

Θα συζητηθεί η πρώτη με αριθμό 106/30-10-2020 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου της Βουλευτού Α΄ Θεσσαλονίκης της Νέας Δημοκρατίας κ. Άννας Ευθυμίου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Η κατάσταση του ΟΑΣΘ». Θα απαντήσει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής.

Κυρία Ευθυμίου, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ANNA EYΘYMIΟΥ: Κύριε Υπουργέ, από την αρχή της πανδημίας ως Βουλευτής, στο πλαίσιο των κοινοβουλευτικών μου καθηκόντων, έχω αναλάβει διάφορες πρωτοβουλίες τόσο σε υγειονομικό επίπεδο, σε επισκέψεις σε νοσοκομεία, όσο και στο επίπεδο της παιδείας, με προτάσεις μου και παρεμβάσεις μου, όσο και με συνεχή επαφή και διασκέψεις με παραγωγικούς φορείς. Παράλληλα και με την ιδιότητά μου ως δημοτικής συμβούλου στον Δήμο Θεσσαλονίκης, έχω μια σχέση έντονης αλληλοδιάδρασης με την κοινωνία.

Στο πλαίσιο αυτό, τα μηνύματα που έχω προσλάβει από την κοινωνία της Θεσσαλονίκης είναι ότι προβάλλει ως μείζον το θέμα των μέσων μαζικής μεταφοράς και συγκεκριμένα το θέμα του ΟΑΣΘ. Για τον λόγο αυτό κατέθεσα την ερώτηση αυτή προς εσάς.

Συγκεκριμένα, η σημερινή Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας παρέλαβε από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ έναν ΟΑΣΘ που οι δυνατότητές του ήταν πολύ μειωμένες και δεν μπορούσαν να ανταποκριθούν ούτε κατ' ελάχιστον στις ανάγκες μαζικής μεταφοράς των Θεσσαλονικέων.

Μετά από τη δημοσίευση και εφαρμογή του ν. 4482/2017, δυνάμει του οποίου εξαγοράστηκε και τέθηκε σε εκκαθάριση ο ΟΑΣΘ και συστήθηκε ένας νέος δημόσιος φορέας, ο ΟΣΕΘ, κι ένας νέος εκτελεστικός του συγκοινωνιακού έργου φορέας, η ΑΣΥΘ, η νέα διοίκηση του ΟΑΣΘ, με Πρόεδρο τον κ. Στέλιο Παππά, επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, παρέλαβε έναν στόλο λεωφορείων, στη δυναμική του οποίου περιλαμβάνονταν τετρακόσια είκοσι δύο λεωφορεία σε κυκλοφορία την ημέρα. Ωστόσο, η τότε διοίκηση του ΟΑΣΘ, επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, παρέδωσε στους Θεσσαλονικείς έναν στόλο λεωφορείων με σταδιακά μειούμενη δυναμική, η οποία έφτασε τον μήνα Ιούλιο του 2019 να αριθμεί μόλις διακόσια εξήντα ένα λεωφορεία την ημέρα, σύμφωνα με πληθώρα δημοσιευμάτων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την απίστευτη ταλαιπωρία των Θεσσαλονικέων κατά τις εσωτερικές μετακινήσεις τους στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με την εκλογή της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και με σκοπό, αρχικά, τόσο την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, όσο στη συνέχεια τις ανάγκες μείωσης

του συνωστισμού στα μέσα μαζικής μεταφοράς λόγω της πανδημίας του κορωνοϊού, πραγματοποίησε σημαντικές πρωτοβουλίες σε συνεργασία με τον ΟΑΣΘ και τους υπόλοιπους εποπτευόμενους φορείς. Μεταξύ των πρωτοβουλιών αυτών ήταν η σύναψη σύμβασης με την εταιρεία ΚΤΕΛ, όπως επίσης και η εκχώρηση είκοσι πέντε γραμμών στον ΟΑΣΘ αλλά και η σύναψη σύμβασης για τη μίσθωση εκατόν ογδόντα μεταχειρισμένων λεωφορείων, εκ των οποίων ήδη τα πρώτα πενήντα τέσσερα λεωφορεία εντάχθηκαν στον στόλο του ΟΑΣΘ.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε, κύριε Υπουργέ, ποια είναι τα μελλοντικά σας σχέδια για την ενίσχυση του ΟΑΣΘ και τη διευκόλυνση των πολιτών όσον αφορά τις μετακινήσεις τους και με ποιον χρονικό ορίζοντα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ πολύ, κυρία συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Αγαπητή κυρία Ευθυμίου, με την ερώτησή σας μου δίνετε την ευκαιρία να διευκρινίσουμε μια σειρά από ζητήματα για τα θέματα του ΟΑΣΘ. Η ερώτησή σας είναι πραγματικά επίκαιρη, γιατί όλο αυτό το χρονικό διάστημα,

δυστυχώς, έχουν ακουσθεί από την Αξιωματική Αντιπολίτευση πράγματα ανυπόστατα, που δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα. Κι επειδή ακόμα τις τελευταίες μέρες ακούμε πραγματικά «τέρατα» από τον ΣΥΡΙΖΑ, θέλω να πω ότι το πολιτικό ψεύδος έχει τα όριά του. Από ένα σημείο και μετά αρχίζει να γίνεται γελοίο και επικίνδυνο, και αναφέρομαι στο πρόσφατο γεγονός ενός μικρού ατυχήματος που έγινε σε λεωφορείο του ΟΑΣΘ τις περασμένες ημέρες. Δεν είναι δυνατόν η Αξιωματική Αντιπολίτευση να κινδυνολογεί για ένα μεμονωμένο τεχνικό πρόβλημα, που αντιμετωπίστηκε επιτόπου από τον οδηγό, να το μεγεθύνει και να επιχειρεί να πανικοβάλλει το επιβατικό κοινό.

Τόσο πολύ τους έχει πειράξει, κυρία Ευθυμίου, που ενώσαμε δυνάμεις με τον Δήμο Θεσσαλονίκης; Διότι αντί να καθόμαστε με τα χέρια σταυρωμένα, δεχθήκαμε και τη δωρεά του Δήμου Θεσσαλονίκης με τα πενήντα λεωφορεία. Τα πήραμε τα λεωφορεία αυτά, τα ελέγχουμε, σύμφωνα με όλες τις προβλεπόμενες διαδικασίες, και τα βγάζουμε σταδιακά στον δρόμο. Ποτέ δεν είπαμε στο επιβατικό κοινό ότι τα λεωφορεία αυτά είναι καινούργια. Είπαμε ότι τα λεωφορεία αυτά είναι μεταχειρισμένα, αλλά πολύ καλύτερα από τα λεωφορεία που έχει σήμερα ο ΟΑΣΘ, που ξεπερνούν τα δεκαπέντε χρόνια.

Το συγκεκριμένο συμβάν, λοιπόν, το ελέγχουμε και κυρίως, ελέγχουμε, κυρία Ευθυμίου, γιατί βρέθηκε το λεωφορείο σε σημείο που δεν προβλεπόταν

και αν έγινε μη προβλεπόμενη χρήση του. Θα περιμένουμε τα αποτελέσματα του ελέγχου και είμαι στη διάθεσή σας να επανέλθω, όταν έχουμε αυτά τα αποτελέσματα.

Επιτρέψτε μου, λοιπόν, πρώτα από όλα, να αναφερθώ συνοπτικά στο τι παραλάβαμε, πού βρισκόμαστε και πού πάμε. Τους τελευταίους αυτούς δεκαπέντε μήνες κληθήκαμε να διαχειριστούμε, όπως αναφερθήκατε, μια τεράστια κρίση. Ουδείς κάτοικος της Θεσσαλονίκης το αμφισβητεί αυτό.

Τα στοιχεία μιλάνε από μόνα τους. Και τι λένε αυτά τα στοιχεία;

Πρώτον, μέχρι τον Αύγουστο του 2019 κυκλοφορούσαν στους δρόμους της Θεσσαλονίκης διακόσια τριάντα πέντε λεωφορεία. Τι σημαίνει αυτό πρακτικά; Ότι εκτελούνταν αποκλειστικά και μόνο το 40% του μεταφορικού έργου.

Δεύτερον, βρήκαμε ένα απαρχαιωμένο τροχαίο υλικό, απαρχαιωμένο στόλο λεωφορείων, με μέσο όρο ηλικία τα δεκαπέντε έτη και μάλιστα το 60% των οχημάτων είχε ηλικία πάνω από δεκαοκτώ έτη. Τι έκανε η διοίκηση του ΟΑΣΘ τότε, η οποία ήταν διορισμένη από τον ΣΥΡΙΖΑ; Επέκτειναν με το άρθρο 34 του ν. 4530 τον επιτρεπτό χρόνο κυκλοφορίας των λεωφορείων από τα είκοσι στα είκοσι τρία χρόνια. Αφού δεν είχαν προνοήσει να κάνουν

ανανέωση του στόλου, τι έκαναν; Αυξήσανε τα όρια ηλικίας του στόλου, απόφαση που είχε δυσμενέστατες συνέπειες για το συγκοινωνιακό έργο.

Και αναφέρομαι, επίσης –και κλείνω, κυρία Πρόεδρε, για να έχω χρόνο στη δευτερολογία μου για να σας πω τι θα κάνουμε εμείς- σε κάτι που επανέλαβε, μάλιστα, και ο κ. Τσίπρας, ο Αρχηγός του ΣΥΡΙΖΑ στη συνέντευξη Τύπου την Παρασκευή. Αναφέρομαι σε αυτό που είπε, το οποίο για άλλη μια φορά δείχνει ότι το ψεύδος δεν έχει όρια, στη δήθεν κατάργηση από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, του διαγωνισμού για την προμήθεια επτακοσίων πενήντα λεωφορείων. Αυτό είναι ο απόλυτος ορισμός του fake news! Ο ΣΥΡΙΖΑ για άλλη μια φορά δυστυχώς αποδεικνύει ότι αποστρέφεται την αλήθεια. Διότι η αλήθεια είναι ότι καμία κυβέρνηση και κανένας υπουργός δεν κατήργησε αυτόν το διαγωνισμό, αλλά ότι η αρμόδια Ανεξάρτητη Αρχή Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών ήταν αυτή που στις 2 Αυγούστου ακύρωσε τον διαγωνισμό.

Θα καταθέσω και στα Πρακτικά την απόφαση της Ανεξάρτητης Αρχής.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τώρα, γιατί τον ακύρωσε είναι μια κουβέντα που δεν είναι επί του παρόντος, αλλά στην ουσία υπήρχαν υπερβολικές τεχνικές προδιαγραφές. Ερχόταν σε σύγκρουση ο διαγωνισμός αυτός με τις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού και δημιουργούσε πολλά ερωτηματικά ως προς τη χρηματοδότηση της διακήρυξης.

Τρίτον, παρά το γεγονός ότι η διοίκηση του ΟΑΣΘ είχε λάβει από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ –ακούστε- 165.000.000 ευρώ, εμείς, κυρία Ευθυμίου, βρήκαμε άδεια ταμεία, χρέη παντού, απλήρωτα ενοίκια, ακόμα και τα κοινόχρηστα των γραφείων. Οι οφειλές για φόρους και ΦΠΑ της διετίας 2017-2019 ανέρχονταν σε ύψος 21.000.000 ευρώ.

Αυτό είναι, λοιπόν, το θεάρεστο έργο του ΣΥΡΙΖΑ στον ΟΑΣΘ. Αυτό έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ τη διετία 2017-2019. Αυτό είναι το αποτέλεσμα της κρατικοποίησης, της πρώτης κρατικοποίησης που έχει γίνει στην Ευρώπη τα τελευταία είκοσι πέντε χρόνια.

Στη δευτερολογία μου θα επανέλθω και θα σας πω τι κάναμε εμείς αυτούς τους δεκαπέντε μήνες, κυρία Ευθυμίου, και τι σκοπεύουμε να κάνουμε στο μέλλον, έτσι ώστε να υπάρχει μια πλήρης εικόνα για το επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης, τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδος, η οποία αυτήν τη στιγμή δεν έχει –κι αυτό το παραδεχόμαστε- τις συγκοινωνίες που της αξίζουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ.

Κυρία συνάδελφε, έχετε τρία λεπτά καιρό. Θα σας παρακαλέσω, όμως, κατά τον Κανονισμό να μιλήσετε όρθια.

ANNA EYΘYMIOY: Κύριε Υπουργέ, εγώ ως προς την πρωτολογία σας θα θέσω τρία θέματα.

Το πρώτο θέμα αφορά την πολύ σημαντική διευκρίνιση που κάνατε για τους Θεσσαλονικείς, ότι ήταν ένα εκτεταμένης έκτασης γεγονός που συνέβη στο λεωφορείο από τη Λειψία και ότι όλα ελέγχονται στις κατάλληλες προδιαγραφές, όπως επίσης και ότι θα διερευνηθεί γιατί βρέθηκε σε έναν τόπο που δεν προβλεπόταν.

Θεωρώ πως είναι προς την πολύ σωστή κατεύθυνση να γνωρίζουν οι Θεσσαλονικείς τι πραγματικά έχει γίνει, ώστε να μην σπέρνεται ο φόβος για Μέσα με τα οποία εξυπηρετούνται καθημερινά.

Το δεύτερο θέμα που θα ήθελα να εστιάσω είναι το γεγονός ότι υπήρξε η επέκταση της σύμβασης αυτής ως προς τη βιωσιμότητα και τη ζωή των

λεωφορείων για άλλα τρία χρόνια. Πράγματι, γνωρίζω καλά -γιατί έχω συναντηθεί και με τη διοίκηση του ΟΑΣΘ- ότι ήταν μια πρακτική και δυστυχώς έμπαινε το πρόβλημα κάτω από το χαλί. Όμως, αυτή η πρακτική δεν μπορούσε να πάει παραπάνω, γιατί οι Θεσσαλονικείς έζησαν το εξής: Με την επέκταση της ζωής των λεωφορείων για άλλα τρία χρόνια από τον στόλο που πραγματικά υπήρχε, στην ουσία να μην λειτουργούν ούτε τα μισά, κύριε Υπουργέ. Ήταν μία πάρα πολύ δύσκολη κατάσταση αυτή. Είναι σημαντικό που αυτή τη στιγμή ο στόλος ενισχύεται και με τη σύμβαση leasing και με τα ΚΤΕΛ, αλλά και με τα λεωφορεία από τη Λειψία.

Τρίτον, μας διευκρινίσατε ότι πραγματικά δεν υπήρξε κατάργηση του διαγωνισμού, αλλά ακύρωση του διαγωνισμού για λόγους οι οποίοι είναι συγκεκριμένοι και καταγράφονται. Είναι προς γνώση, δεν είναι κάτι κρυφό.

Να τονίσω και κάτι ακόμα, κλείνοντας. Η κατάσταση που έχετε να διαχειριστείτε αυτή τη στιγμή με τον ΟΑΣΘ είναι τα πολλά χρέη. Μάλιστα, υπάρχουν χρέη απλήρωτα από ενοίκια, τα οποία βαρύνουν αυτή τη στιγμή τους ιδιοκτήτες και με πολλαπλές φορολογικές υποχρεώσεις, γιατί έχουν βεβαιωθεί.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ, κυρία συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Στην πρωτολογία μου νομίζω πως έκανα σαφή την κατάσταση την οποία παραλάβαμε.

Τι κάναμε, όμως, εμείς επί δεκαπέντε μήνες; Διότι νομίζω ότι αυτή τη στιγμή δεν έχει νόημα να λέμε τι παραλάβαμε. Νομίζω ότι οι συμπολίτες σας στη Θεσσαλονίκη είχαν πλήρη εικόνα για τη διάλυση του Οργανισμού τα τελευταία χρόνια. Τι κάναμε εμείς, όπως αναφέρετε και στην ερώτησή σας;

Πρώτον, προχωρήσαμε σε συνεργασία με τα ΚΤΕΛ για την περιαστική ζώνη της Θεσσαλονίκης. Ανατέθηκαν συνολικά τριάντα μία γραμμές και πλέον καλύπτεται το 100% των αναγκών με εκατόν σαράντα πέντε λεωφορεία συνολικά από τα ΚΤΕΛ. Η σύμβαση λειτουργεί αποτελεσματικά και η προσπάθεια πραγματικά έχει αγκαλιαστεί από το επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης.

Δεύτερον, ενώσαμε τις δυνάμεις μας με τον Δήμο Θεσσαλονίκης. Μου δίνεται η ευκαιρία να ευχαριστήσω από το Βήμα της Βουλής για άλλη μία φορά τον Δήμαρχο Θεσσαλονίκης, ο οποίος φρόντισε έτσι ώστε να προμηθευτούμε πενήντα λεωφορεία από τον Δήμο Λειψίας, για να τα έχουν

στη διάθεσή τους στον ΟΑΣΘ. Επαναλαμβάνω ότι έχουν παραδοθεί ήδη τα πρώτα έντεκα λεωφορεία, εκ των οποίων τα τέσσερα κυκλοφορούν στη Θεσσαλονίκη. Τα λεωφορεία αυτά έρχονται από τον Δήμο Λειψίας. Είναι μεταχειρισμένα. Είναι δεκαετίας. Δεν είναι καινούργια, αλλά είναι πολύ καλύτερα από τα λεωφορεία τα οποία έχουμε αυτήν τη στιγμή στη διάθεσή μας στον ΟΑΣΘ.

Τι άλλο κάναμε; Τρίτον, προχωρήσαμε στον διαγωνισμό για τη μίσθωση -το λεγόμενο leasing- εκατόν ογδόντα λεωφορείων. Θα μου επιτρέψετε να πω, κυρία Ευθυμίου, ότι είναι κάτι πρωτοποριακό για τα δεδομένα του ελληνικού Δημοσίου και αυτό ακριβώς κάνουμε και εδώ στην Αθήνα, έτσι ώστε να πάρουμε κάποια λεωφορεία τώρα που τα έχουμε άμεση ανάγκη. Τα λεωφορεία αυτά στη Θεσσαλονίκη ήδη βρίσκονται στους δρόμους. Εξυπηρετούν αυτό που αποκαλούμε το «Μητροπολιτικό Κέντρο της Θεσσαλονίκης». Είναι ήδη εξήντα λεωφορεία στους δρόμους.

Τέταρτον, νομοθετήσαμε με ΠΝΠ αρχικά και με τον ν. 4722 τον Σεπτέμβριο, ώστε να διασφαλίσουμε την επάρκεια του στόλου των λεωφορείων, επιταχύνοντας τις διαδικασίες.

Πέμπτον, μεριμνήσαμε για τη σταθερή χρηματοδότηση των αστικών συγκοινωνιών. Πέραν των όσων σας έχω αναφέρει, έχουμε εγκρίνει για το 2020 χρηματοδότηση ύψους 48 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ διαθέσαμε

επιπλέον 55 εκατομμύρια ευρώ για τη μίσθωση των λεωφορείων. Επίσης, εν μέσω πανδημίας δημιουργήσαμε μία νέα γραμμή, την 32N, που ενώνει τις δυτικές συνοικίες της Θεσσαλονίκης με όλα τα νοσοκομεία του κέντρου, που ήταν πάγιο αίτημα. Δηλαδή, θα εξυπηρετούνται τα Νοσοκομεία «Γ. ΓΕΝΝΗΜΑΤΑΣ», «Ο ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ», «ΑΧΕΠΑ» και «ΙΠΠΟΚΡΑΤΕΙΟ» χωρίς μετεπιβίβαση.

Μια που ξεκίνησα, λοιπόν, την τοποθέτησή μου επικαλούμενος στοιχεία, θα έρθω να σας πω ποια είναι τα στοιχεία που έχουμε σήμερα.

Παραλάβαμε διακόσια τριάντα πέντε λεωφορεία. Σήμερα κυκλοφορούν στη Θεσσαλονίκη τετρακόσια λεωφορεία. Μιλάμε, δηλαδή, για μία αύξηση 70% μέσα σε δεκαπέντε μήνες. Αυτά πέτυχε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και αυτήν την κατάσταση είχε παραλάβει.

Να σας σημειώσω αυτό που θα κάνουμε από εδώ και στο εξής, το τρίτο βήμα: Θα γίνει σταδιακά -και ξεκινάμε ήδη αυτόν τον μήνα- ο μεγάλος διαγωνισμός για φιλικά προς το περιβάλλον λεωφορεία, για ηλεκτροκίνητα λεωφορεία, τα οποία θα είναι στους δρόμους της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Αυτοί οι διαγωνισμοί, όμως, είναι μεγάλοι διεθνείς διαγωνισμοί. Έχουν μία διαδικασία τουλάχιστον δεκαοχτώ μηνών. Για αυτό το λόγο και λόγω της πανδημίας, αποφασίσαμε να συμπράξουμε με τα ΚΤΕΛ και

να κάνουμε και τα leasing, έτσι ώστε να αντιμετωπίσουμε αυτό το κενό που έχει δημιουργηθεί.

Σας ευχαριστώ πολύ για την ερώτησή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.