

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ Αθήνα 1-10-2019 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθ. Πρωτ. ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	66
Ημερομηνία Κατάθεσης	2-10-19
Ώρα Κατάθεσης	13:10

ΕΠΙΚΑΙΡΗ ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Με το ν.4482/2017, η προηγούμενη κυβέρνηση κρατικοποίησε τον ΟΑΣΘ.

Η Ν.Δ., ως Αξιωματική Αντιπολίτευση, καταψήφισε τις σχετικές νομοθετικές πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης για την κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ, όπως και την παρ. 3 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018 για την εκχώρηση έργου του ΟΑΣΘ σε τρίτους φορείς, κλπ). Μάλιστα, **όταν η προηγούμενη Κυβέρνηση ανέθεσε μικρό μέρος του έργου του ΟΑΣΘ** (20 λεωφορεία και 6 περιφερειακές λεωφορειακές γραμμές) **στην ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.**, βουλευτές Θεσσαλονίκης της Ν.Δ. την **κατήγγειλαν**, ως απαράδεκτη και χαριστική.

Η **κοινοτική νομοθεσία** (Κανονισμός 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και η **εθνική** (ν. 4412/2016 περί προμηθειών, αναθέσεων έργων, κλπ, και η ειδική ρύθμιση της παρ. 3 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018), τις οποίες υποχρεούνται το Ελληνικό Δημόσιο, ο ΟΑΣΘ και ο Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. να εφαρμόζουν, ορίζουν ότι **η ανάθεση έστω και μέρους του συγκοινωνιακού έργου**, θα πρέπει να γίνει **με διαγωνιστική διαδικασία**. Σε αντίθεση με τα παραπάνω οριζόμενα, μέρος του έργου του ΟΑΣΘ ανατέθηκε στην ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. με απευθείας ανάθεση, μετά από διαπραγματεύσεις.

Το τελευταίο διάστημα γίνονται ανακοινώσεις (και απ' τον Πρωθυπουργό της Χώρας κατά την ομιλία του και συνέντευξή του στη ΔΕΘ) **περί επικείμενης ολοκλήρωσης των διαβουλεύσεων και ανάθεσης του 1/3 περίπου του έργου του ΟΑΣΘ** (ακόμη και για γραμμές που είχαν ανατεθεί στον ΟΑΣΘ το 1979 με το ν. 866/1979, στο πλαίσιο της επέκτασης τότε της οικονομικής συμφωνίας Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ).

Επί πλέον, με την από 30.4.2001 αρχική οικονομική συμφωνία είχε ορισθεί ως ηλικία των λεωφορείων, που προμηθευόταν και υπεχρεούτο να προμηθεύεται πάντα καινούργη ο ΟΑΣΘ, **τα 12 έτη**. Στη συνέχεια, με αποφάσεις των **Κυβερνήσεων της Ν.Δ. και του ΣΥΡΙΖΑ**, η ηλικία των λεωφορείων αυξήθηκε **στα 15, 18, 20 και 23 έτη**. Η ως άνω αύξηση της ηλικίας των λεωφορείων αποτέλεσε και την βασικότερη αιτία αυξημένων βλαβών και ακινητοποιήσεων των διατιθέμενων 618 λεωφορείων, με αποτέλεσμα να μην **κυκλοφορούν πάνω από 300**, με αρνητικές επιπτώσεις στην

εξυπηρέτηση των πολιτών και στην οικονομική και κοινωνική ζωή της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής αυτής.

Ερωτάται ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών

1. Ποια είναι η **θεσμική πολιτική** που η Κυβέρνηση προτίθεται να εφαρμόσει στην **Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης**, όσον αφορά τις **αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες**; Θα συνεχίσει την εφαρμογή του ν. 4482/2017 ως ισχύει, ή θα επανεξετάσει το ισχύον θεσμικό πλαίσιο και προς ποια κατεύθυνση; Σχεδιάζει συγκεκριμένη πολιτική για τις επιβατικές μεταφορές μέχρι και από την έναρξη λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης; Εν τω μεταξύ, προτίθεσθε να λάβετε αποφάσεις και πρωτοβουλίες, ούτως ώστε, με ένα **αποτελεσματικό πρόγραμμα συντήρησης και αποκατάστασης βλαβών** των υφιστάμενων λεωφορείων, να προστίθενται σταδιακά όλο και περισσότερα λεωφορεία στην εξυπηρέτηση των πολιτών, δεδομένου ότι για την εξυπηρέτηση τους θα πρέπει να κυκλοφορούν καθημερινά **πάνω από 500 λεωφορεία**;

2. Τι θα αποφασίσετε ως προς την υφιστάμενη **σύμβαση ανάθεσης στην ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.** και **πόσο αληθεύουν** δημοσιεύματα και δηλώσεις αρμοδίων, ότι διεξάγονται διαβουλεύσεις με το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης και άλλα όμορα ΚΤΕΛ για την **ανάθεση του 1/3 του έργου του ΟΑΣΘ, κατά παράβαση της κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας** περί διαγωνισμών ;

Ο ερωτών βουλευτής

Χαράλαμπος Γ. Καστανίδης
Βουλευτής Α΄ Θεσσαλονίκης