. Ήδη παραδόθηκαν τα πρώτα πέντε (5) λεωφορεία που βρίσκονται σε διαδικασία ταξινόμησης και έκδοσης αδειών και πινακίδων κυκλοφορίας. Για να καταστεί δυνατή η συνεργασία ΟΑΣΘ – Δήμου Θεσσαλονίκης, η Κυβέρνηση εξέδωσε ειδική διάταξη (άρθρο 29, ΦΕΚ 90/Α/2020), αποδεικνύοντας έμπρακτα την φροντίδα για την Θεσσαλονίκη.
3. **Μίσθωση λεωφορείων** για την πλήρη κάλυψη των αναγκών του ΟΑΣΘ και την οριστική ανάταξη της αστικής συγκοινωνίας. Ολοκληρώθηκε ο διεθνής διαγωνισμός, με την 334/2020 εγκριτική απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου και την Πέμπτη 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2020 ανάδειξη προσωρινού αναδόχου και την κατάθεση των δικαιολογητικών κατακύρωσης). Ήδη έχουν παραδοθεί στον Οργανισμό είκοσι-δύο (22) λεωφορεία και την εβδομάδα 5 ως 11 Οκτωβρίου αναμένεται η παράδοση ακόμη είκοσι (20) οχημάτων.

- 
4. Δηλαδή, συνολικά σαράντα-επτά (47) επιπλέον λεωφορεία (42 μισθωμένα και πέντε (5) από τον Δήμο Θεσσαλονίκης) θα μπουν στο σύστημα του ΟΑΣΘ τις επόμενες ημέρες.
  5. **Νέα δημοπράτηση για την μίσθωση ακόμη 270 λεωφορείων:** Εντός των επομένων εβδομάδων προγραμματίζεται νέα δημοπράτηση της μίσθωσης ακόμη 270 λεωφορείων για την περίοδο 2021-2022, ώστε να καλυφθούν πλήρως τόσο η τρέχουσες, όσο και οι μελλοντικές ανάγκες της Θεσσαλονίκης. Και ο διαγωνισμός αυτός έχει ήδη εγκεκριμένη χρηματοδότηση από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.
  6. **Νομοθετική πρωτοβουλία στήριξης του ΟΑΣΘ:** Νέα νομοθετική πρωτοβουλία στήριξης του ΟΑΣΘ για την διασφάλιση της επάρκειας του στόλου των λεωφορείων του, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς και της συντήρησης αυτών (άρθρο 3, ΦΕΚ 161/Α/2020). Με τον τρόπο αυτό **επιταχύνονται οι προμήθειες ανταλλακτικών και οι εργασίες συντήρησης** του υφιστάμενου τροχαίου υλικού.
  7. **Εξασφάλιση χρηματοδότησης:** Από το καλοκαίρι του 2019, η σημερινή κυβέρνηση μερίμνησε για την σταθερή χρηματοδότηση των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, και συγκεκριμένα:
    - Το πεντάμηνο Αύγουστος – Δεκέμβριος 2019 διατέθηκαν 48 εκατ. € και ταυτόχρονα πάγωσαν οφειλές προς το Δημόσιο περίπου 21 εκατ. € (που δημιουργήθηκαν την διετία Αύγουστος 2017 – Ιούλιος 2019, από την προηγούμενη διοίκηση)
    - Για το 2020 εγκρίθηκε χρηματοδότηση 48 εκατ. €
    - Διατέθηκε χρηματοδότηση περίπου 55 εκατ. € για την μίσθωση λεωφορείων

Σε κάθε περίπτωση, η διοίκηση του ΟΑΣΘ, υπό την καθοδήγηση και την αμέριστη υποστήριξη του Υπουργού Μεταφορών κ. Κ. Καραμανλή, εκπόνησε και εφάρμοσε ένα συνεκτικό και αποτελεσματικό σχέδιο διαχείρισης της κρίσης που κληρονόμησε στην αστική συγκοινωνία της Θεσσαλονίκης.

Ως αποτέλεσμα, μέχρι το τέλος του χρόνου στην ΠΕ Θεσσαλονίκης θα κυκλοφορούν περισσότερα από πεντακόσια-πενήντα (550) λεωφορεία, δηλαδή τόσα όσα δεν κυκλοφορούσαν οποτεδήποτε. Συνεπώς, γίνεται πράξη η δέσμευση της Κυβέρνησης ότι **για την αστική συγκοινωνία της Θεσσαλονίκης θα γίνει ότι απαιτηθεί.**

Η επιτυχία του σχεδίου δράσης / μοντέλου της Θεσσαλονίκης στην άμεση αντιμετώπιση των πιεστικών αναγκών είναι τόσο μεγάλη, ώστε πλέον μεταφέρεται και στην Αθήνα.

Ειδικότερα, επί των ερωτημάτων που τίθενται, απαντώνται τα ακόλουθα:

1. Ο διαγωνισμός μίσθωσης λεωφορείων του ΟΑΣΘ, δεν αφήνει απολύτως κανένα περιθώριο πρόσθετων χρεώσεων, καθώς ο ανάδοχος είναι υποχρεωμένος:

“Στην πλήρη συντήρηση των οχημάτων (τακτική, προληπτική, έκτακτη), περιλαμβανομένων των υλικών και της εργασίας. Τον(ους) ανάδοχο(ους) βαρύνουν όλες οι πάσης φύσεως δαπάνες και εργασίες που απαιτούνται, ώστε τα λεωφορεία να διατηρούνται σε άριστη κατάσταση, για ασφαλή κυκλοφορία σε καθημερινή βάση, με εξαίρεση, περιοριστικά, εξαίρεση τα καύσιμα, τα λιπαντικά, τα υγρά φρένων, το adblue, το ψυκτικό υγρό των κλιματιστικών, τα ελαστικά (αναγόμωση και καινούργια), τον καθαρισμό και την απολύμανση και τυχόν υπηρεσίες φύλαξης που είναι ευθύνη και δαπάνη του ΟΑΣΘ.”.

Συνεπώς, ο ισχυρισμός περί «απροσδιόριστων κοστολογίων και χρυσών περιθωρίων» **δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα**, αλλά αντίθετα **τα συμφέροντα του ΟΑΣΘ (Ελληνικού Δημοσίου) είναι απολύτως προστατευμένα.**

- 
2. Όπως εύκολα μπορεί, από το τεύχος δημοπράτησης, να διαπιστώσει ο κάθε καλόπιστος, η δυνατότητα του ΟΑΣΘ να εξαγοράσει με ελάχιστο αντίτιμο € 15.000 λεωφορεία στο τέλος της μισθωτικής περιόδου, είναι δυνατή και στην απόλυτη διακριτική ευχέρεια του ΟΑΣΘ. Συγκεκριμένα, στο τεύχος δημοπράτησης αναφέρεται:

*“Η απόφαση για εξαγορά ή όχι των λεωφορείων είναι αποκλειστικής αρμοδιότητας του ΟΑΣΘ, και η δυνατότητα αυτή του Οργανισμού, δεν δημιουργεί κανενός είδους υποχρέωση έναντι του(ων) αναδόχου(ων), ούτε μπορεί, εξ αυτού του λόγου να εγερθεί οποιαδήποτε απαίτηση για θετική ή αποθετική ζημία.”*

3. Με το άρθρο 41 του ν. 4640/2019 (ΦΕΚ 190/Α) ορίστηκε ότι *“επιτρέπεται στον Ο.Α.Σ.Θ., κατά παρέκκλιση από κάθε άλλη διάταξη και του παρέχεται το δικαίωμα να μισθώνει μεταχειρισμένα λεωφορεία αστικού τύπου, κατηγορίας EURO 4 ή EURO 5”*. Εξάλλου, δοθέντος ότι, με το ισχύον καθεστώς (άρθρο 41, ν. 4640/2019), η λειτουργία του ΟΑΣΘ εκπνέει την 31.12.2022, η αξία κτήσης των όποιων παγίων στοιχείων του πρέπει να ανακτάται (αποσβέννυται) εντός αυτού του χρονικού περιθωρίου. Επομένως, ο ΟΑΣΘ ΔΕΝ έχει την νόμιμη δυνατότητα να αγοράσει μεταχειρισμένα λεωφορεία, όπως εσφαλμένα προτείνεται.

Ανεξάρτητα από το ανωτέρω γεγονός, ήδη από τον Φεβρουάριο 2020, ο ΟΑΣΘ εκπόνησε μελέτη για τις δυνατότητες κάλυψης των άμεσων και πιεστικών αναγκών της Θεσσαλονίκης, με αντικείμενο *“Μελέτη κόστους για την διασφάλιση τροχαίου υλικού για τον Ο.Α.Σ.Θ.”*.

Στο πλαίσιο αυτής διαπιστώθηκε ότι η μίσθωση μεταχειρισμένων λεωφορείων αποτελεί την ταχύτερη χρονικά και την συμφερότερη οικονομικά λύση για την ενίσχυση του τροχαίου υλικού του ΟΑΣΘ. Ταυτόχρονα, βελτιώνεται και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του ΟΑΣΘ, καθώς, απαιτείται όλα τα μισθωμένα λεωφορεία να είναι κατηγορίας EURO05 (ή μεταγενέστερης), έναντι των κατηγοριών EURO02, EURO03 ή/και EURO04 στις οποίες ανήκει ο υφιστάμενος στόλος του Οργανισμού.

Στην ίδια μελέτη εκτιμήθηκε το μηνιαίο μίσθωμα (κοινό για τα αρθρωτά και τα κανονικά λεωφορεία) στα € 3.000,00, σταθερό καθ' όλη την διάρκεια της σύμβασης, που είναι εύλογο και συμφέρον για τον ΟΑΣΘ. Στον υπολογισμό του κόστους του μηνιαίου μισθώματος δεν έχει λογιστεί τυχόν έκπτωση, στο πλαίσιο του σχετικού διεθνούς διαγωνισμού. Επισημαίνεται ότι στο κόστος της μίσθωσης περιλαμβάνονται όλες οι δαπάνες συντήρησης, ώστε να είναι διαθέσιμο καθημερινά, τουλάχιστον το 90% του μισθωμένου στόλου.

4. Η αγορά λεωφορείων από τον Δήμο Θεσσαλονίκης αποτελεί ιδιαίτερη περίπτωση, καθώς πρόκειται για απευθείας σύμβαση μεταξύ αδελφοποιημένων Δήμων, και πάντως δεν είναι χωρίς σημαντικό κόστος για τον ΟΑΣΘ.

Συγκεκριμένα, ο ΟΑΣΘ βαρύνεται με το κόστος των μεταφορικών, των ελαστικών, της τηλεματικής, των παραθύρων, των κλιματιστικών μονάδων κλπ. ώστε τα λεωφορεία να

---

μπορούν να ανταποκριθούν στις συνθήκες της αστικής συγκοινωνίας στην Θεσσαλονίκη. Το κόστος αυτό, τελικά, υπερβαίνει το διπλάσιο του κόστους αγοράς των λεωφορείων του Δήμου Θεσσαλονίκης. Τέλος, τον ΟΑΣΘ βαρύνει και το κόστος συντήρησης των λεωφορείων αυτών.

5. Πέραν του ιδιαίτερα συμφέροντος κόστους, η μίσθωση προσφέρει και σειρά άλλων πλεονεκτημάτων. Ενδεικτικά:
  - Διασφάλιση της διαθεσιμότητας του 90% του συμβατικού αριθμού των οχημάτων σε καθημερινή βάση, καθώς ο Ανάδοχος θα υποχρεούται να προβαίνει σε αντικατάσταση εντός 48ώρου κάθε λεωφορείου που εμφανίζει πρόβλημα, ώστε να είναι διαθέσιμο για ασφαλή κυκλοφορία, σε καθημερινή βάση, τουλάχιστον το 90% του συμβατικού αριθμού των οχημάτων.
  - Ο πλήρης εξοπλισμός, με δαπάνες του αναδόχου, των λεωφορείων με συστήματα τηλεματικής, πλήρως συμβατά με το υφιστάμενο σύστημα τηλεματικής του ΟΑΣΘ.
  - Η βαφή των λεωφορείων στα χρώματα του ΟΑΣΘ (κατόπιν υπόδειξης από τον ΟΑΣΘ).
  - Η πλήρης συντήρηση των οχημάτων (τακτική, προληπτική, έκτακτη), περιλαμβανομένων των υλικών και της εργασίας. Τον ανάδοχο θα βαρύνουν όλες οι πάσης φύσεως δαπάνες και εργασίες που απαιτούνται, ώστε τα λεωφορεία να διατηρούνται σε άριστη κατάσταση, για ασφαλή κυκλοφορία σε καθημερινή βάση, και η διάθεση της απαιτούμενης τεχνικής υποδομής (συνεργείο, κινητά συνεργεία, κλπ.).
  - Ο ετήσιος τεχνικός έλεγχος (ΚΤΕΟ) του συνόλου του συμβατικού αριθμού των μισθωμένων λεωφορείων.
  - Το μίσθωμα παραμένει σταθερό καθ' όλη την διάρκεια της μισθωτικής σύμβασης.
6. Στο πλαίσιο του διενεργηθέντος (26.06.2020) διεθνούς ανοιχτού διαγωνισμού, προσφέρθηκε στον ΟΑΣΘ, έκπτωση 5%, και επομένως, το μηνιαίο μίσθωμα ανήλθε σε € 2.850, σταθερό για όλη την διάρκεια της μισθωτικής σύμβασης.
7. Ο ΟΑΣΘ, κάνοντας χρήση σχετικού όρου του τεύχους δημοπράτησης, ζήτησε και έλαβε πρόσθετη έκπτωση 1% για το μίσθωμα των κανονικών λεωφορείων. Δηλαδή, τελικά το μίσθωμα διαμορφώθηκε σε € 2.850 /μήνα για τα αρθρωτά και σε € 2.820 /μήνα για τα κανονικά λεωφορεία.
8. Δεν πρέπει να διαλάθει της προσοχής σας, ότι σύμφωνα με τα απολογιστικά στοιχεία εκτέλεσης του προϋπολογισμού για το 2019, μόνο το μέσο κόστος συντήρησης στον ΟΑΣΘ, ανέρχεται σε περίπου € 73.000 ετησίως, και στην διάρκεια των τριάντα (30) μηνών της σύμβασης μίσθωσης ανέρχεται σε περίπου € 182.500 (Παράρτημα 1 της συνημμένης μελέτης). Δηλαδή, **μόνο το κόστος συντήρησης είναι υπερδιπλάσιο του κόστους μίσθωσης** (χωρίς έκπτωση). Επισημαίνεται ότι στο κόστος μίσθωσης περιλαμβάνονται όλες οι δαπάνες συντήρησης των λεωφορείων.
9. Είναι προφανές ότι η αδράνεια της προηγούμενης πενταετίας οδήγησε σε κατάρρευση την αστική συγκοινωνία στην Θεσσαλονίκη, γεγονός που κατέστησε αναγκαία την άμεση

---

εισαγωγή στο σύστημα λεωφορείων. Η ανάγκη αυτή έγινε επιτακτική ιδίως με το ξέσπασμα της πανδημίας covid-19.

Ο μοναδικός τρόπος να εισαχθούν το συντομότερο δυνατόν λεωφορεία στο σύστημα της αστικής συγκοινωνίας ήταν η μίσθωση μεταχειρισμένων λεωφορείων, καθώς τα οχήματα έχουν ήδη κατασκευαστεί και υπάρχουν.

Αντίθετα, τα καινούργια λεωφορεία πρέπει να κατασκευαστούν εξ αρχής, κάτι που απαιτεί διάστημα από δώδεκα (12) ως δεκαοκτώ (18) μήνες μετά την υπογραφή σύμβασης (που απαιτεί επίσης δώδεκα (12) ως δεκαοκτώ (18) μήνες για τον σχετικό διεθνή διαγωνισμό).

10. Σε ότι αφορά την επάρκεια προσωπικού, ιδίως οδηγών, αναφέρεται ότι καθημερινά περισσότεροι από 100 οδηγοί σε κάθε βάρδια δεν απασχολούνται, λόγω της έλλειψης λεωφορείων. Συνεπώς, υπάρχει έλλειψη οχημάτων και όχι οδηγών, και γι' αυτό ο ΟΑΣΘ προχώρησε στην μίσθωση λεωφορείων.

11. Αντίστοιχα, στην Διεύθυνση Συντήρησης απασχολούνται σήμερα 456 εργαζόμενοι, πράγμα που σημαίνει ότι σε πλήρη ανάπτυξη του στόλου του ΟΑΣΘ (500 λεωφορεία) αντιστοιχεί ένας (1) εργαζόμενος της συντήρησης σε κάθε λεωφορείο. Συνεπώς, ούτε και στην συντήρηση υπάρχει έλλειψη προσωπικού.

Σήμερα, η μεθοδική προσπάθεια των τελευταίων δώδεκα μηνών αποδίδει καρπούς, και στο αμέσως προσεχές διάστημα **ΔΕΝ ΘΑ ΥΦΙΣΤΑΤΑΙ πρόβλημα ΟΑΣΘ**, αλλά η περιπέτεια της αστικής συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης θα αποτελεί θλιβερό παρελθόν.

Χάρης στην στήριξη της Κυβέρνησης, ο ΟΑΣΘ της νέας εποχής θα είναι αποτελεσματικός, βιώσιμος και ψηφιακός.

Με τιμή

καθ. Γεώργιος Σκόδρας  
Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος

Συνημμένο: ένα (1)

1. Μελέτη κόστους για την διασφάλιση τροχαίου υλικού στον ΟΑΣΘ, Φεβρουάριος 2020