

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 2271
Ημερομ. Κατάθεσης: 20/6/2025



Κοινοβουλευτική Ομάδα

Λεωφ. Ηρακλείου 145, 14231 ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ,
τηλ.: 2102592213, 2102592105, 2102592258, fax: 2102592097
e-mail: ko@vouli.kke.gr, <http://www.kke.gr>
Γραφεία Βουλής: 2103708168, 2103708169, fax: 2103707410

Προς το Προεδρείο της Βουλής

ΑΝΑΦΟΡΑ

Για τους κ. Υπουργούς Εργασίας & Κοινωνικής Ασφάλισης και Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: Να αντιμετωπιστούν άμεσα τα ζητήματα ασφάλειας των εργαζομένων και των επιβατών των ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης

Καταθέτουμε **ΑΝΑΦΟΡΑ** τα Κείμενα του Σωματίου Εργαζομένων στην Επιχείρηση ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, στα οποία αναλύουν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν, τα οποία σχετίζονται τόσο με τα εργασιακά τους δικαιώματα όσο και με την ασφάλεια των εργαζομένων και των επιβατών και ζητούν να πραγματοποιηθεί τετραμερής συνάντηση μεταξύ των Υπουργείων, του Σωματίου και της Διοίκησης του ΟΣΕΘ.

Αθήνα 16/06/2025

Οι καταθέτοντες βουλευτές

Δελής Γιάννης

Στολτίδης Λεωνίδας



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 3741
Ημερομ. 10.06.2025

Σωματείου εργαζομένων στην επιχείρηση
ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

Αριθ.Εγκρ.Πρωτ.Θεσσαλονίκης 183 Σ/2024

Email : somateio.ktel.thess@gmail.com

Τηλ. Επικοινωνίας [REDACTED]

ΠΡΟΣ: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κο.Δήμα Χρίστο

ΠΡΟΣ: Υπουργείο Εργασίας κα.Κεραμεως Νίκη

Κοινοποίηση: Αναπληρωτή Υπουργό κο.Κυρανακη Κων/νο

Κοινοποίηση: Γεν. Γραμματέας Μεταφορών κα.Δέσποινα Παληαρούτα

Κοινοποίηση: Υφυπουργό Εργασίας κο.Καραγκούνη Κων/νο

Κοινοποίηση: Πρόεδρο της Βουλής

Κοινοποίηση: Κοινοβουλευτικές Ομάδες Κόμματος

Κοινοποίηση: Επιθεώρηση Εργασίας Ε.Υ.Α.Ε Μητροπόλεως 110

Κοινοποίηση: Επιθεώρηση Εργασίας Δυτικού Τομέα Αισώπου 22

Κοινοποίηση: Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας (Ο.Σ.Μ.Ε.)

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. (Σ.Ε.Ε.Κ.Θ.)

Με το παρόν υπόμνημα θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε, σε σχέση με γεγονότα και συμπεριφορές, τα οποία δημιουργούν προβλήματα, τόσο στις εργασιακές σχέσεις των εργαζόμενων στην επιχείρηση με την επωνυμία «ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.», όσο και στην με ασφάλεια διενέργεια των δρομολογίων, για το επιβατικό κοινό.

Εισαγωγικά και προκειμένου να ενημερωθείτε, θέλουμε να σας αναφέρουμε ότι, μετά την απόλυση των μελών του νεοσύστατου Σωματείου μας (Προέδρου, Αντιπροέδρου και Γ. Γραμματέα) στα τέλη Δεκεμβρίου του 2024, για την παρανομία των οποίων έχει ήδη αποφανθεί η δικαιοσύνη, με την έκδοση απόφασης του Μονομελούς Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης (ειδική διαδικασία εργατικών διαφορών) με αρ. 7459/2025, επαναφέροντας μας όλους με συμβάσεις εργασίας

αναδρομικά αορίστου χρόνου, η ανωτέρω επιχείρηση εξακολουθεί να μην συμμορφώνεται και να έχει μετατρέψει σε προσωπική της βεντέτα με τα μέλη της διοίκησης του Σωματείου, τις νόμιμες διεκδικήσεις των εργαζόμενων, όπως αυτές εκφράζονται από το νόμιμα εκλεγμένο προεδρείο του.

Συγκεκριμένα, επαναφέρει προς υπογραφή ατομικές συμβάσεις εργασίας για τους συναδέλφους μας, ορισμένου χρόνου, επαναλαμβάνοντας καταχρηστικούς όρους σε αυτές, σαν να μην υπήρξε ποτέ έκδοση απόφασης του ανωτέρω Δικαστηρίου, συντηρώντας κατ' αυτό τον τρόπο ένα κλίμα έντασης, το οποίο σαφώς και επηρεάζει τους εργαζόμενους οδηγούς αρνητικά. Μας απέστειλε μάλιστα και Εξώδικη, στα ανωτέρω τρία μέλη του Σωματείου, απειλώντας μας ότι παραπληροφορούμε, λόγω του ότι δεν αναφερόμαστε στο γεγονός, ότι η ανωτέρω επιχείρηση κατέθεσε έφεση εναντίον της απόφασης, λες και είμαστε γραφείο τύπου της συγκεκριμένης εταιρείας και όχι διοίκηση Σωματείου εργαζομένων. Για την τύχη της έφεσης, δεν είναι ο παρών χώρος κατάλληλος να αναφερθούμε, πάντως σε καμία περίπτωση δεν θα είναι αυτή που φαντάζεται η ανωτέρω εταιρεία.

Η αντίληψη της εργοδοσίας σε σχέση με ζητήματα που άπτονται της ασφαλούς εκτέλεσης των δρομολογίων, τόσο για τους εργαζόμενους οδηγούς, όσο και για το επιβατικό κοινό, είναι το άλλο σημαντικό ζήτημα, για το οποίο δεν υπάρχει καμία διάθεση συνεννόησης, από την πλευρά της συγκεκριμένης εταιρείας. **Παρά το γεγονός ότι εμείς, επιδεικνύοντας αίσθημα ευθύνης απέναντι στους συναδέλφους μας και στο επιβατικό κοινό, απευθυνθήκαμε στον ΟΣΕΘ, ο οποίος είναι η υπερκείμενη αρχή για τον έλεγχο των ζητημάτων της ασφαλούς και εντός των συμβατικών πλαισίων εκτέλεσης των υποχρεώσεων της συγκεκριμένης εταιρείας και παρά το γεγονός ότι ο ανωτέρω οργανισμός, μέσω του Διευθύνοντος Συμβούλου του, φρόντισε σε ραντεβού στις 26 Μαΐου 2025, το οποίο ο ίδιος διοργάνωσε, να φέρει στο ίδιο τραπέζι την διοίκηση του Σωματείου μας, με αυτές των ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, Σερρών και Χαλκιδικής, διότι θεώρησε ορθά, ότι τα προς συζήτηση ζητήματα-προβλήματα, θα έπρεπε να συζητηθούν με παρουσία όλων των εμπλεκόμενων, η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. διεμήνυσε μέσω του Προέδρου του ΚΤΕΛ Σερρών, ότι δεν παρίσταται στην διαδικασία, λόγω συμμετοχής της διοίκησης του Σωματείου μας (!), το οποίο μάλιστα δήλωσε, ότι δεν το αναγνωρίζει!**

Υπό αυτές τις συνθήκες και έχοντας υποβάλει στον ΟΣΕΘ σε εκείνη τη συνάντηση υπόμνημα με υπαρκτά προβλήματα (το οποίο θα σας καταθέσουμε μαζί με το παρόν), τα οποία άπτονται του απολύτως

ευαίσθητου ζητήματος της ασφαλούς εκτέλεσης των δρομολογίων και για τους οδηγούς και για τους επιβάτες, απευθυνόμαστε σε εσάς, προκειμένου ασκώντας τον θεσμικό σας ρόλο, να καλέσετε σε τετραμερή συνάντηση με τη συμμετοχή του ομολόγου σας από το υπουργείο εργασίας, του ΟΣΕΘ και ημών, ώστε να λάβετε γνώση με τον πλέον επίσημο τρόπο των προβλημάτων και να μεριμνήσετε, στον βαθμό των αρμοδιοτήτων σας, για την επίλυσή τους.

Δεν είμαστε σε θέση να υποχρεώσουμε την εταιρεία ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. να συμμετέχει σε οποιαδήποτε άλλη διαδικασία, πέραν της προσφυγής μας στη Δικαιοσύνη, όπου εκεί δεν υπάρχει η διακριτική ευχέρεια συμμετοχής για κανέναν, καθώς οι αποφάσεις της είναι δεσμευτικές. Αυτό όμως που μπορούμε να κάνουμε και αισθανόμαστε την ευθύνη ότι πρέπει να το πράξουμε, έναντι του επιβατικού κοινού της Θεσσαλονίκης, αλλά και των συναδέλφων μας, είναι να ενημερώσουμε όλους τους φορείς που εμπλέκονται στην ανάθεση των εκάστοτε έργων προς τη συγκεκριμένη εταιρεία, ώστε να ασκήσουν την θεσμική τους εξουσία και να τους υποχρεώσουν να συμμορφωθούν με τη νομοθεσία, η οποία επιβάλλει την ασφαλή λειτουργία των συγκοινωνιών, με λεωφορεία τουλάχιστον ελεγμένα και πιστοποιημένα, ως προς την καλή μηχανική τους κατάσταση. Όπως λέει και μια αγγλική παροιμία, δεν έχει νόημα να κλαίει κανείς πάνω από το χυμένο γάλα. Για αυτούς τους λόγους που θα ενημερωθείτε με λεπτομέρεια από το Σωματείο μας, δεν θέλουμε να μιλήσουμε για αυτά τα προβλήματα, μετά την ύπαρξη αθώων θυμάτων, αλλά πριν.

Αθήνα, 10.06.2025

Το Δ.Σ. του Σωματείου Εργαζομένων στην Επιχείρηση ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.



(Σας επισυνάπτουμε στην παρούσα ανακοίνωση προς ενημέρωσή σας τα απαραίτητα έγγραφα)

**ΠΡΟΣ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

**ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ
ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. (Σ.Ε.Ε.Κ.Θ.)**

Με το παρόν υπόμνημα θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε, σε σχέση με γεγονότα και συμπεριφορές, τα οποία δημιουργούν προβλήματα, τόσο στις εργασιακές σχέσεις των εργαζόμενων στην επιχείρηση με την επωνυμία «ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.», όσο και στην με ασφάλεια διενέργεια των δρομολογίων, για το επιβατικό κοινό. Ενημερωτικό υπόμνημα, αντίστοιχο με το παρόν, έχουμε υποβάλει και προς το Υπουργείο Μεταφορών, στο οποίο αντίστοιχα καλούμε σε τετραμερή συνάντηση, με τη συμμετοχή εκπροσώπων σας, του Υπουργείου Μεταφορών, του Ο.Σ.Ε.Θ. και του Σωματείου μας, προκειμένου αφού πρώτα ενημερωθείτε, να λάβετε μέριμνα στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων σας, για τα προβλήματα που θα σας εκθέσουμε παρακάτω.

Εισαγωγικά και προκειμένου να ενημερωθείτε, θέλουμε να σας αναφέρουμε ότι, μετά την απόλυση των μελών του νεοσύστατου Σωματείου μας (Προέδρου, Αντιπροέδρου και Γ. Γραμματέα) στα τέλη Δεκεμβρίου του 2024, για την παρανομία των οποίων έχει ήδη αποφανθεί η δικαιοσύνη, με την έκδοση απόφασης του Μονομελούς Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης (ειδική διαδικασία εργατικών διαφορών) με αρ. 7459/2025, επαναφέροντας μας όλους με συμβάσεις εργασίας αναδρομικά αορίστου χρόνου, η ανωτέρω επιχείρηση εξακολουθεί να μην συμμορφώνεται και να έχει μετατρέψει σε προσωπική της βεντέτα με τα μέλη της διοίκησης του Σωματείου, τις νόμιμες διεκδικήσεις των εργαζόμενων, όπως αυτές εκφράζονται από το νόμιμα εκλεγμένο προεδρείο του.

Συγκεκριμένα, επαναφέρει προς υπογραφή ατομικές συμβάσεις εργασίας για τους συναδέλφους μας, ορισμένου χρόνου, επαναλαμβάνοντας καταχρηστικούς όρους σε αυτές, σαν να μην υπήρξε ποτέ έκδοση απόφασης του ανωτέρω Δικαστηρίου, συντηρώντας κατ' αυτό τον τρόπο ένα κλίμα έντασης, το οποίο σαφώς και επηρεάζει τους εργαζόμενους οδηγούς αρνητικά. Μας απέστειλε μάλιστα και Εξώδικη, στα ανωτέρω τρία μέλη του Σωματείου, απειλώντας μας ότι παραπληροφορούμε, λόγω του ότι δεν αναφερόμαστε στο γεγονός, ότι η ανωτέρω επιχείρηση κατέθεσε έφεση εναντίον της απόφασης, λες και είμαστε γραφείο τύπου της

συγκεκριμένης εταιρείας και όχι διοίκηση Σωματείου εργαζομένων. Για την τύχη της έφεσης, δεν είναι ο παρών χώρος κατάλληλος να αναφερθούμε, πάντως σε καμία περίπτωση δεν θα είναι αυτή που φαντάζεται η ανωτέρω εταιρεία.

Το ζήτημα όμως είναι, ότι η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., όχι μόνο αποφεύγει να συνομιλήσει μαζί μας, αλλά κυρίως ότι συντηρεί μια σειρά προβλημάτων χωρίς λύση, αποφασίζοντας μόνη της και παρά τα όσα προβλέπουν οι νόμοι και οι κείμενες διατάξεις. Χωρίς πολλές λεπτομέρειες, ήδη αναφερθήκαμε στο ζήτημα του είδους των ατομικών συμβάσεων εργασίας, τις οποίες η ανωτέρω εταιρεία εξακολουθεί να τις χαρακτηρίζει ως ορισμένου χρόνου, ενώ είναι πλέον χαρακτηρισμένες ως αορίστου, από το Μονομελές Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ζήτημα ύπαρξης εργαζόμενων οδηγών δύο ταχυτήτων, στην ίδια επιχείρηση, χωρίς βέβαια την ύπαρξη οποιουδήποτε νόμιμου λόγου για να συμβαίνει αυτό. Οι περισσότεροι από εμάς εργαζόμαστε συνεχόμενα στην επιχείρηση, για πάνω από 5 χρόνια, με διαρκώς ανανεώσεις ατομικών συμβάσεων εργασίας ορισμένου χρόνου, ενώ αυτό έχει κριθεί παράνομο, καθώς δεν αρκεί η πρόσληψη να γίνεται στο πλαίσιο ανάληψης συγκεκριμένου έργου. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., αναλαμβάνει και θα συνεχίσει να αναλαμβάνει συμπληρωματικά με τον ΟΑΣΘ μεταφορικό έργο στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, για τουλάχιστον άλλα δύο χρόνια, μέχρι να ολοκληρωθεί η ανάθεση στον πλειοδότη, του μεγάλου έργου για δέκα χρόνια. Είναι επίσης γνωστό, ότι η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., αναλαμβάνει τα έργα, όχι μέσω μιας διαγωνιστικής διαδικασίας, αλλά μέσω απευθείας αναθέσεων, οπότε, αφενός δεν υπάρχει ανταγωνισμός, εξαιτίας του οποίου θα μπορούσε να χάσει το έργο, αφετέρου, επιτελεί ένα δημόσιο, παράλληλα και ταυτόχρονα με τον ΟΑΣΘ, στον οποίο όμως, επικρατούν εργασιακές σχέσεις όπου τηρείται η νομιμότητα, και ενώ η συγκεκριμένη επιχείρηση, τελεί σε καθεστώς εκκαθάρισης. Επιπρόσθετα με τα παραπάνω, οι ατομικές συμβάσεις εργασίας μας περιλαμβάνουν καταχρηστικούς όρους, τόσο για τον τρόπο υπολογισμού των υπερωριών, της εργασίας σε αργίες και εξαιρετές ημέρες και τα νυχτερινά, όσο και για τα ζητήματα της αναζήτησης εργασίας σε άλλον εργοδότη, όπου η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. μας υποχρεώνει να αποδεχόμαστε όρο περί μη ανάληψης εργασίας σε άλλον εργοδότη με παρόμοιο αντικείμενο, για δύο χρόνια μετά την απομάκρυνσή μας από την εταιρεία, με την επιβολή μάλιστα

προστίμου, στην περίπτωση που παραβιάσει κάποιος εργαζόμενος αυτό τον όρο! Και όλα αυτά, ενώ η εν λόγω εταιρεία έχει την απαίτηση να εργαζόμαστε σε αυτή με συμβάσεις εργασίας ορισμένου χρόνου, διατηρώντας δηλαδή για τον εαυτό της το προνομιακό δικαίωμα να τερματίζει αυτές τις συμβάσεις κατά το δοκούν και όποτε εξυπηρετεί την ίδια, χωρίς την υποχρέωση να καταβάλει αποζημίωση απόλυσης στους εργαζόμενους που επιλέγει να μην συνεχίσει να τους απασχολεί!

Αντίστοιχα προβλήματα αντιμετωπίζουμε και στο κομμάτι των συνδικαλιστικών ελευθεριών, όπου η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. μας αντιμετωπίζει με εχθρότητα, σαν να είναι παράνομο να έχουμε Σωματείο εργαζομένων. Οι απολύσεις των μελών της διοίκησης (Προέδρου, Αντιπροέδρου και Γ. Γραμματέα) του Σωματείου, αμέσως μόλις ενημερώσαμε για την εκλογή τους, μιλά από μόνη της. Δεν είναι όμως μόνο αυτά. Μετά τις απολύσεις των μελών του Δ.Σ. του Σωματείου μας, η εταιρεία επιχείρησε να διαλύσει το Σωματείο, ζητώντας στα τυφλά, αφού δεν γνώριζε ποιοι ήταν μέλη του Σωματείου, οι οποίοι είχαμε ξεπεράσει τους 100, να υποβάλουν αιτήσεις παραίτησης από μέλη του. Αποτέλεσμα αυτής της τακτικής, αφού υπήρχε έντονος ο φόβος, ότι όσοι δεν υπέβαλαν τέτοια αίτηση, θα κινδύνευαν με απόλυση, είναι να έχει αποδεκατιστεί το Σωματείο και να αριθμεί πλέον, λίγο πάνω από 50 μέλη. Μάλιστα, η επιδίωξη να διαλυθεί το Σωματείο, δεν σταμάτησε, ακόμη και μετά την έκδοση της απόφασης του Μονομελούς Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης, ενώ έχουμε υποβάλει και μηνυτήρια αναφορά από κοινού με την ΟΣΜΕ, προς τον κ. Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Θεσσαλονίκης, για παράνομες αιτήσεις διαγραφής από το Σωματείο, από μέλη που δεν γνώριζαν ότι είχαν υποβάλει αίτηση διαγραφής τους.

Μέσα σε αυτό το κλίμα, το Σωματείο μας επιδεικνύοντας αίσθημα ευθύνης, έναντι των συναδέλφων μας, αλλά και προς το επιβατικό κοινό, ζητήσαμε να ενημερώσουμε τον καθ' ύλη αρμόδιο οργανισμό για τις συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη, δηλαδή τον ΟΣΕΘ, ο οποίος επιδεικνύοντας επίσης καλή θέληση για την επίλυση των προβλημάτων, επιδίωξε να καλέσει στο ίδιο τραπέζι και την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., η οποία όχι μόνο δεν προσήλθε, αλλά διεμήνυσε ότι δεν θα προσέλθει λόγω του ότι θα παρίστατο στη συνάντηση το Σωματείο μας, το οποίο δεν αναγνωρίζει!

Με αυτά τα δεδομένα και όσα θα σας αναπτύξουμε από κοντά, αιτούμαστε μια τετραμερή συνάντηση, με τη συμμετοχή, όσων εμείς

θεωρούμε ότι εμπλέκονται και έχουν θεσμικό ρόλο να παρέμβουν για την επίλυση των προβλημάτων, μέρος των οποίων σας αναπτύξαμε παραπάνω και φυσικά είμαστε στην διάθεσή σας, προκειμένου να προκαλέσετε την συμμετοχή και όσων αρνούνται να συμμετέχουν, σε πρωτοβουλίες τις οποίες αναλαμβάνει το Σωματείο μας.

Αθήνα 10.06.2025

Με τιμή

Το Σωματείο Εργαζομένων στην Επιχείρηση ΚΤΕΛ
Θεσσαλονίκης Α.Ε. (ΣΕΕΚΘ)



Σωματείου εργαζομένων στην επιχείρηση
ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

Αριθ.Εγκρ.Πρωτ.Θεσσαλονίκης 183 Σ/2024

Email : somateio.ktel.thess@gmail.com

Τηλ. Επικοινωνίας [REDACTED]

Προς : Την ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Κ.Τ.Ε.Λ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και διακριτικό τίτλο «Κ.Τ.Ε.Λ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.», με έδρα
της στη Θεσσαλονίκη, οδός Λαγκαδά 16

Κοινοποίηση : Υπουργό Εργασίας κα.Κεραμέως Νίκη

Κοινοποίηση : Υφυπουργό Εργασίας κο.Καραγκούνη Κων/νο

Κοινοποίηση : Επιθεώρηση Εργασίας Δυτικού Τομέα Αισώπου 22

Κοινοποίηση : Κοινοβουλευτικές ομάδες των κομμάτων

Κοινοποίηση : Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας (ΟΣΜΕ)

ΕΠΙΣΤΟΛΗ – ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Ημέρες Κανονικής Άδειας και ζητήματα καταχρηστικών όρων στις συμβάσεις εργασίας

Αξιότιμοι Κύριοι,

Θέλουμε να σας ενημερώσουμε ενόψει καλοκαιρινής περιόδου σε σχέση με τις κανονικές άδειες όλων των συναδέλφων μας, ότι σύμφωνα με το άρθρο 1 του Ν. 3302/2004, κάθε μισθωτός ο οποίος συνδέεται με σύμβαση εξαρτημένης σχέσης εργασίας ορισμένου ή αορίστου χρόνου, δικαιούται να λάβει ετήσια άδεια με αποδοχές από την έναρξη της απασχόλησής του.

Η άδεια αυτή χορηγείται από τον εργοδότη αναλογικά (ποσοστό) με βάση το χρονικό διάστημα που απασχολήθηκε ο εργαζόμενος στον εργοδότη. Η αναλογία της χορηγούμενης άδειας υπολογίζεται βάσει ετήσιας αδείας 20 εργασίμων ημερών επί πενήνθήμερου εβδομαδιαίας

εργασίας και 24 εργασίμων ημερών επί εξαημέρου, η οποία αντιστοιχεί σε 12 μήνες συνεχούς απασχόλησης. Ο εργοδότης υποχρεούται μέχρι την 31/03 του επόμενου ημερολογιακού έτους (άρθρο 61 Ν. 4808/2021), να χορηγήσει τμηματικά την ετήσια κανονική άδεια με αποδοχές, η οποία αναλογεί στο χρόνο απασχόλησης του στην επιχείρηση.

Κατά το δεύτερο ημερολογιακό έτος ο μισθωτός δικαιούται να λάβει την ετήσια κανονική άδεια με αποδοχές, η οποία αναλογεί στο χρόνο απασχόλησης του στην επιχείρηση και υπολογίζεται όπως ανωτέρω. Η άδεια αυτή επαυξάνεται κατά μία (1) εργάσιμη ημέρα για κάθε έτος απασχόλησης επιπλέον του πρώτου μέχρι τις είκοσι δύο (22) εργάσιμες ημέρες αν στην επιχείρηση εφαρμόζεται σύστημα πενθήμερης εβδομαδιαίας εργασίας ή μέχρι τις είκοσι έξι (26) εργάσιμες ημέρες σε περίπτωση εξαήμερης εβδομαδιαίας εργασίας.

Κατά το τρίτο ημερολογιακό έτος καθώς και τα επόμενα ο μισθωτός δικαιούται να λάβει ολόκληρη την ετήσια άδειά του και σε κάθε χρονικό σημείο του έτους αυτού.

Με την από 23/05/2000 ΕΓΣΣΕ προβλέπεται η χορήγηση 25 ή 30 εργάσιμων ημερών ανάλογα αν η παρεχόμενη εργασία είναι πενθήμερη ή εξαήμερη, σε όσους μισθωτούς έχουν υπηρεσία 10 ετών στον ίδιο εργοδότη ή προϋπηρεσία 12 ετών σε οποιονδήποτε εργοδότη.

Επίσης, με την από 02/04/2008 ΕΓΣΣΕ προβλέπεται ότι μετά τη συμπλήρωση 25ετούς υπηρεσίας ή προϋπηρεσίας, οι εργαζόμενοι δικαιούνται μία (1) επιπλέον εργάσιμη ημέρα, δηλαδή συνολικά τριάντα μια (31) εργάσιμες ημέρες επί εξαημέρου εβδομαδιαίας εργασίας και είκοσι έξι (26) εργάσιμες ημέρες επί πενθημέρου εβδομαδιαίας εργασίας.

Με τη λήξη του πρώτου τριμήνου του επόμενου ημερολογιακού έτους από το ημερολογιακό έτος στο οποίο αντιστοιχεί η άδεια, η αξίωση για την άδεια μετατρέπεται σε χρηματική εφόσον δεν επιτρέπεται μεταφορά τής σε επόμενο έτος, έστω και αν αυτό έγινε με τη συναίνεση του εργαζόμενου.

Εργαζόμενοι που δουλεύουν στα ρεπό

Εργασία κατά την Έκτη Ημέρα της Εβδομάδας. Πώς αμείβονται οι εργαζόμενοι που δουλεύουν στα ρεπό (κατά παράβαση του πενθημέρου).

Η εργασία που παρέχεται την έκτη ημέρα της εβδομάδας, κατά παράβαση του συστήματος πενθήμερης εργασίας, ανεξάρτητα από τις προβλεπόμενες κυρώσεις, αμείβεται με το καταβαλλόμενο ημερομίσθιο προσαυξημένο κατά τριάντα τοις εκατό (30%) (αρθ. 8, Ν. 3846/2010). Οι ώρες απασχόλησης κατά την έκτη ημέρα επί πενθήμερου (εφόσον δεν υπερβαίνει τις 8 ώρες) δεν συνυπολογίζονται στα επιτρεπόμενα, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, όρια υπερωριακής απασχόλησης. Να επισημάνουμε ότι για τις ανάγκες της επιχείρησής σας στο Τουριστικό κομμάτι, έχει παρατηρηθεί να χρησιμοποιείτε συναδέλφους της αστικής στα ρεπό τους (να δουλεύουν δηλαδή 7 στα 7 χωρίς ρεπό και χωρίς την νόμιμη ανάπαυση τού οδηγού) και να τούς στέλνετε σε εκδρομές, που διενεργούνται από την τουριστική σας επιχείρηση.

Ατομική σύμβαση εργασίας και εσωτερικός κανονισμός λειτουργίας της επιχείρησης

Όσον αφορά την αποδοχή του εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας, έχουμε σοβαρές αμφιβολίες και για το περιεχόμενο του και για τον νόμιμο ή μη τρόπο της σύνταξης του. Τις αμφιβολίες μας αυτές, ενισχύει και το περιεχόμενο των πρόσφατων συμβάσεων εργασίας, οι οποίες περιλαμβάνουν καταχρηστικούς όρους, ενάντια στην εργατική νομοθεσία και την καλή πίστη.

Με την παρούσα σας καλούμε άμεσα, να απαλείψετε όλους αυτούς τους όρους και να καλέσετε το σύνολο των εργαζόμενων, να υπογράψουν **συμβάσεις αορίστου χρόνου, λαμβάνοντας υπόψη σας την απόφαση με αριθμό 7459/14-4-2025 του Μονομελούς Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης, η οποία έχει αποφασίσει σχετικά με το ζήτημα του ορθού και νόμιμου χαρακτηρισμού των συμβάσεων εργασίας των οδηγών της επιχείρησής σας, τις οποίες χαρακτηρίζει ως αορίστου χρόνου.**

Θα συνιστούσαμε, αντί να ψάχνετε τρόπους δέσμευσης των εργαζόμενων μέσω καταχρηστικών όρων στις συμβάσεις τους, να προχωρήσετε στα παρακάτω :

- Στην αναδρομική καταβολή απλήρωτων υπερωριών που μας στερήσατε με τα διάφορα τερτίπια στον υπολογισμό του τι είναι εργάσιμος χρόνος και τι δεν είναι.
- Στον υπολογισμό και την καταβολή των προσαυξήσεων που προβλέπονται για την εργασία κατά την ημέρα ρεπό.
- Την άμεση χορήγηση Διατακτικών (**ΤΡΟΦΙΑ 120€**) σε όλους τους συναδέλφους και όχι κατ' εξαίρεση όπως κάνετε εδώ και χρόνια, με αναδρομική καταβολή από τον Οκτώβριο του 2023 μέχρι και σήμερα.
- Τον νόμιμο επανυπολογισμό της χορηγούμενης κανονικής άδειας και όχι την χρέωση κανονικής άδειας σε μέρες ρεπό, καθώς και την αναδρομική καταβολή των οφειλόμενων σχετικών αποζημιώσεων, με βάση την εργατική νομοθεσία.
- Την άμεση χορήγηση ηλεκτρονικής κάρτας καταγραφής του εργάσιμου χρόνου, το χτύπημα της κάρτας στην έναρξη της πρωινής βάρδιας και στην λήξη της βραδινής, η οποία να γίνεται στο αμαξοστάσιο. Να περιλαμβάνεται στον εργάσιμο χρόνο ο πραγματικός εργάσιμος χρόνος, στον οποίο πρέπει να περιλαμβάνεται και ο χρόνος της προετοιμασίας του οχήματος και όχι να εκκινεί ο υπολογισμός του χρόνου εργασίας παράνομα και καταχρηστικά, από την έναρξη του πρώτου δρομολογίου στην αφετηρία και η λήξη του τελευταίου κατά την άφιξη στο τέρμα.
- Την δημιουργία υπηρεσιακών γραμμών που θα μεταφέρουν τους εργαζόμενους προς και από την εργασία τους.
- Την από εδώ και πέρα πλήρη συμμόρφωση σας με την εργατική νομοθεσία, και τους κανόνες που επιβάλλει η οδική ασφάλεια, έτσι ώστε να διασφαλιστεί ότι εργαζόμενοι και επιβατικό κοινό δεν θα διατρέχουν κανένα κίνδυνο, από πιέσεις που ασκούνται στους οδηγούς, προκειμένου να προλάβουν την εκτέλεση δρομολογίων, που μόνο με παραβίαση του ΚΟΚ είναι εφικτή.

Περιμένουμε τις άμεσες ενέργειες σας, και την σχετική ενημέρωσή μας.
Σε κάθε περίπτωση επιφυλασσόμαστε οι εργαζόμενοι κι εμείς ως εκπρόσωποι τους για την άσκηση κάθε νόμιμου δικαιώματος μας.

Παρακαλούμε οι απαντήσεις σας να μας γνωστοποιηθούν εντός 15 ημερών από τη λήψη της παρούσας ΕΠΙΣΤΟΛΗ – ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ.

Θεσσαλονίκη , 02.06.2025

Με εκτίμηση

Το Δ.Σ. του Σωματείου Εργαζόμενων στην Επιχείρηση ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.



2024
«έτος ιδρύσεως»

Σ.Ε.Ε.Κ.Θ

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

ΤΗΛ :

EMAIL : somateio.ktel.thess@gmail.com - ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ : <https://seekth.gr>

Σας επισυνάπτουμε Δείγμα κάτι που δεν είχαμε και ούτε έχουμε στα Αστικά Λεωφορεία.

Πρέπει κάθε λεωφορείο να έχει στο ντουλαπάκι του οδηγού το Βιβλίο Τεχνικού ελέγχου, Βιβλίο Οδηγού και Δελτίο Βλαβών, από το οποίο να προκύπτουν και να αποδεικνύονται, οι τυχόν βλάβες και οι επισκευές, καθώς και η διενέργεια των τακτικών τεχνικών ελέγχων, σε δεδομένα χρονικά διαστήματα. Με αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται, τόσο η ορθή και ασφαλής λειτουργία των λεωφορείων, όσο και η δυνατότητα ελέγχου και απόδοσης ευθυνών σε αυτούς που εμπλέκονται σε αυτό το κομμάτι λειτουργίας των λεωφορείων. Δεν μπορεί να είναι αποδεκτή η μετακύληση των ευθυνών για τεχνικά ζητήματα και ζητήματα βλαβών, πολύ δε περισσότερο η μετακύληση ευθυνών, για τυχόν ατυχήματα που μπορεί να προκληθούν από κακοσυντηρημένα λεωφορεία, στις πλάτες των οδηγών, οι οποίοι καμία ευθύνη συντήρησης και τεχνικών ελέγχων δεν έχουν.

**ΘΕΣΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΜΕ
ΠΛΗΡΗ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

ΑΡΙΘΜΟΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

**ΙΒΟ
1705**

ΠΡΑΚΤΙΚΟ

№ 0031

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΒΙΒΛΙΟ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

ΤΗΣ

31-10-2014

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ & ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	ΩΡΕΣ ΕΝΑΡΞΗΣ & ΛΗΞΗΣ ΕΓΓΑΣΙΑΣ (1)	ΑΦΕΙΓΜΕΝΑ ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗ- ΣΗΣ	ΤΟΠΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	ΩΡΑ ΑΦΙΞΗΣ	ΥΠΟΛΟΙ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΤΥΧΩΝ ΕΛΑΣΤΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ	ΧΡΟΝΟΣ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣ ΣΤΙΣΤΑΘΜΟ	ΣΥΝΟΛΟ ΩΡΩΝ ΑΠΑΣΧΟ- ΛΗΣΗΣ	ΠΑΡΑΤΗ- ΡΗΣΙΣ
Μ.Μ. ΑΠΟ ΕΩΣ	Π.Μ. ΑΠΟ 7:45 ΕΩΣ 15:45	BUREAU TAUROΣ	ΚΕΝΟΣ	07:30	TAUROΣ	07:55		325'	9	
		ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ	-	11:20	ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ	11:35				
		ΚΑΜΙΟΝΕΡΑ	-	12:15	ΚΑΜΙΟΝΕΡΑ	12:25				
		Π.ΦΑΝΗΡΟ	-	12:30	Π.ΦΑΝΗΡΟ	12:45				
		ΠΑΣΚΕΡΑΤΙ	-	13:15	ΠΑΣΚΕΡΑΤΙ	13:50				
		ΖΟΣΣΡΑΦΟΥ	-	14:05	ΖΟΣΣΡΑΦΟΥ	14:15				
		ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ	-	14:35	ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ	14:55				
		ΓΑΥΔΑΝΑ	-	15:00	ΓΑΥΔΑΝΑ	15:20				
ΣΤΗΛΗ 1		ΒΟΥΛΑ	ΚΕΝΟΣ	15:25	ΒΟΥΛΑ	15:30				
				15:45	ΒΟΥΛΑ	16:30				
ΣΤΗΛΗ 2	ΣΤΗΛΗ 2	ΣΤΗΛΗ 3	ΣΤΗΛΗ 4	5	ΣΤΗΛΗ 6	7	ΣΤΗΛΗ 8	9	10	11

Ο ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ
ή εξουσιοδοτημένος

Ο ΔΑΜΙΟΣ

Ο ΒΟΗΘΟΣ

31.10.2014

μερμερίνα



№ 67101

Δ/ΝΣΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

ΔΗΛΩΣΗ ΒΛΑΒΗΣ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ☐

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

13/6/24

ΩΡΑ

00:00

ΓΡΑΜΜΗ

2

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΟΔΗΓΟΥ & Α.Μ.

2

ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ

2210

ΑΚΡΙΒΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΒΛΑΒΩΝ ΠΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΚΑΝ

ΤΟ ΤΟΝ ΟΔΗΓΟ

ΕΧΩ ΠΑΒΕ. η μηχανή μου
φρένων. φάρζαρε το μωφιν
σε τσος να διακομίζω

ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ

το ρεζερβουάρ. η μηχανή
εάν βγαίνει σιδηρό καπνό.
ηλεκτρικός πορτ η μηχανή
φρέμπτειται.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΘΗΚΑΝ

ΟΝΟΜ./ΜΟ ΤΕΧΝΙΤΗ & Α.Μ.

Reset βλαβών
αεζζ και δοκιμή
κλώ

Εάν παραμείνι το
πρ βλ. να φέρω να
με το ηρκτητικό

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

13/6/24

ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

Σας καταθέτουμε ένα αντίγραφο από την ατομική σύμβαση εργασίας

Θέλουμε να σας αναφέρουμε ότι, μετά την απόλυση των μελών του νεοσύστατου Σωματείου μας (Προέδρου, Αντιπροέδρου και Γεν. Γραμματέα) στα τέλη Δεκεμβρίου του 2024, για την παρανομία των οποίων έχει ήδη αποφανθεί η δικαιοσύνη, με την έκδοση απόφασης του Μονομελούς Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης (ειδική διαδικασία εργατικών διαφορών) με αρ. 7459/2025, επαναφέροντας μας όλους με συμβάσεις εργασίας αναδρομικά αορίστου χρόνου, η ανωτέρω επιχείρηση εξακολουθεί να μην συμμορφώνεται. Συγκεκριμένα, επαναφέρει προς υπογραφή ατομικές συμβάσεις εργασίας για τους συναδέλφους μας, ορισμένου χρόνου, επαναλαμβάνοντας καταχρηστικούς όρους σε αυτές, σαν να μην υπήρξε ποτέ έκδοση απόφασης του ανωτέρου Δικαστηρίου, συντηρώντας κατ' αυτό τον τρόπο ένα κλίμα έντασης, το οποίο σαφώς και επηρεάζει τους εργαζόμενους οδηγούς αρνητικά.

**-ΑΤΟΜΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΟΡΙΣΜΕΝΟΥ ΧΡΟΝΟΥ, ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑΣ ΟΔΗΓΟΥ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗΣ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ, ΚΑΙ
ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΟΡΩΝ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΟΡΙΣΜΕΝΟΥ ΧΡΟΝΟΥ
ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΡΓΟΔΟΤΗ**

ΕΠΩΝΥΜΙΑ :
ΕΤΑΙΡΙΑ
ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟΣ ΤΙΤΛΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ :
ΟΝ/ΜΟ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟ

ΟΝ/ΜΟ
Δ/ΝΣΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ

ΟΡΟΙ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

A. ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ : Ορισμένου χρόνου ☐ Αορίστου χρόνου ☐

1. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ 01-06-2025

2. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ 31-12-2025

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ : Οδηγός περιαστικής συγκοινωνίας

ΔΙΑΡΚΕΙΑ : Η εργοδότη ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. με σύμβαση που θα συνυπογράψει με την ΟΣΕΘ Α.Ε και τον ΟΑΣΘ, ή μόνο με την ΟΣΕΘ Α.Ε, θα αναλάβει για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, από την 01/01/2025 μέχρι του τέλους της προκαθορισμένης χρονικής διάρκειας της, με διαγωνισμό ή με απευθείας ανάθεση, την εκτέλεση συγκεκριμένου κοινωνικο-οικονομικού έργου στην περιφερειακή ενότητα Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του άρθρου 585 του Κανονισμού 1370/2007 Ε.Ε. των άρθρων 26 και 32 Ν. 4172/2016 και σύμφωνα και με τους όρους και τις προϋποθέσεις που θα αναγράφονται στην προκήρυξη του διαγωνισμού και στην σύμβαση εκτέλεσης του κοινωνικο-οικονομικού έργου. Η παρούσα εργασιακή σύμβαση συνάπτεται για χρονική περίοδο από 03-01-2025 έως 31-12-2025 για την εξυπηρέτηση της εκτέλεσης του ως άνω, συγκεκριμένης χρονικής διάρκειας, κοινωνικο-οικονομικού έργου, η λύση της επέρχεται αυτοδικαίως χωρίς οποιαδήποτε προειδοποίηση ή αποζημίωση κατά τον συμπληρωμένο χρόνο λήξης της. Στην περίπτωση που ο μισθωτός παραμείνει εργαζόμενος στην εργοδότη για οποιονδήποτε λόγο και αιτία για χρονικό διάστημα που πάντως δεν μπορεί να υπερβεί των έξι (6) μηνών, η εν λόγω σύμβαση δεν θεωρείται ότι μετατρέπεται σε σύμβαση αορίστου διάρκειας, αλλά απλώς παρατείνεται αντίστοιχα ο συμπληρωμένος χρόνος λήξης της σύμβασης ορισμένου χρόνου. Σε περίπτωση, που η εργοδότη ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. δεν αναλάβει από την ΟΣΕΘ Α.Ε. και τον ΟΑΣΘ, ή μόνο από την ΟΣΕΘ Α.Ε. με τον διαγωνισμό ή με την απευθείας ανάθεση, την εκτέλεση του ως άνω, συγκεκριμένης χρονικής διάρκειας, κοινωνικο-οικονομικού έργου στην περιφερειακή ενότητα Θεσσαλονίκης, άμεσα θα παύει να ισχύει η παρούσα, χωρίς οποιαδήποτε άλλη διατύπωση, θα θεωρείται, ότι δεν έχει συναφθεί ποτέ τα συμβαλλόμενα μέρη θα απαλλάσσονται ως προς τις υποχρεώσεις τους, και κυρίως της υποχρέωσης αποζημίωσης του ενός από το άλλο για οποιονδήποτε λόγο και αιτία. Στην περίπτωση που η χρονική διάρκεια εκτέλεσης του συγκεκριμένου κοινωνικο-οικονομικού έργου, που θα αναλάβει ως άνω η ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε., θα είναι μικρότερη της χρονικής διάρκειας της παρούσας εργασιακής σύμβασης, τότε αυτόματα η χρονική διάρκεια της παρούσας εργασιακής σύμβασης θα αναπροσαρμόζεται και θα καθίσταται ίση με την χρονική διάρκεια εκτέλεσης του συγκεκριμένου κοινωνικο-οικονομικού έργου.

B. ΧΡΟΝΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ :

1. ΗΜΕΡΕΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΩΣ : 5

2. ΩΡΕΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΩΣ : 40

3. ΩΡΑΡΙΟ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ : Όπως το κατατεθειμένο στην Επιθεώρηση Εργασίας πρόγραμμα εργασίας. Οι ώρες ημερήσιας απασχόλησης τελούν σε απόλυτη συναρμολόγηση με τα οριζόμενα περί χρονικών ορίων εργασίας, τόσο στις διατάξεις της εργατικής νομοθεσίας, όσο και στις διατάξεις του εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας της ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε., ο οποίος ισχύει από την 4 Σεπτεμβρίου 2020 και εφεξής.

Ο εσωτερικός κανονισμός λειτουργίας της ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. , ο οποίος ισχύει από την 4 Σεπτεμβρίου 2020 και εξής, γίνεται πλήρως αποδεκτός από τα συμβαλλόμενα μέρη και κυρίως από τον εργαζόμενο ως προς όλες τις ρυθμίσεις του , οι οποίες αποκτούν έτσι όλες τους ανεξαιρέτως συμβατικό χαρακτήρα (ΑΠ 1127/2018, ΑΠ 1074/2018, ΑΠ 27/2007)
Ο μισθωτός δεν επιτρέπεται να απασχολείται σε άλλες εργασίες , όσο τελεί σε ημερήσια ανάπαυση , σε εβδομαδιαία ανάπαυση , σε κανονική άδεια , σε άδεια άλλου σκοπού.

Γ. ΕΔΡΑ - ΤΟΠΟΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ Εδρα και τόπος παροχής εργασίας του μισθωτού είναι ο νομός Θεσσαλονίκης και κάθε τόπος , στον οποίο παρέχεται το ως άνω συγκοινωνιακό έργο , και στο οποίο θα απαιτείται , να προσφέρει κάθε φορά τις υπηρεσίες του ο μισθωτός. Η μετάβαση του μισθωτού από την κατοικία του στον τόπο ανάληψης της ημερήσιας εργασίας του , καθώς επίσης και η μετάβαση του μισθωτού από τον τόπο λήξης της ημερήσιας εργασίας του στην κατοικία του , θα γίνεται αποκλειστικά και μόνο με ευθύνη , με φροντίδα και με έξοδα του μισθωτού , και ο χρόνος που θα απαιτείται για αυτές τις μεταβάσεις του σε καμία περίπτωση δεν θα θεωρείται και δεν θα συνυπολογίζεται ως χρόνος εργασίας και απασχόλησης του μισθωτού. Ο μισθωτός δηλώνει ότι γνωρίζει, πώς τόπος ανάληψης της ημερήσιας εργασίας του , καθώς επίσης και τόπος λήξης της ημερήσιας εργασίας του , θα είναι για αυτόν κάθε σημείο, το οποίο θα ορίζεται κάθε φορά ως αφετηρία ή ως τέρμα , αντίστοιχα των δρομολογίων , που θα εκτελούνται με βάση την ως άνω σύμβαση εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου στην ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΕ από τον ΟΣΕΘ και τον ΟΑΣΘ. Κατά την διάρκεια της παρούσας σύμβασης η ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΕ μπορεί ανα πάσα στιγμή να αλλάξει το δρομολόγιο , στο οποίο θα εργάζεται ο αφετέρου των συμβαλλομένων , ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιείται σε οποιοδήποτε άλλο δρομολόγιο και σε οποιαδήποτε άλλη διαδρομή ανά πάσα στιγμή, ακόμη και σε δρομολόγια άλλου συγκοινωνιακού έργου , εάν παραστει ανάγκη.

Δ. ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥ : ΟΔΗΓΟΣ

Ε. ΑΠΟΔΟΧΕΣ

Σύμφωνα με τον εκάστοτε ισχύοντα κατώτατο νομοθετημένο μισθό / ημερομίσθιο.

1. Κάθε παροχή , σε χρημα ή σε είδος, που τυχόν καταβάλλεται στον μισθωτό (επιπλέον του κατώτατου νομοθετημένου μισθού / ημερομίσθιου) με οποιονδήποτε χαρακτηρισμό κι αν αναφέρεται ρητά συμφωνείται, ότι αποτελεί οικειοθελή παροχή του εργοδότη, την οποία μπορεί ελεύθερα και αποκλειστικά χρονική στιγμή να την ανακαλέσει και να τη μειώσει ή να τη διακόψει προσωρινά ή οριστικά.
2. Ρητά συμφωνείται , ότι οι επιπλέον των κατώτατων νόμιμων αποδοχών αποδοχές ανακηρύσσονται - καταλογίζονται σε κάθε απαίτηση του μισθωτού.
 - α) για αμοιβή λόγω υπερεργασίας κατά ποσοστό 60%.
 - β) για αμοιβή λόγω εργασίας κατά την Κυριακή και αργίες κατά ποσοστό 90%
 - γ) για αμοιβή κατά τη διάρκεια της νύχτας κατά ποσοστό 25%
 - δ) για οποιαδήποτε άλλη αμοιβή από οποιονδήποτε λόγο και αιτία , που επιδέχεται τώρα ή στο μέλλον συμφωνησιμό-καταλογισμό.
3. Αν κατά τη διάρκεια της σύμβασης εργασίας χορηγηθούν με Νόμο, Συλλογική Σύμβαση, Διαδικασία Απόφαση ή Υπουργική Απόφαση αυξήσεις μισθών, επιδόματα κλπ. και οι καταβαλλόμενες αποδοχές καλύπτουν τα παραπάνω, δεν θα δικαιούται ο «μισθωτός» οποιασδήποτε αναπροσαρμογής των αποδοχών του προς τα πάνω , άλλως στην αντίθετη περίπτωση, δικαιούται αύξησης μέχρι του ποσού που θα καλύπτονται.
4. Ρητά συμφωνείται , ότι το ωράριο του μισθωτού θα καθορίζεται από την εργοδότη και τους εκπροσώπους της, η οποία ρητά επιφυλάσσεται δια του παρόντος να το μεταβάλει ως προς τον χρόνο έναρξης και λήξης, εφόσον τούτο απαιτείται από τις ανάγκες λειτουργίας της επιχείρησης ή να καθορίζει διακεκομμένο ωράριο σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Παρέχεται, επίσης, η δυνατότητα στην εταιρία να καθορίζει την εργασία του/της μισθωτού σε εναλλασσόμενες βάρδιες ανά ημέρα ή εβδομάδα ή και διάφορα άλλα χρονικά διαστήματα (πρωινή, απογευματινή, νυχτερινή) ανάλογα με τις εκάστοτε λειτουργικές της ανάγκες. Ο μισθωτός υποχρεούται όπως προσέρχεται στον τόπο εργασίας του σε εύλογο χρόνο πριν την έναρξη του ωραρίου απασχόλησής του, προκειμένου να προβαίνει στο σύνολο των απαιτούμενων ενεργειών προετοιμασίας, ώστε να είναι έτοιμος να αναλάβει τα καθήκοντα του κατά το χρόνο, που ορίζεται στο πρόγραμμα εργασίας.
Στην ημερήσια περίοδο εργασίας, που αμείβεται, συμπεριλαμβάνονται και ο έλεγχος και η παραλαβή του λεωφορείου και η άγωνα διαδρομή. Ο χρόνος ελέγχου και παραλαβής του λεωφορείου ανεξαρτήτως από τον απαιτούμενο χρόνο εκτέλεσης της εργασίας αυτής , ορίζεται σε δέκα (10) πρώτα λεπτά της ώρας. Ο χρόνος άγωνα διαδρομής , ανεξάρτητα από τον απαιτούμενο χρόνο εκτέλεσης της εργασίας αυτής , ορίζεται σε δεκαπέντε (15) πρώτα λεπτά της ώρας για κάθε διαδρομή από τον χώρο στάθμευσης, στο χώρο επιβίβασης επιβατών και σε δέκα (10) λεπτά της ώρας για κάθε διαδρομή από το χώρο

αποβίβασης επιβατών στο χώρο στάθμευσης (άρθρο 30&3.4 εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας της ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.)

Ο μισθωτός δεν έχει δικαίωμα να αυξάνει την χρονική διάρκεια της ημερήσιας εργασίας του πριν ή μετά το κανονικό ωράριο του, χωρίς τη σχετική έγγραφη εντολή της Διεύθυνσης δια του αρμοδίου Προϊσταμένου. Η εργοδότητρια είναι η μόνη αρμόδια να κρίνει την σκοπιμότητα ή όχι της εκτέλεσης υπερωριακής ή άλλης πρόσθετης εργασίας. Τυχόν παροχή τέτοιας εργασίας χωρίς την εντολή του αρμοδίου προϊστάμενου δεν γεννά αξίωση για οποιαδήποτε φύσης πρόσθετη αμοιβή ή αποζημίωση.

5. Η αμοιβή, που συμφωνήθηκε ως άνω, καλύπτει και τα συναφή με την ειδικότητα του οδηγού καθήκοντα, όπως απλές εργασίες (πέραν της οδήγησης) που απαιτούνται για την ευπρεπή εμφάνιση του λεωφορείου, το οποίο πρέπει να βρίσκεται πάντα σε κατάσταση κατάλληλη για τη μεταφορά επιβατών, όπως οπτικός έλεγχος καυσίμων, λαδιών, υγρών, ελαστικών, συλλογή κάπνων, εκουτιδιών, που αφήνουν οι επιβάτες στο εσωτερικό του λεωφορείου, ισίωμα καθρεπτών, καθαρισμοί παρμπριζ με ένα πανάκι, εφοδιασμός με καύσιμα και νερό, και λοιπές απλές εργασίες, που δεν απαιτούν εξειδικευμένες γνώσεις ή την παρέμβαση τεχνικών, και τις οποίες θα εκτελεί μέσα στο νόμιμο ωράριο του (θωρο και νόμιμες υπερωρίες) σύμφωνα με τις εντολές και τις οδηγίες κάθε φορά της εργοδότητριας, χωρίς να δικαιούται καμίας επιπλέον αμοιβής ως προς αυτά.

Τεχνικές εργασίες, όπως αλλαγή λαδιών, γρασαρίσμα γενικό πλύσιμο κλπ, θα γίνονται από το λοιπό τεχνικό προσωπικό της εταιρείας και όχι από τον οδηγό.

Η αμοιβή, που συμφωνήθηκε ως άνω, καλύπτει και όλες τις ως άνω απλές συνήθεις μικροεργασίες που οφείλει να εκτελεί ο οδηγός, και τις οποίες θα τις εκτελεί μέσα στο νόμιμο ωράριο του (θωρο και νόμιμες υπερωρίες) σύμφωνα με τις εντολές και τις οδηγίες κάθε φορά της εργοδότητριας, χωρίς να δικαιούται καμίας επιπλέον αμοιβής ως προς αυτές.

Η αμοιβή, που συμφωνήθηκε ως άνω, καλύπτει όχι μόνο τα δρομολόγια, που εκτελούνται με βάση την ως άνω σύμβαση εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου στην ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΕ (ήτοι την ΟΣΕΦΘ Α.Ε. ή και τον ΟΑΣΘ, αλλά και κάθε άλλο δρομολόγιο, που εκτελείται για άλλο συγκοινωνιακό έργο, αν παραστεί ανάγκη.

Η αμοιβή, που συμφωνήθηκε ως άνω, καλύπτει και όλα τα επιδόματα, μηδενός εξαιρουμένου, που δικαιούται σήμερα, ή θα δικαιούται στο μέλλον ο μισθωτός, χωρίς να δικαιούται καμίας επιπλέον αμοιβής ως προς αυτά, εκτός όσων είναι αναγκαστικού χαρακτήρα, και για όσα χρόνια θα έχει αναγκαστικού χαρακτήρα.

Τονίζεται ιδιαίτερα, ότι η ως άνω συμφωνηθείσα μηνιαία αμοιβή είναι η μοναδική, που δικαιούται ο μισθωτός, τόσο για όλα τα καθήκοντα, κύρια και συναφή, όλων των ειδικοτήτων, που θα εκτελεί μέσα στο νόμιμο ωράριο του (θωρο και νόμιμες υπερωρίες), όσο και για όλα τα επιδόματα, που δικαιούται. Η αμοιβή αυτή τα καλύπτει όλα και ο αφετέρου των συμβαλλομένων δεν δικαιούται κανενός άλλου ποσού για κανένα λόγο και αιτία.

6. Η καταβολή των αποδοχών θα πραγματοποιείται εντός χρονικής περιόδου 15 ημερών από τη λήξη του μήνα εντός του οποίου θα έχουν παρασχεθεί οι υπηρεσίες του μισθωτού και αφού αφαιρεθούν οι εκάστοτε νόμιμες κρατήσεις.

ΣΤ. ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

1. Κατά την επέλευση της ως άνω καταληκτικής ημερομηνίας (31/12/2025), η σύμβαση εργασίας του μισθωτού λύεται αυτοδίκαια και αζημίως. Παραμονή του μισθωτού στη θέση εργασίας για χρονική περίοδο ενός μήνα από την ημερομηνία λύσης της παρούσας δεν επιφέρει οιαδήποτε έννομη συνέπεια για τους συμβαλλόμενους και δεν διαφοροποιεί το είδος και τη μορφή της σύμβασης.

2. Δύνανται καθένας από τους συμβαλλόμενους να καταγγείλει την παρούσα σύμβαση, χωρίς οποιαδήποτε αποζημίωση, για σπουδαίο λόγο σύμφωνα με τις διατάξεις του αρθρ. 672 του Αστικού Κώδικα.

3. Ως σπουδαίος λόγος ρητά συμφωνείται ότι αποτελεί

Η παράβαση των όρων του παρόντος συμφωνητικού, η ανάρμοστη συμπεριφορά του μισθωτού έναντι του εργοδότη και των πελατών της επιχείρησης, η πλημμελής εκτέλεση ή η προφανής ανεπάρκεια στην εκτέλεση των καθηκόντων του, η αδικαιολόγητη απουσία από την εργασία, η άρνηση εκτέλεσης εργασίας που του ανατέθηκε, η καθυστερημένη προσέλευση στην εργασία, η αυθαίρετη αποχώρηση πριν από τη λήξη του ωραρίου, η μη έγκαιρη γνωστοποίηση στην εταιρεία ή τους εκπροσώπους της τυχόν κωλυμάτων προς παροχή εργασίας, η έλλειψη πνεύματος συνεργασίας, η αδιαφορία στην εκτέλεση των καθηκόντων του, η υβριστική και απρεπής συμπεριφορά, η παράβαση της υποχρέωσης πίστης, η ανεπιμελητική, δόλια συμπεριφορά ή πρόκληση ζημίας στην εταιρεία, η μη έγκαιρη παράδοση εισπραξίων από εισιτήρια.

4. Η ως άνω απαρίθμηση έχει ενδεικτικό και όχι περιοριστικό χαρακτήρα, καθ' όσον σπουδαίο λόγο αποτελεί και κάθε γεγονός που διαταράσσει την ομαλή λειτουργία της επιχείρησης και την καλή εξυπηρέτηση των πελατών της.

5. Ρητά συμφωνείται μεταξύ των μερών ότι η εταιρία διατηρεί το δικαίωμα να προβεί στην καταγγελία της σύμβασης εργασίας του μισθωτού πριν την ανωτέρω ημερομηνία λήξης της υποχρεωμένη στην περίπτωση αυτή, να εφαρμόσει την ισχύουσα νομοθεσία ως προς την αποζημίωση απολύσεως για τις συμβάσεις εργασίας αορίστου χρόνου, κατά τις διατάξεις του ν. 2112/1920, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει (άρθρο 40 του ν. 3986/2011 - αυτοδίκαιη μετροποχή της συμβάσεως κατά την ημερομηνία της καταγγελίας σε αορίστου χρόνου).

6. Ο μισθωτός, που προσλαμβάνεται με την παρούσα στην ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. για τη θέση του οδηγού περιστατικής συγκοινωνίας, αναγνωρίζει, ότι εργάζεται σε μια επιχείρηση, η οποία υποχρεούται, να παρέχει αδιάλειπτα και συνεχόμενα κοινωφελή υπηρεσία δημόσιου συμφέροντος, η οποία δεν μπορεί να διακοπεί ξαφνικά και απροειδοποίητα με οικειοθελή αποχώρηση του οδηγού. Αναγνωρίζει, ότι η αντικατάστασή του απαιτεί κάποιο χρονικό διάστημα, μέχρι την εξυπηρέτηση άλλου οδηγού, την εκπαίδευσή του και τη δυνατότητα να εκτελεί αξιόπιστα τα δρομολόγιά του. Αποδέχεται σύμφωνα με τα παραπάνω, ότι οποιαδήποτε οικειοθελής αποχώρησή του, πρέπει να γίνεται σε χρόνο τέτοιο, που δεν θα προκαλεί την αιφνίδια διακοπή δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας, με αποτέλεσμα τόσο την κοινωνική αναστάτωση και ταλαιπωρία, όσο και την επιβολή ποινών στην εργοδότρια εταιρεία του. Για τους λόγους αυτούς ο μισθωτός υποχρεούται, να αποχωρεί οικειοθελώς, μόνο μετά από έγγραφη δήλωσή του, ένα μήνα πριν την αποχώρησή του, ώστε στο διάστημα αυτό, κατά το οποίο θα εργάζεται, ο εργοδότρια εταιρεία να βρει αντικαταστατή του, να τον εκπαιδεύσει και να τον εντάξει ομαλά στο

εργο-
Αυτονόητο είναι ότι η υποχρέωση προειδοποίησης του ενός μηνός, δεν εφαρμόζεται σε περιπτώσεις σοβαρών λόγων υγείας, που δεν επιτρέπουν τη συνέχιση της παροχής της εργασίας, του ή άλλων αποδεδειγμένα σοβαρών λόγων ανωτέρας βίας.

7. Απαγορεύεται στον μισθωτό, να εργαστεί σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο διεκδικήσει σε διαγωνιστικές διαδικασίες συγκοινωνιακό έργο, που σήμερα εκτελεί η εργοδότρια εταιρεία και οι θυγατρικές της, για έξι (6) μήνες, από την λήξη ή την λύση με οποιονδήποτε τρόπο και για οποιαδήποτε αιτία, της παρούσας εργασιακής σύμβασης και σχέσης. Κάθε παράβαση της παρούσας, εφ' όσον θα βεβαιωθεί με δικαστική απόφαση, θα συνεπάγεται άμεσα την κατάπτωση ποινικής ρήτηρας σε βάρος του μισθωτού, και υπέρ της εργοδότριας εταιρείας, ποσού είκοσι (20) ευρώ ημερησίως, για κάθε ημέρα απασχόλησής του στον ανταγωνιστή, ως από τώρα συμφωνημένη ποινική ρήτρα και αναπόδεδεικτη αποζημίωση, ανεξάρτητα και επιπλέον από τις αξιώσεις, που θα γεννά η ενεργεια του αυτή για αποζημίωση της εργοδότριας εταιρείας για κάθε θετική, αποθετική και ηθική ζημία της (1285/1984 ΑΠ).

Η παρούσα απαγόρευση, αφορά μόνο σε φυσικά πρόσωπα ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου (ιδιωτικές εταιρείες), εγχώρια και αλλοδαπά, που θα διεκδικήσουν σε διαγωνισμό το υπάρχον συγκοινωνιακό έργο της ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. Αυτονόητα δεν αφορά δημόσιους οργανισμούς, όπως ο ΟΑΣΘ κλπ, ούτε οποιαδήποτε άλλη θέση οδηγού σε λοιπές εταιρείες και φορείς (τουριστική λεωφορεία, σχολικά λεωφορεία, ταξί, λεωφορεία άλλων ΚΤΕΛ Α.Ε. φορτηγά κλπ), που δεν λαμβάνουν μέρος σε διαγωνισμό παραχώρησης συγκοινωνιακών γραμμών, που σήμερα εξυπηρετούνται από την ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

Ζ. ΚΑΝΟΝΙΚΗ ΑΔΕΙΑ, ΕΠΙΔΟΜΑ ΑΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΩΡΑ

Ο μισθωτός δικαιούται αδειας και επιδόματος αδειας βάσει του ν. 539/1945, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, και δώρα Χριστουγέννων και Πάσχα, μόνο για όσο χρονικό διάστημα θα διατηρούν τον υποχρεωτικό χαρακτήρα τους.

Η. ΑΠΟΡΡΗΤΟ

Ο μισθωτός υποχρεούται να τηρεί εχεμύθεια σχετικά με τις εμπιστευτικές και απόρρητες πληροφορίες και να μην ανακοινώνει σε τρίτους το αντικείμενο, τις δραστηριότητες, τις συνεργασίες και της εταιρίας γενικά ότι συμβαίνει στην επιχείρηση καθώς και ότι αφορά τις σχέσεις του μισθωτού με την εταιρεία κλπ. Οι υποχρεώσεις εχεμύθειας και τήρησης του απορρήτου ισχύουν και μετά την με οποιοδήποτε τρόπο λύση ή λήξη της παρούσας σύμβασης εργασίας. Κατά το διάστημα ενσασχόλησής του στην εργοδότρια, ο μισθωτός έχει την υποχρέωση να παραλείπει δραστηριότητα ή πράξεις ανταγωνισμού προς την Εταιρεία. Απαγορεύεται η παράλληλη ενσασχόληση ή οποιαδήποτε επαγγελματική σχέση του με ανταγωνιστικές εταιρίες του ίδιου χώρου.

Θ. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΑΠΟ ΟΑΣΘ Η ΑΣΥΘ

Ο μισθωτός υποχρεούται, να προσφέρει τις υπηρεσίες του στην ανωτέρω εργοδότρια, με κάθε επιμέλεια και κατά τρόπο ανταποκρινόμενο στη φύση και τις ανάγκες της εργοδότριας και της ίδιας της εργασίας και οπωσδήποτε πάντα σύμφωνα με τις οδηγίες και εντολές των υπευθύνων της εργοδότριας. Ο μισθωτός υποχρεούται, να προσφέρει τις υπηρεσίες του, εφ' όσον παραστεί ανάγκη, στην

θυγατρικές εταιρείες της εργοδότης, και σε κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, που θα του υποδειχθεί τώρα ή στο μέλλον εκ μέρους της εργοδότης, ή που τυχόν θα προκύψει κατόπιν συγχωνεύσεως, απορροφήσεως ή καθ' οιονδήποτε τρόπο μετατροπής αυτής, ή τυχόν δεσμεύσης του προσωπικού από τον ΟΑΣΘ ή τον διάδοχό του σε περίπτωση αδυναμίας εκτέλεσης του ως άνω συγκοινωνιακού έργου από την εργοδότη και εκτέλεσής του από τον ΟΑΣΘ ή τον διάδοχό του. Ο μισθωτός δηλώνει με την παρούσα ότι συγκατατίθεται για την προσφορά της εργασίας του όχι μόνο στην εργοδότη, αλλά και σε όλα στα ως άνω αναφερόμενα πρόσωπα και ως εκ τούτου η κατά τον προαναφερόμενο τρόπο απασχόλησή του δεν συνιστά βλαπτική μεταβολή των όρων της παρούσης. Ρητά συμφωνείται και συνομολογείται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών ότι η απασχόληση του μισθωτού στην εργοδότη και στις θυγατρικές της εταιρείες, καθώς και στις επιχειρήσεις των υποδειχθέντων από αυτήν νομικών και φυσικών προσώπων δεν συνιστά πολλαπλή απασχόληση, ούτε πρόσθετη εργασία κατά τους όρους της διάταξης του άρθρου 659 Α Κ. Η διάθεση των εργασιακών υπηρεσιών του μισθωτού στις επιχειρήσεις των υποδειχθέντων από την εργοδότη νομικών και φυσικών προσώπων δεν συνιστά λόγο λύσης της παρούσης.

Ι. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΙΣΘΩΤΟΥ

Ρητά συμφωνείται μεταξύ των συμβαλλομένων ότι ο χρόνος μετάβασης ή μεταφοράς του μισθωτού από τον τόπο της κατοικίας ή διαμονής του στον τόπο εργασίας και επιστροφής αυτού δεν θεωρείται ως χρόνος εργασίας. Σε κάθε περίπτωση που θελήσει η εργοδότη για λόγους διευκόλυνσης και πληρέστερης εκτέλεσης της υπηρεσίας του μισθωτού να του παράσχει την δυνατότητα μεταφοράς του στον τόπο εργασίας του με ειδικά οχήματα (όταν η πρώτη κρίνει εφικτό και αναγκαίο), το συγκοινωνιακό αυτό μέσο παρέχεται εξ ελευθεριότητας, χωρίς να συντρέχει νόμιμη ή συμβατική υποχρέωση προς τούτο, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των λειτουργικών αναγκών της επιχείρησης της εργοδότης και δεν έχει τον χαρακτήρα μισθού, η δε τελευταία διατηρεί το δικαίωμα να διακόψει ή να ανακαλέσει οποιαδήποτε παροχή.

ΙΑ. ΔΙΑΦΟΡΑ

1. Αρμόδια δικαστήρια για την επίλυση κάθε διαφοράς μεταξύ της εργοδότης και του μισθωτού που απορρέει από την εν λόγω συναλλακτική τους σχέση είναι τα Δικαστήρια του Νομού Θεσσαλονίκης. Η «εργοδότης» έχει τη διακριτική ευχέρεια για την άσκηση των αξιώσεών της κατά του «μισθωτού» να επιλέξει τα Δικαστήρια της γενικής δικαιοδοσίας του «μισθωτού».
2. Για όσα δεν έχουν προβλεφθεί ισχύουν οι διατάξεις της Εργατικής Νομοθεσίας.
3. Αλλαγή και συμπληρώσεις της σύμβασης για να ισχύουν θα πρέπει να γίνονται γραπτώς. Όλοι οι όροι του παρόντος κηρύσσονται από τώρα κύριοι και ουσιώδεις και η μη τήρηση από κάποιον συμβαλλόμενο έστω και ενός από τους όρους αυτούς δίνει το δικαίωμα στον άλλο συμβαλλόμενο, να καταγγείλει την σύμβαση χωρίς καμία απολύτως υποχρέωση αποζημίωσης του παραβάτη. Τα συμβαλλόμενα μέρη δεν θα είχαν προβεί στην κατάρτιση της παρούσας σύμβασης, εάν έλειπε έστω και ένας όρος της παρούσας.
4. Με την παρούσα ο μισθωτός αναγνωρίζει και αποδέχεται ρητά και ανεπιφύλακτα, ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, που θα χορηγηθούν βίσει της παρούσας σύμβασης, θα χρησιμοποιηθούν από την Εταιρεία για την εκτέλεση της παρούσας και όπου αλλού απαιτείται σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που επιβάλλει η σχετική νομοθεσία. Ο μισθωτός δίνει την ρητή, έγγραφη, ανεπιφύλακτη και πλήρη συγκατάθεσή του στην εργοδότη να συλλέγει, αποθηκεύει, διαχειρίζεται, χρησιμοποιεί και γενικά αξιοποιεί όλα τα προσωπικά του δεδομένα, ακόμη και τα ευαίσθητα, για κάθε λόγο και αιτία που έχει σχέση με την παρούσα σύμβαση, καθώς επίσης και να βιντεοσκοπεί τους χώρους της και τα λεωφορεία της για λόγους ασφαλείας. Επισυνάπτεται στην παρούσα ενημερωτικό σημείωμα για την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων, το οποίο υπογράφεται από αμφότερα τα μέρη.
5. Ο μισθωτός έλαβε γνώση του των διατάξεων του τωρινού κανονισμού λειτουργίας της εργοδότης. Η συνέχιση της εργασιακής σύμβασης και σχέσης σημαίνει πλήρη, ρητή και ανεπιφύλακτη αποδοχή των διατάξεών του.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

Ο ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΣ

«Ελαβα γνώση και παρέλαβα αντίγραφο»



Θεσσαλονίκη 22.05.2025

Αρ. Πρωτ. : 3086

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. (ΟΣΕΘ ΑΕ)
Πληροφορίες: Γρ. Διευθύνοντος Συμβούλου
Τηλ: 2310 483070
Email: info@oseth.com.gr

Προς:

1. ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ΑΕ
email: ktel2310@gmail.com
2. ΚΤΕΛ Χαλκιδικής ΑΕ
email: info@ktel-chalkidikis.gr
3. Υπεραστικό ΚΤΕΛ Σερρών ΑΕ
email: ktelserres@gmail.com
4. Σωματείο Εργαζομένων στην
Επιχείρηση ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ΑΕ
email: somateio.ktelthess@gmail.com
5. ΣΕΟΣΕΘ
email: infoseoseth@gmail.com

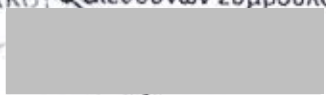
ΘΕΜΑ: Πρόσκληση σε Σύσκεψη

Αξιότιμοι,

Η Διοίκηση του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) σας προσκαλούν σε συνάντηση εργασίας τη Δευτέρα 26.05.2025 και ώρα 11:00 στα γραφεία μας σχετικά με θέματα αστικής συγκοινωνίας.

Υπενθυμίζουμε ότι προτεραιότητα όλων μας αποτελεί η **άνετη και ασφαλής** μετακίνηση του επιβατικού κοινού της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε διευκρίνιση και συνεργασία.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος

Γιάννης Τόσкас




Σωματείου εργαζομένων στην επιχείρηση
ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

Αριθ.Εγκρ.Πρωτ.Θεσσαλονίκης 183Σ/2024

Email: somateio.ktel.thess@gmail.com

Τηλ.Επικοινωνίας [REDACTED]

ΠΡΟΣ : ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.
(Ο.Σ.Ε.Θ.)

Κοινοποίηση: Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κο.Δήμα Χρίστο

Κοινοποίηση: Αναπληρωτή Υπουργό κο.Κυρανακη Κων/νο

Κοινοποίηση: Γεν. Γραμματέας Μεταφορών κα.Δέσποινα Παληαρούτα

Κοινοποίηση: Υπουργό Εργασίας κα.Κεραμεως Νίκη

Κοινοποίηση: Υφυπουργό Εργασίας κο.Καραγκούνη Κων/νο

Κοινοποίηση: Πρόεδρο της Βουλής

Κοινοποίηση: Κοινοβουλευτικές Ομάδες Κόμματος

Κοινοποίηση: Επιθεώρηση Εργασίας Ε.Υ.Α.Ε Μητροπόλεως 110

Κοινοποίηση: Επιθεώρηση Εργασίας Δυτικού Τομέα Αισώπου 22

Κοινοποίηση: Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας (Ο.Σ.Μ.Ε)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Σε συνέχεια της επιστολής μας προς τον Οργανισμό στις 18.12.2024 (αρ. πρωτ. 5539/19-12-2024), την οποία επαναφέραμε με αντίστοιχη επιστολή μας στις 13.05.2025, εξαιτίας της οποίας προέκυψε και η σημερινή συνάντηση, θα θέλαμε υπό τη μορφή υπομνήματος, αναφοράς συγκεκριμένων προβλημάτων, να σας ενημερώσουμε για μια σειρά από ζητήματα, για τα οποία είναι ο ΟΣΕΘ αρμόδιος να παρέμβει, αφού βεβαίως πρώτα ενημερωθεί από εμάς τους οδηγούς, αυτούς δηλαδή που στην ουσία επιτελούμε το έργο το οποίο έχετε αναθέσει στην εταιρεία ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. στην οποία αργαζόμαστε.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Α. Θέματα ασφαλούς λειτουργίας των λεωφορείων

1. Διαρροές από λάδια ή πετρέλαια που δεν επισκευάζονται και επιβαρύνουν το καύσιμο φορτίο στον χώρο του κινητήρα με αποτέλεσμα τον κίνδυνο ανάφλεξης.
2. Φρένα Στάσης, μηχανισμός που φρενάρει το όχημα όταν ανοίγουν οι πόρτες για επιβίβαση - αποβίβαση, ελευθερώνει το όχημα όταν οι πόρτες κλείσουν. Δεν λειτουργούν σε ποσοστό 30% περίπου του συνόλου των οχημάτων.

3. Επικουρικά φρένα.

Retarder, intarder, ηλεκτρόφρενο, αυτοί είναι οι διάφοροι τύποι επικουρικών φρένων που εφοδιάζονται από τον κατασκευαστή φορτηγά και λεωφορεία, λειτουργούν συνεργατικά με το κοινό σύστημα πέδησης για πιο ομαλό και ασφαλές προς τούς επιβάτες φρενάρισμα. Δεν λειτουργούν σε ποσοστό 40% επί του συνόλου των οχημάτων.

4. ABS, ESR.

Συστήματα αντιμπλοκαρίσματος και σταθεροποίησης του οχήματος κατά την διάρκεια έκτακτου και έντονου φρεναρίσματος. Δεν λειτουργούν σε ποσοστό περίπου 30% επί του συνόλου των οχημάτων.

5. Κύκλωμα αέρα και δεξαμενές αέρα.

Τα φρένα και άλλα συστήματα στα λεωφορεία λειτουργούν με αέρα, συλλέγεται από συμπιεστή και αποθηκεύεται σε δεξαμενές υψηλής πίεσης (καζανάκια).

Αυτό το Κύκλωμα μαζί με τα καζανάκια θα έπρεπε να συντηρούνται (Καθαρίζονται) μέχρι και δύο φορές τον χρόνο. Έτσι θα αποφεύγαμε το μπλοκάρισμα σε κάποιες περιπτώσεις των φρένων (δαγκάνες). Το αποτέλεσμα του μπλοκαρίσματος των φρένων, είναι να προκαλείται η υπερθέρμανση της δαγκάνας που κόλλησε με κίνδυνο ανάφλεξης.

6. Στάσεις, πρόσβαση και φωτισμός.

Σε πολλές στάσεις (περαστικές) δεν έχουμε ομαλή πρόσβαση λόγω ανωμαλιών του οδοστρώματος με αποτέλεσμα να πρέπει να μηδενίσουμε σχεδόν την ταχύτητα εισόδου, με κίνδυνο κάποιο επερχόμενο φορτηγό βαρέως τύπου να πέσει επάνω στο λεωφορείο που βραδυπορεί λόγω της παραπάνω κατάστασης.

Επίσης, οι μη φωτιζόμενες στάσεις δημιουργούν αντίστοιχο πρόβλημα διότι δεν μπορούμε να αντιληφθούμε εγκαίρως εάν υπάρχει ή όχι επιβάτης και όταν τον βλέπουμε είμαστε πλέον πολύ κοντά με αποτέλεσμα να φρενάρουμε έντονα με συνέπειες για τούς επιβάτες και κίνδυνο κάποιος που έρχεται από πίσω μας να μας χτυπήσει.

7. Φώτα και φλας.

Δεν λειτουργούν πολύ καλά, δεν υπάρχουν ρεγουλατόροι, κι αν υπάρχουν λόγω παλαιότητας δεν λειτουργούν, με αποτέλεσμα τα φώτα μας (πορεία) να υπολειτουργούν και να μην βλέπουμε καλά τις νυχτερινές ώρες. Όσον αφορά στα φλας αυτά πολυμερίζονται λόγω του υλικού τους (πλαστικό) και λόγω της αυξημένης θερμοκρασίας, με αποτέλεσμα να καταστρέφονται και να μην λειτουργούν. Χρειάζεται αντικατάστασή τους.

B. Ζήτημα επικαιροποίησης των χρόνων εκτέλεσης των δρομολογίων

Αναφερθήκαμε ήδη στο ζήτημα της αλλαγής των κυκλοφοριακών συνθηκών, οι οποίες επηρεάζουν τον χρόνο εκτέλεσης των δρομολογίων, γεγονός το οποίο έχετε ήδη αντιληφθεί και για αυτό τον λόγο αποφασίσατε ως οργανισμός ήδη την παρέμβαση σε συγκεκριμένες γραμμές, με στόχο να ληφθούν υπόψη οι ανωτέρω αλλαγές, οι οποίες επηρεάζουν τον χρόνο έγκαιρης εκτέλεσης των δρομολογίων. Στην ίδια κατεύθυνση με αυτές τις διαπιστώσεις, σας επισημαίνουμε από την πλευρά μας προβλήματα έγκαιρης εκτέλεσης και των παρακάτω δρομολογίων, ώστε να προβείτε σε ανάλογες παρεμβάσεις :

51 Ν.Σ.Σ. - ΣΙΝΔΟΣ

54 Ν.Σ.Σ. - ΙΩΝΙΑ

56 Ν.Σ.Σ. - ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ

84 Ν.Σ.Σ. - ΜΕΛΙΣΣΟΧΩΡΙ

Οι υφιστάμενοι χρόνοι εκτέλεσης αυτών των δρομολογίων, δεν ανταποκρίνονται στις πραγματικά επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες.

Αντίστοιχο πρόβλημα έγκαιρης εκτέλεσης δρομολογίων έχει προκύψει μετά την έναρξη λειτουργίας του Μετρό. Συγκεκριμένα προστέθηκαν σε κάποιες γραμμές νέες στάσεις, για παράδειγμα στην γραμμή 45 (στάσεις Σιντριβάνι, Πλ. Δημοκρατίας και Φοιτητική Λέσχη), μόνο όμως για το δρομολόγιο της επιστροφής στο ΚΤΕΛ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ), οι οποίες όμως δεν αναγράφονται στους ηλεκτρονικούς πίνακες που βρίσκονται εντός των λεωφορείων, ούτε στα καινούργια μηχανήματα της τηλεματικής. Το αποτέλεσμα αυτής της νέας κατάστασης είναι να σταματούν άσκοπα τα λεωφορεία και στο δρομολόγιο μετάβασης, λόγω του ότι ο επιβάτης θέλει να κατέβει στην στάση που του δείχνει ο ηλεκτρονικός πίνακας, ενώ η στάση αυτή δεν περιλαμβάνεται στις προβλεπόμενες, στο δρομολόγιο επιστροφής στα ΚΤΕΛ Μακεδονία. Αυτό δημιουργεί άσκοπες εντάσεις μεταξύ οδηγών και επιβατών, οι οποίοι θεωρούν ότι ο οδηγός παραλείπει σκόπιμα ή από αμέλεια να σταματήσει στις στάσεις που αναγράφονται στον ηλεκτρονικό πίνακα. Με αυτό τον τρόπο όμως, πέρα από τις άσκοπες εντάσεις, χάνεται πολύτιμος χρόνος για την έγκαιρη εκτέλεση του δρομολογίου.

Περαιτέρω, ενδεικτικό της κατάστασης που επικρατεί στη γραμμή 84, είναι το γεγονός ότι οι οδηγοί αναφέρουν γλαφυρά τα παρακάτω : «... τρέχουμε σαν τους παλαβούς για να κάνουμε 5' διάλειμμα, ίσα ίσα δηλαδή για τουαλέτα κι αυτό, χωρίς να το προλαβαίνουμε πάντα. Σημειωτέο, ότι γίνονται αρκετά συχνά καταγγελίες απ' τους επιβάτες και τους κατοίκους επειδή τρέχουμε, κάτι το οποίο το γνωρίζουν όλοι. Επίσης επειδή δεν ενδιαφέρεται κανείς, να σημειώσω ότι δεν έχουμε ρεμίζα, μοιραζόμαστε μία με την γραμμή με αριθμό 54 η οποία έχει δύο ρεμίζες και σχεδόν πάντα έχει παρκαρισμένα λεωφορεία, οπότε αφήνουμε το λεωφορείο της δικής μας γραμμής, όπου βρούμε, με αυτό να συνεπάγεται τον κίνδυνο πρόκλησης ατυχήματος...».

Γ. Επιβολή προστίμων σε βάρος οδηγών από την Τροχαία

Το ζήτημα της επιβολής προστίμων σε βάρος των οδηγών από την Τροχαία, λόγω υπέρβασης του ορίου ταχύτητας, μπορεί να θεωρείται και να είναι ορθή λειτουργία της σχετικής υπηρεσίας, όμως, στη συγκεκριμένη περίπτωση, πρέπει να αντιμετωπιστεί ως αποτέλεσμα του άγχους των οδηγών να μην «καούν» δρομολόγια και ταυτόχρονα να προλάβουν να εξοικονομήσουν χρόνο για τις φυσικές τους ανάγκες. Επομένως το πρόβλημα αυτό συνδέεται με το συνολικό πρόβλημα της επικαιροποίησης των χρόνων εκτέλεσης συγκεκριμένων δρομολογίων, καθώς συνάδελφοί μας δεν αποφάσισαν ξαφνικά να γίνουν παραβάτες του ΚΟΚ και του ορίου ταχύτητας, αλλά λειτουργούν υπό την πίεση της έγκαιρης εκτέλεσης του δρομολογίου, για να μην υποστούν τον έλεγχο περί μη ορθής και σύμφωνα με τη σύμβαση εργασίας παροχή των υπηρεσιών τους, προς την

εργοδότης εταιρεία, αλλά ταυτόχρονα και για να μην πάθει βλάβη η υγεία τους και τα νεφρά τους.

Δ. Πρόβλημα χώρων και χρήσης τους στους Σταθμούς Επιβίβασης- Αποβίβασης επιβατών

Χωροταξικά προβλήματα έχουν δημιουργηθεί στον τερματικό του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού όπου γραμμές όπως η 84 Ν.Σ.Σ – ΜΕΛΙΣΣΟΧΩΡΙ, αλλά και η 55X δεν έχει ορισμένη ρεμίζα επιβίβασης αποβίβασης επιβατών. Μέχρι πρότινος χρησιμοποιούσε το πεζοδρόμιο πίσω από τις ρεμίζες της γραμμής 54 . Πλέον με την έναρξη λειτουργίας του μετρό εκεί σταθμεύουν και σε όλο τον τερματικό Ι.Χ. αυτοκίνητα, με αποτέλεσμα όχι απλά να μην υπάρχει ασφαλής χώρος επιβίβασης αποβίβασης, αλλά να μην υπάρχει καν χώρος για να κάνει το ολιγόλεπτο διάλειμμα του ο οδηγός. Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι να δημιουργείται σε διάφορες περιπτώσεις συμφόρηση από λεωφορεία που δεν χωράνε να περάσουν και στριμώχνονται και σε συνδυασμό και με την παρουσία επιβατών που μετακινούνται πεζοί ανάμεσα στις ρεμίζες, να υπάρχει κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος.

Ε. Επιμέρους προβλήματα οδοσήμανσης

Επί των οδών Παύλου Μελά καθώς και Τζιβαροπούλου στα Κουφάλια, όλα τα σήματα STOP υπάρχουν στις οδούς που διανύουν τα λεωφορεία, με αποτέλεσμα την βραδύτητα και την καθυστέρηση εκτέλεσης του δρομολογίου. Θα πρέπει να αλλάξει η τοποθέτηση των σημάτων, δηλαδή να τοποθετηθούν στις κάθετες οδούς οι οποίες τέμνουν τις Παύλου Μελά και Τζιβαροπούλου, στη λογική της παροχής προτεραιότητας στις δύο αυτές οδούς, από τις οποίες διέρχονται τα λεωφορεία, με παρέμβαση του ΟΣΕΘ προς την Τροχαία.

ΣΤ. Βιβλίο Τεχνικού Ελέγχου

Πρέπει κάθε λεωφορείο να έχει στο ντουλαπάκι του οδηγού το Βιβλίο Τεχνικού ελέγχου, από το οποίο να προκύπτουν και να αποδεικνύονται, οι τυχόν βλάβες και οι επισκευές, καθώς και η διενέργεια των τακτικών τεχνικών ελέγχων, σε δεδομένα χρονικά διαστήματα. Με αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται, τόσο η ορθή και ασφαλής λειτουργία των λεωφορείων, όσο και η δυνατότητα ελέγχου και απόδοσης ευθυνών σε αυτούς που εμπλέκονται σε αυτό το κομμάτι λειτουργίας των λεωφορείων. Δεν μπορεί να είναι αποδεκτή η μετακύληση των ευθυνών για τεχνικά ζητήματα και ζητήματα βλαβών, πολύ δε περισσότερο η μετακύληση ευθυνών, για τυχόν ατυχήματα που μπορεί να προκληθούν από κακοσυντηρημένα λεωφορεία, στις πλάτες των οδηγών, οι οποίοι καμία ευθύνη συντήρησης και τεχνικών ελέγχων δεν έχουν.

Ζ. Επιμέρους προβλήματα σε στάσεις

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΦΩΤΙΣΜΟΣ

Θα χρησιμοποιηθεί ως παράδειγμα η γραμμή με αριθμό 81, χωρίς βέβαια αυτό να σημαίνει ότι αντίστοιχα προβλήματα δεν συναντούμε και σε πολλές άλλες γραμμές.

ΣΤΑΣΗ	ΠΡΟΒΛΗΜΑ
1.Τ.Σ ΚΤΕΛ	
2.ΕΒΑΜ	
3.ΜΥΤΗΛΗΝΑΚΙΑ	
4.ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ	
5.ΣΑΡΑΚΑΚΗ	ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΡΕΥΜΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΦΩΤΙΣΜΟΣ
6.ΜΥΛΟΙ ΜΕΛΙΣΣΑΡΗ	
7.ΕΚΟ Β	
8.ΣΤΡΟΦΗ ΚΙΛΚΙΣ	
9.ΓΗΠΕΔΟ	
10.ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ	
11.ΟΤΕ	
12.ΣΤΡΟΦΗ ΣΙΝΔΟΥ	
13.ΣΙΔΕΝΟΡ	
14.ΠΑΤΕΝΙΔΗΣ	ΦΩΤΙΣΜΟΣ
15.ΑΡΙΣΤΑ	ΦΩΤΙΣΜΟΣ, ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΣΗΣ ΑΠΟ ΧΩΜΑ ΔΥΣΚΟΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΛΟΓΩ ΑΝΩΜΑΛΙΩΝ
16.ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ , ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΗ ΔΥΣΚΟΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΛΟΓΩ ΑΝΩΜΑΛΙΩΝ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΣΤΑΣΗΣ , ΜΕΓΑΛΗ ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΟΓΩ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
17.ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	
18.ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΑΓΧΙΑΛΟΥ	ΦΩΤΙΣΜΟΣ, ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΗ ΔΥΣΚΟΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΛΟΓΩ ΑΝΩΜΑΛΙΩΝ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΣΤΑΣΗΣ ,ΜΕΓΑΛΗ ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΟΓΩ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
19.ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ	ΦΩΤΙΣΜΟΣ, ΜΕΤΡΙΑ ΔΥΣΚΟΛΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ
20.ΣΤΡΟΦΗ ΑΓ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	ΧΩΡΟΣ ΜΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ/ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ
21.ΕΠΙΠΛΟΚΙΝΗΣΗ	ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ, ΜΕΤΡΙΑ ΔΥΣΚΟΛΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ
22.ΜΑΡΜΑΡΑ	
23.ΖΕΛΙΑΛΙΔΗΣ	ΧΑΜΗΛΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΞΟΔΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΡΟΦΗΣ
24.ΜΑΚ ΜΕΤΑΛ	
25.ΠΟΛΥΧΩΡΟΣ	
26.ΠΕΤΡΙΔΗΣ	
27.ΤΕΕ ΑΓ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΒΙΒΑΣΗΣ ΑΠΟ ΧΩΜΑ ΛΑΣΠΗ ΚΑΙ ΛΑΚΚΟΥΒΕΣ
28.ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ	
29.ΓΥΜΝΑΣΙΟ	
30.ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ	ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΛΟΓΩ ΠΑΡΚΑΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΩΡΕΣ ΑΙΧΜΗΣ
31.BENZINAΔΙΚΟ	

32.ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ	
33.ΑΣΒΕΣΤΟΠΟΙΙΑ	
34.ΣΤΡΟΦΗ ΓΕΦΥΡΑΣ	ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΧΟΡΤΩΝ /ΔΕΝΔΡΩΝ ΣΤΟ ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΑΓ. ΑΘΑΝΑΣΙΟ
35.ΕΞΟΔΟΣ ΓΕΦΥΡΑΣ	ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΜΕΣΩΣ ΜΕΤΑ
36.ΛΙΝΤΑ	
37.ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΚΑΤΩ ΓΕΦΥΡΑΣ	ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ
38.ΕΛΛΕΝΙΤ	
39.ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΒΑΛΤΟΧΩΡΙΟΥ	
40.ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΛΕΟΥΣΑΣ	
41.ΦΥΤΩΡΙΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ	
42.ΠΑΛΑΤΙΝΟ	
43.ΣΤΡΟΦΗ ΑΔΕΝΔΡΟΥ	ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ ΜΕ ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΗ

43.ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ	
44.ΣΤΡΟΦΗ ΛΥΚΕΙΩΝ	
45.ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ	
46.ΣΤΡΟΦΗ ΚΟΥΦΑΛΙΩΝ	
47.ΣΚΥΡΟΔΕΜΑ	
48.ΚΟΛΥΜΒΗΤΗΡΙΟ	ΧΑΜΗΛΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ ΛΟΓΩ ΧΟΡΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ
49.ΣΠΙΤΙΑ	
50.ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	
51.ΗΧΟΑΚΟΥΣΤΙΚΗ	
52.ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΑ	
53.ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΡΟΧΩΜΑΤΟΣ	
54.ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ	
55.ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ	
56.ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ	
57.ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ	
58.ΤΣ ΚΟΥΦΑΛΙΩΝ	

Αυτού του είδους το έντυπο, με αναγραφή των επιμέρους στάσεων και των τυχόν προβλημάτων, ίσως θα ήταν χρήσιμο να ζητηθεί να συμπληρωθεί από τους οδηγούς όλων των γραμμών, ώστε να υπάρχει μια άμεση και πλήρης εικόνα από την κατάσταση που επικρατεί σήμερα και στη συνέχεια να επαναλαμβάνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα, για παράδειγμα μια φορά τον μήνα, ώστε να υπάρχει καταγραφή των προβλημάτων και αντιμετώπισή τους, άμεσα, μόλις αυτά εμφανίζονται. Είναι δυσχερής η εκτέλεση των καθηκόντων μας με στάσεις σε κακό χάλι και επιβάτες μόνιμα εκνευρισμένους από στάσεις που έχουν εικόνα εγκατάλειψης.

Επίσης θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι σε όλες τις υπεραστικές στάσεις και τα δρομολόγια χρειάζεται να καθαριστούν οι στάσεις από χόρτα αλλά να κλαδευτούν και δένδρα διότι τόσο κατά την κίνηση, όσο και όταν συναντηθούμε με άλλο

μεγάλο όχημα, λόγω στενότητας του οδοστρώματος, υπάρχει κίνδυνος να σπάσουν καθρέπτες λόγω δένδρων, των οποίων τα κλαδιά εισέρχονται στο οδόστρωμα.

Μία καταγραφή που αφορά την γραμμή με αριθμό 51 και συγκεκριμένα στην βιομηχανική περιοχή, είναι ότι το βράδυ ο δρόμος είναι σκοτεινός, χωρίς φωτισμό, με αποτέλεσμα να μην φαίνονται καν οι στάσεις, ούτε και αν υπάρχει επιβάτης που περιμένει να επιβιβαστεί.

ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Σύμφωνα με το **άρθρο 2 του ν. 4482/2017**, με τον οποίο ιδρύθηκε ο Οργανισμός (Ρυθμιστικό πλαίσιο αστικ. συγκοινωνιών Περιφ. Ενότητα Θεσσαλονίκης κ.ά.), προβλέπονται στον Σκοπό τα εξής :

1. Η Ο.Σ.Ε.Θ. έχει σκοπό την ανάπτυξη, το συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημόσιων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών λεωφορείων και μέσων, υπόγειων και επίγειων, σταθερής τροχιάς, καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών με σκοπό τη μεταφορά και εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, μέσω ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών υψηλού επιπέδου και με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

2. Από τους σκοπούς και τις διατάξεις του παρόντος νόμου εξαιρούνται:

α) Το σιδηροδρομικό έργο και εγκαταστάσεις που παρέχει ο ΟΣΕ, οι θυγατρικές του, οι συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις, οι εταιρίες υποδομής και εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου και κάθε άλλος όμοιος αντικείμενου δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας.

β) Το υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο των Κ.Τ.Ε.Λ. για τα οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις των ν. 2963/2001 (Α' 268) και ν. 4199/2013 (Α' 216). **Η εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου από το Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε. σύμφωνα και με το ν. 2898/2001 (Α' 71) και το άρθρο 17 του ν. 3897/2010 (Α' 208), υπάγεται στους σκοπούς και διατάξεις του παρόντος νόμου.**

Αντίστοιχα στο άρθρο 3 του ίδιου νόμου, προβλέπονται με λεπτομέρεια οι αρμοδιότητες του ΟΣΕΘ, οι οποίες αποτυπώνουν με κάθε λεπτομέρεια τις ευρείες και αποκλειστικές αρμοδιότητες και εξουσίες του Οργανισμού, σε όλα τα ζητήματα που αφορούν τις δημόσιες συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης, τις οποίες για οικονομία χώρου, δεν υπάρχει λόγος να τις αναφέρουμε.

Παρά τα ανωτέρω, η άποψη του Οργανισμού, έτσι όπως αυτή έχει αποτυπωθεί σε σχετικό αίτημά μας, είναι ότι για τα ζητήματα των εργασιακών σχέσεων και συνδικαλιστικών ελευθεριών, ημών των οδηγών και των εν γένει συνθηκών εργασίας μας, αρμόδια είναι η ανάδοχος εταιρεία ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., η οποία ως Α.Ε. έχει το δικαίωμα να καθορίζει τα σχετικά ζητήματα, ενώ ο ΟΣΕΘ δεν μπορεί και δεν πρέπει να παρεμβαίνει σε τέτοιου είδους ζητήματα.

Έχουμε ήδη αναφερθεί στο ζήτημα της απόλυσης των τριών μελών του Δ.Σ. του Σωματείου μας και στη δικαστική απόφαση επαναφοράς μας, η οποία αν μη τι άλλο αποδεικνύει, αφενός ότι και οι Α.Ε. υπόκεινται στο νόμο, αφετέρου ότι και οι Α.Ε. μπορεί να συμβεί να παραβιάζουν τους νόμους.

Επομένως, εφόσον η συγκεκριμένη Α.Ε. αναλαμβάνει με απευθείας ανάθεση μάλιστα, χωρίς την προκήρυξη διαγωνισμού, την εκτέλεση με παραχώρηση δημόσιου έργου, θεωρούμε ότι ο οργανισμός, όχι απλώς μπορεί, αλλά είναι υποχρεωμένος να παρεμβαίνει στον έλεγχο της ορθής εκτέλεσης του έργου, το οποίο αναθέτει στην επιχείρηση «ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.». Συγκεκριμένα, τμήμα του ελέγχου πρέπει να αποτελεί και ο έλεγχος τήρησης της εργατικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας η οποία διασφαλίζει την συνδικαλιστική ελευθερία και τα δικαιώματα των εργαζομένων.

Περαιτέρω, σας είναι γνωστό ότι το μεγαλύτερο τμήμα των αστικών συγκοινωνιών με λεωφορεία εκτελείται από τον ΟΑΣΘ και θα συνεχίσει να εκτελείται μέχρι να ολοκληρωθεί η διαδικασία εκκαθάρισής του, γεγονός το οποίο παρέχει από μόνο του πυξίδα προς τον Οργανισμό, για να απαιτεί και να ελέγχει από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., την τήρηση των αντίστοιχων εργασιακών προϋποθέσεων, με αυτές οι οποίες ισχύουν για τους συναδέλφους μας, οι οποίοι εργάζονται στον ΟΑΣΘ. Από το ζήτημα της σχεδόν παντελούς έλλειψης τουαλετών σε τερματικούς σταθμούς για εμάς που εργαζόμαστε στην ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., μέχρι τα ζητήματα των συμβάσεων εργασίας, του χαρακτηρισμού τους παράνομα, όπως πρόσφατα αποδείχτηκε, ως ορισμένου χρόνου και της θέσπισης παράνομων και καταχρηστικών όρων σε βάρος των εργαζομένων, υπάρχει τεράστιο πεδίο, στο οποίο ο Οργανισμός, μπορεί και πρέπει να παρέμβει. Το μόνο που χρειάζεται στις σχετικές συμβάσεις ανάθεσης προς την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., είναι να περιλάβει στους όρους ανάθεσης, ως απαραίτητη προϋπόθεση ανάθεση και, για την εκάστοτε ανάδοχο εταιρεία, πέρα από την υποχρέωση τήρησης των τεχνικών προϋποθέσεων της σύμβασης ανάθεσης και την τήρηση της εργατικής νομοθεσίας, με ποινή, σε περίπτωση μη τήρησής της, την μη ανάθεση εκ νέου στην ανάδοχο εταιρεία, ίδιου ή και άλλου έργου από τον ΟΣΕΘ.

Υπάρχουν λοιπόν τρόποι στήριξης τόσο των εργαζομένων, όσο και ελέγχου ποιότητας και κυρίως ασφάλειας του παρεχόμενου έργου, τα οποία εφόσον περιληφθούν στους όρους των διαγωνισμών, θα οδηγήσουν και στην διασφάλιση εφαρμογής και τήρησης της εργατικής νομοθεσίας, αλλά και στην ασφαλή μεταφορά των επιβατών, με ασφαλή και αξιόπιστα οχήματα. Αποτελούν όλα τα παραπάνω μια αλυσίδα, με κρίκους της τον Οργανισμό, την ανάδοχο εταιρεία, τους εργαζόμενους και τέλος το επιβατικό κοινό, προς όφελος του οποίου πρέπει να λειτουργεί όλο το σύστημα των συγκοινωνιών, χωρίς να θεωρείται η συμμόρφωση της ανάδοχου του έργου εταιρείας, με την εργατική νομοθεσία ή σσονος σημασίας, σε σχέση με τη συμμόρφωση με τις τεχνικές προϋποθέσεις του έργου. Δεν είναι νοητό να παρέχονται καλές και ασφαλείς δημόσιες υπηρεσίες προς το επιβατικό κοινό, όπως είναι οι δημόσιες μεταφορές, με εργαζόμενους αφενός δύο ταχυτήτων, αφετέρου με εργαζόμενους για τους οποίους δεν τηρείται η εργατική νομοθεσία.

Τέλος, σε σχέση με τις συνθήκες εργασίας των οδηγών, είναι γνωστό ότι τον τελευταίο καιρό υπήρξαν φαινόμενα βίαιης συμπεριφοράς σε βάρος συναδέλφων μας. Με αφορμή αυτή την κατάσταση, απευθυνθήκαμε στην εργοδότη εταιρεία,

προκειμένου να ληφθούν κάποια μέτρα προστασίας. Η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. από την πλευρά της, μας έστειλε επιστολή, με την οποία μας καλεί να τοποθετηθούμε σε σχέση με την πρότασή της, την τοποθέτηση δηλαδή καμερών στη θέση του οδηγού, η οποία να ενεργοποιείται με ευθύνη και πρωτοβουλία του οδηγού, όταν αυτός αντιλαμβάνεται την ύπαρξη παραβατικής συμπεριφοράς σε βάρος του. Μάλιστα, μας προτάθηκε να υποβάλουμε σχετικό αίτημα παροχής άδειας από την Αρχή προστασίας Προσωπικών Δεδομένων, προκειμένου να γίνει η τοποθέτηση των καμερών σύννομα. Από την πλευρά μας, δεν έχουμε απαντήσει ακόμη σε αυτή την πρόταση, όμως θεωρούμε ότι η τοποθέτηση καμερών δεν λειτουργεί αποτρεπτικά και κυρίως προληπτικά, σε σχέση με την εκδήλωση βίαιης συμπεριφοράς σε βάρος των οδηγών. Μάλιστα, στην τελευταία Γενική Συνέλευση του Σωματίου μας, αποφασίσαμε να μην δεχτούμε αυτή την πρόταση και να προτείνουμε ως λύση, την τοποθέτηση κουβούκλιου από πλέξι γκλας στη θέση του οδηγού, το οποίο μπορεί να λειτουργήσει αποτρεπτικά και προληπτικά, σε όποιον θελήσει να επιτεθεί σε οδηγό, ενώ ταυτόχρονα εξασφαλίζει τον απαραίτητο χρόνο, προκειμένου να ζητήσει βοήθεια.

ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΔΩΡΕΑΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε., ΜΕ ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Δωρεάν μεταφορά του προσωπικού το οποίο εργάζεται στο ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, σε όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα οποία λειτουργούν στο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης (λεωφορεία ΟΑΣΘ, Μετρό). Αποτελεί μια μορφή επιβράβευσης για τους συναδέλφους μας, να τους αναγνωρίζει η πολιτεία ως συμμετόχους στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης, ενώ ταυτόχρονα μια τέτοια παροχή, ανακουφίζει σε δύσκολες οικονομικά εποχές τους ούτως ή άλλως χαμηλά αμειβόμενους οδηγούς, οι οποίοι προκειμένου να μεταβούν και να επιστρέψουν από τους τερματικούς σταθμούς, χρησιμοποιούν και οι ίδιοι τα μέσα μαζικής μεταφοράς της πόλης μας.

Με τιμή το Δ.Σ.

Θεσσαλονίκη, 26.05.2025





Θεσσαλονίκη 26.02.2025

Αρ. Πρωτ. : 1234

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. (ΟΣΕΘ ΑΕ)
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ**
Τηλ: 2310-483070
Email: ceo@oseth.com.gr

Προς: κκ. Εκπροσώπους Σωματείου
Email: somateio.ktel.thess@gmail.com

Κοιν: 1) Γραφ. Υπουργού Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.
κ. Χρ. Σταϊκούρα
email: gram-ypourgou@yme.gov.gr
2) Γραφ. Υφυπ. Μεταφορών
κ. Β. Οικονόμου
email: yfyp-gr@yme.gov.gr
3) Γραφ. Γεν. Γραμμ. Μεταφορών
κας Δ. Παληαρούτα
email: ggmsec@yme.gov.gr

Θέμα: Προηγούμενη αλληλογραφία και επιστολή διαμαρτυρίας και καταγγελιών κατά συγκοινωνιακού παρόχου

Σχετ: Έγγραφο-επιστολή σας από 19.2.2025

Αξιότιμοι,

Σε απάντηση του παραπάνω εγγράφου σας και σε σχέση με θέματα που αυστηρά άπτονται των αρμοδιοτήτων του ΟΣΕΘ, επιτρέψτε μας να σας υπενθυμίσουμε:

Οι συμβάσεις που αναλαμβάνει να υλοποιήσει η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ΑΕ ως υποπάροχος αστικής συγκοινωνίας (γραμμών δηλ. που εκτελούσε ως πάροχος ο ΟΑΣΘ) με βάση ισχύουσες θεσμικές διατάξεις και με τον ΟΣΕΘ ως συνυπογράφουσα-συμβαλλόμενο, αφορούν αυστηρά α) σε αναθέσεις παροχής Επιβατικών Μεταφορών β) υλοποίηση προγραμματισμένου έργου σύμφωνα με κανόνες και ποιοτικά κριτήρια (κατά τον Ν.4482/2017, Α' 102, όπως ισχύει) και γ) χρήση (235) κατάλληλων λεωφορείων, μαζί με τα εφεδρικά, όπως προβλέπει η κείμενη νομοθεσία κ.λπ.

Μάλιστα, μία από τις υποχρεώσεις των παρόχων και υποπαρόχων είναι να λαμβάνουν κάθε απαραίτητο μέτρο ασφαλείας του επιβατικού κοινού, των εργαζομένων τους και των εμπλεκόμενων στην κυκλοφορία οχημάτων τους, τηρώντας -πέραν άλλων- συγκεκριμένους κανόνες και αποδεχόμενοι ποινικές ρήτρες περί ορθής και ασφαλούς εκτέλεσης δρομολογίων κ.λπ.

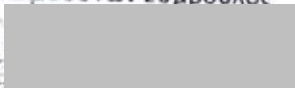
Είναι σαφές, τέλος, ότι ως Αρχή Μεταφορών δεν είμαστε σε θέση να επέμβουμε σχετικά και ουδόλως κατέχουμε αρμοδιότητες κατασταλτικών ελέγχων για περιπτώσεις καταγγελιών επί παραβάσεων εργατικής νομοθεσίας ή εργοδοτικών σχέσεων. Επιδιώκουμε πάντοτε, στο πλαίσιο των δικών μας υποχρεώσεων, να υπάρχει εργασιακή ειρήνη προς όφελος των μετακινούμενων πολιτών.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, σε περίπτωση που επιθυμείτε, είμαστε διαθέσιμοι για συζήτηση και ανταλλαγή κοινών σκέψεων και λύσεων, όποτε εσείς επιθυμείτε.



Με εκτίμηση,

Ο Διευθύνων Σύμβουλος



Γιάννης Τόσкас



Σωματείου εργαζομένων στην επιχείρηση
ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

Email : somateio.ktel.thess@gmail.com

Τηλ. Επικοινωνίας [REDACTED]

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

19/02/2025

Προς : Τμήμα Επιθεώρησης Ασφάλειας και Υγείας Μητροπόλεως 110 ,
Θεσσαλονίκη

Προς : Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ)

Κοινοποίηση :

1. Γραφείο Πρωθυπουργού κ.Κυριάκο Μητσοτάκη
2. Γραφείο του Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο Λεωφ. Αμαλίας 8 Αθήνα
3. Υπουργός Εργασίας κα.Νίκη Κεραμεως
4. Υφυπουργός Εργασίας κ.Κ.Καραγκούνης
5. Υπουργό Μεταφορών κ.Χρήστο Σταικουρα
6. Υφυπουργό Μεταφορών κ.Βασιλειος οικονομου
7. Γεν. Γραμματέας Μεταφορών κα.Δέσποινα Παληαρουτα
8. Επιθεώρηση εργασίας Ανεξάρτητη Αρχή (ΣΕΠΕ) Αθήνα
9. Κοινοβουλευτικές ομάδες κομμάτων
10. Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας (ΟΣΜΕ)
11. Ε.Κ.Θ.
12. Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης (Μ.Μ.Ε.)

Μετά το τελευταίο περιστατικό που συνέβη σε Αστικό Λεωφορείο το οποίο τυλίχτηκε στις φλόγες το βράδυ της Κυριακής 16/2/2025 και αφορούσε τη γραμμή 81 επί της οδού Π.Μελά στα Κουφάλια, για μια φορά ακόμα κτυπάμε το κουδούνι του κινδύνου προς όλους τους αρμόδιους και ταυτόχρονα αναρωτιόμαστε.

Πρέπει να θρηνησουμε θύματα για να ευαισθητοποιηθούν οι διοικήσεις του ΟΣΕΘ, του ΟΑΣΘ και των ΚΤΕΛ; Είναι κανονικότητα να καταγράφονται περιστατικά με αναφλέξεις σε αστικά λεωφορεία, τα οποία ανήκουν στο στόλο του ΚΤΕΛ και εκτελούν δρομολόγια του ΟΑΣΘ;

Παρά το γεγονός ότι ως οδηγοί σκουπίζουμε, σφουγγαρίζουμε και πλένουμε τα λεωφορεία, δηλαδή εκτελούμε καθήκοντα που δεν αντιστοιχούν στην ειδικότητα μας, ώστε το ΚΤΕΛ να μη πληρώνει συνεργείο καθαριότητας, και να αποκερδαίνει με τον τρόπο αυτό τα σχετικά έξοδα, σε βάρος βέβαια του προσωπικού, τα

ζητήματα που αφορούν την συντήρηση των οχημάτων, είναι άλλης φύσης ζήτημα. Εδώ δεν μπορούμε και να θέλαμε να συνδράμουμε, στην σχεδόν ανύπαρκτη συντήρηση. Τα λόγια του φορέα συντήρησης των λεωφορείων είναι χαρακτηριστικά : «Τα περιστατικά άλλωστε δεν είναι λίγα, είναι πολλά» σημειώνουμε και αναφέρουμε ότι «ποιος φέρει ευθύνη για την κακή συντήρηση των λεωφορείων, μήπως δεν διαθέτει οργανωμένο συνεργείο για να επιτελέσει το έργο».

Είναι ερώτημα λοιπόν που χρειάζεται άμεση απάντηση : Τα ΚΤΕΛ διαθέτουν οργανωμένο και πιστοποιημένο συνεργείο; Τα περιστατικά με Αστικά λεωφορεία των ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, είναι πολλά, όσο η αναζήτηση πάει πίσω στον χρόνο και τα ερωτήματα που εγείρονται είναι επίσης πολλά, γύρω από τα μέτρα ασφάλειας για τους επιβάτες και τους εργαζόμενους. Σύμφωνα με πρώην και νυν στελέχη του ΟΑΣΘ, που γνωρίζουν τι συμβαίνει στα ΚΤΕΛ, αυτό που επισημαίνεται, σχεδόν ομόφωνα, είναι ότι δεν υπάρχει η σωστή συντήρηση των οχημάτων, ούτε τηρούνται οι έλεγχοι που πρέπει να γίνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα συχνά τα λεωφορεία, τα οποία στην πλειοψηφία τους είναι μεταχειρισμένα, έχοντας ήδη διανύσει εκατοντάδες χιλιάδες χιλιόμετρα, να παρουσιάζουν σημαντικές βλάβες ή και να αναφλέγονται. Παράλληλα το προσωπικό των ΚΤΕΛ, δηλαδή οι οδηγοί, εργάζονται κακοπληρωμένοι με ατομικές συμβάσεις ορισμένου χρόνου, 2μηνες, 3μηνες ή 6μηνες διάρκειας, γεγονός προκαλεί το φαινόμενο, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, πολλοί να φεύγουν από τα ΚΤΕΛ, για να εργαστούν σε τουριστικά λεωφορεία. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι στους εργαζόμενους στο ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με πληροφορίες, έχει «απαγορευτεί» με την απειλή της «απόλυσης», να συνδικαλιστούν, υπό την απειλή της μη ανανέωσης της σύμβασης εργασίας τους.

Το επόμενο ερώτημα που γεννιέται υπό τις ανωτέρω συνθήκες, είναι το ποιος φέρει τις ευθύνες για να τις διορθώσει; Έχει ευθύνες το υπουργείο Μεταφορών και ο ΟΣΕΘ; Με αφορμή το τελευταίο πολύνεκρο δυστύχημα στα Τέμπη, που ανέδειξε με τραγικό τρόπο τις ελλείψεις στις συγκοινωνίες της χώρας, το θέμα της ασφάλειας στις αστικές συγκοινωνίες, και στα ΚΤΕΛ, είναι ένα θέμα που δεν μπορεί να περνάει στα ψιλά. Ποιος φέρει ευθύνες για τις συνθήκες ασφάλειας στο συγκοινωνιακό έργο που προσφέρουν τα ΚΤΕΛ, όχι μόνο στη Θεσσαλονίκη, αλλά σε όλη τη χώρα; Τι κάνει το **υπουργείο Μεταφορών**; Για τη Θεσσαλονίκη, έχει την ευθύνη ο **ΟΣΕΘ**, οργανισμός που ιδρύθηκε για αυτόν ακριβώς τον λόγο. Έχουν αξιολογηθεί τα περιστατικά που έχουν καταγραφεί; Σε ποια κατάσταση είναι τα λεωφορεία που μεταφέρουν καθημερινά χιλιάδες πολίτες; Γίνεται η σωστή συντήρηση των οχημάτων και τηρούνται όλοι οι κανόνες ασφάλειας; Υπάρχουν απαντήσεις από τους αρμοδίους;

Τα φαινόμενα εν προκειμένω δεν απατούν. Αντίθετα απαιτούν την ανάληψη ευθυνών και πρωτοβουλιών από τους αρμοδίους. Σας παραθέτουμε ενδεικτικά περιστατικά, μήπως και ευαισθητοποιηθείτε, πριν θρηνήσουμε θύματα :

16/04/2022 Φωτιά σε εν κινήσει αστικό λεωφορείο (ΚΤΕΛ)

07/06/2022 Φωτιά σε λεωφορείο της γραμμής 81 (ΚΤΕΛ)

26/02/2023 Φωτιά σε λεωφορείο στον Εύοσμο γραμμή 42(ΚΤΕΛ Κιλκίς)

06/03/2023 Φωτιά σε λεωφορείο της γραμμής 81 (ΚΤΕΛ)
14/04/2023 Φωτιά σε λεωφορείο σε τερματικό σταθμό (ΚΤΕΛ)
21/06/2023 Φωτιά σε λεωφορείο της γραμμής 51 (ΚΤΕΛ)
14/07/2024 Φωτιά σε λεωφορείο της γραμμής 56 (ΚΤΕΛ)
22/08/2024 Φωτιά σε λεωφορείο της γραμμής 81 (ΚΤΕΛ)
20/11/2024 Φωτιά σε λεωφορείο της γραμμής Ξηροχώρι (ΚΤΕΛ)
16/02/2025 Φωτιά σε λεωφορείο της γραμμής 81 (ΚΤΕΛ)

Είναι πλέον ορατό, ότι όσο αναδεικνύουμε τα προβλήματα που υπάρχουν για να προφυλάξουμε **ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ** και **ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΚΟΙΝΟ** που καθημερινά μετακινούνται με της Αστικές Συγκοινωνίες, τόσο θα εντείνεται η προσπάθεια διάλυσης του νεοσύστατου Σωματείου εργαζομένων στην ΚΤΕΛ Α.Ε. Σας ενημερώνουμε ότι η προσπάθεια, όσων θίγονται από την δράση μας, πέφτει στο κενό.

Με εκτίμηση το Δ.Σ



'2024'
«έτος ίδρυσης»

Σ.Ε.Ε.Κ.Θ.

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

ΤΗΛ :

- EMAIL : somateio.ktel.thess@gmail.com - ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ : <https://seekth.gr>



Σωματείου εργαζομένων στην επιχείρηση
ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.
Email : somateio.ktel.thess@gmail.com
Τηλ. Επικοινωνίας [REDACTED]

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

19/02/2025

Προς : Τμήμα Επιθεώρησης Ασφάλειας και Υγείας Μητροπόλεως 110 ,
Θεσσαλονίκη

Προς : Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ)

Κοινοποίηση :

1. Γραφείο Πρωθυπουργού κ.Κυριάκο Μητσοτάκη
2. Γραφείο του Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο Λεωφ. Αμαλίας 8 Αθήνα
3. Υπουργός Εργασίας κα.Νίκη Κεραμεως
4. Υφυπουργός Εργασίας κ.Κ.Καραγκούνης
5. Υπουργό Μεταφορών κ.Χρήστο Σταικουρα
6. Υφυπουργό Μεταφορών κ.Βασιλειος οικονομου
7. Γεν. Γραμματέας Μεταφορών κα.Δέσποινα Παληαρουτα
8. Επιθεώρηση εργασίας Ανεξάρτητη Αρχή (ΣΕΠΕ) Αθήνα
9. Κοινοβουλευτικές ομάδες κομμάτων
10. Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας (ΟΣΜΕ)
11. Ε.Κ.Θ.
12. Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης (Μ.Μ.Ε.)

Μετά το τελευταίο περιστατικό που συνέβη σε Αστικό Λεωφορείο το οποίο τυλίχτηκε στις φλόγες το βράδυ της Κυριακής 16/2/2025 και αφορούσε τη γραμμή 81 επί της οδού Π.Μελά στα Κουφάλια, για μια φορά ακόμα κτυπάμε το κουδούνι του κινδύνου προς όλους τους αρμόδιους και ταυτόχρονα αναρωτιόμαστε. Πρέπει να θρηνήσουμε θύματα για να ευαισθητοποιηθούν οι διοικήσεις του ΟΣΕΘ, του ΟΑΣΘ και των ΚΤΕΛ; Είναι κανονικότητα να καταγράφονται περιστατικά με αναφλέξεις σε αστικά λεωφορεία, τα οποία ανήκουν στο στόλο του ΚΤΕΛ και εκτελούν δρομολόγια του ΟΑΣΘ; Παρά το γεγονός ότι ως οδηγοί σκουπίζουμε, σφουγγαρίζουμε και πλένουμε τα λεωφορεία, δηλαδή εκτελούμε καθήκοντα που δεν αντιστοιχούν στην ειδικότητα μας, ώστε το ΚΤΕΛ να μη πληρώνει συνεργείο καθαριότητας, και να αποκερδαίνει με τον τρόπο αυτό τα σχετικά έξοδα, σε βάρος βέβαια του προσωπικού, τα

ζητήματα που αφορούν την συντήρηση των οχημάτων, είναι άλλης φύσης ζήτημα. Εδώ δεν μπορούμε και να θέλαμε να συνδράμουμε, στην σχεδόν ανύπαρκτη συντήρηση. Τα λόγια του φορέα συντήρησης των λεωφορείων είναι χαρακτηριστικά : «Τα περιστατικά άλλωστε δεν είναι λίγα, είναι πολλά» σημειώνουμε και αναφέρουμε ότι «ποιος φέρει ευθύνη για την κακή συντήρηση των λεωφορείων, μήπως δεν διαθέτει οργανωμένο συνεργείο για να επιτελέσει το έργο». Είναι ερώτημα λοιπόν που χρειάζεται άμεση απάντηση : Τα ΚΤΕΛ διαθέτουν οργανωμένο και πιστοποιημένο συνεργείο; Τα περιστατικά με Αστικά λεωφορεία των ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, είναι πολλά, όσο η αναζήτηση πάει πίσω στον χρόνο και τα ερωτήματα που εγείρονται είναι επίσης πολλά, γύρω από τα μέτρα ασφάλειας για τους επιβάτες και τους εργαζόμενους. Σύμφωνα με πρώην και νυν στελέχη του ΟΑΣΘ, που γνωρίζουν τι συμβαίνει στα ΚΤΕΛ, αυτό που επισημαίνεται, σχεδόν ομόφωνα, είναι ότι δεν υπάρχει η σωστή συντήρηση των οχημάτων, ούτε τηρούνται οι έλεγχοι που πρέπει να γίνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα συχνά τα λεωφορεία, τα οποία στην πλειοψηφία τους είναι μεταχειρισμένα, έχοντας ήδη διανύσει εκατοντάδες χιλιάδες χιλιόμετρα, να παρουσιάζουν σημαντικές βλάβες ή και να αναφλέγονται. Παράλληλα το προσωπικό των ΚΤΕΛ, δηλαδή οι οδηγοί, εργάζονται κακοπληρωμένοι με ατομικές συμβάσεις ορισμένου χρόνου, 2μηνες, 3μηνες ή 6μηνες διάρκειας, γεγονός προκαλεί το φαινόμενο, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, πολλοί να φεύγουν από τα ΚΤΕΛ, για να εργαστούν σε τουριστικά λεωφορεία. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι στους εργαζόμενους στο ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με πληροφορίες, έχει «απαγορευτεί» με την απειλή της «απόλυσης», να συνδικαλιστούν, υπό την απειλή της μη ανανέωσης της σύμβασης εργασίας τους.

Το επόμενο ερώτημα που γεννιέται υπό τις ανωτέρω συνθήκες, είναι το ποιος φέρει τις ευθύνες για να τις διορθώσει; Έχει ευθύνες το υπουργείο Μεταφορών και ο ΟΣΕΘ; Με αφορμή το τελευταίο πολύνεκρο δυστύχημα στα Τέμπη, που ανέδειξε με τραγικό τρόπο τις ελλείψεις στις συγκοινωνίες της χώρας, το θέμα της ασφάλειας στις αστικές συγκοινωνίες, και στα ΚΤΕΛ, είναι ένα θέμα που δεν μπορεί να περνάει στα ψιλά. Ποιος φέρει ευθύνες για τις συνθήκες ασφάλειας στο συγκοινωνιακό έργο που προσφέρουν τα ΚΤΕΛ, όχι μόνο στη Θεσσαλονίκη, αλλά σε όλη τη χώρα; Τι κάνει το **υπουργείο Μεταφορών**; Για τη Θεσσαλονίκη, έχει την ευθύνη ο **ΟΣΕΘ**, οργανισμός που ιδρύθηκε για αυτόν ακριβώς τον λόγο. Έχουν αξιολογηθεί τα περιστατικά που έχουν καταγραφεί; Σε ποια κατάσταση είναι τα λεωφορεία που μεταφέρουν καθημερινά χιλιάδες πολίτες; Γίνεται η σωστή συντήρηση των οχημάτων και τηρούνται όλοι οι κανόνες ασφάλειας; Υπάρχουν απαντήσεις από τους αρμοδίους;

Τα φαινόμενα εν προκειμένω δεν απατούν. Αντίθετα απαιτούν την ανάληψη ευθυνών και πρωτοβουλιών από τους αρμόδιους. Σας παραθέτουμε ενδεικτικά περιστατικά, μήπως και ευαισθητοποιηθείτε, πριν θρηνήσουμε θύματα :

16/04/2022 Φωτιά σε εν κινήσει αστικό λεωφορείο (ΚΤΕΛ)

07/06/2022 Φωτιά σε λεωφορείο της γραμμής 81 (ΚΤΕΛ)

26/02/2023 Φωτιά σε λεωφορείο στον Εύοσμο γραμμή 42(ΚΤΕΛ Κιλκίς)

06/03/2023 Φωτιά σε λεωφορείο της γραμμής 81 (ΚΤΕΛ)
14/04/2023 Φωτιά σε λεωφορείο σε τερματικό σταθμό (ΚΤΕΛ)
21/06/2023 Φωτιά σε λεωφορείο της γραμμής 51 (ΚΤΕΛ)
14/07/2024 Φωτιά σε λεωφορείο της γραμμής 56 (ΚΤΕΛ)
22/08/2024 Φωτιά σε λεωφορείο της γραμμής 81 (ΚΤΕΛ)
20/11/2024 Φωτιά σε λεωφορείο της γραμμής Ξηροχώρι (ΚΤΕΛ)
16/02/2025 Φωτιά σε λεωφορείο της γραμμής 81 (ΚΤΕΛ)

Είναι πλέον ορατό, ότι όσο αναδεικνύουμε τα προβλήματα που υπάρχουν για να
προφυλάξουμε **ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ** και **ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΚΟΙΝΟ** που καθημερινά
μετακινούνται με της Αστικές Συγκοινωνίες, τόσο θα εντείνεται η προσπάθεια
διάλυσης του νεοσύστατου Σωματείου εργαζομένων στην ΚΤΕΛ Α.Ε. Σας
ενημερώνουμε ότι η προσπάθεια, όσων θίγονται από την δράση μας, πέφτει στο
κενό.

Με εκτίμηση το Δ.Σ



2024
«έτος ίδρυσης»

Σ.Ε.Ε.Κ.Θ

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

ΤΗΛ : - EMAIL : somateio.ktel.thess@gmail.com - ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ : <https://seekth.gr>