

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 8226
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 1784
Ημερομ. Κατάθεσης: 27/8/2025



ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ

ΠΡΟΣ: : Τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: «Παρατυπίες, καθυστερήσεις και ζητήματα ασφάλειας στη λειτουργία της Κοινοπραξίας Συγκοινωνιών Αττικής (ΚΣΑ)»

Η Κοινοπραξία Συγκοινωνιών Αττικής (ΚΣΑ) (κοινοπραξία εταιρειών ΚΤΕΛ και 2 τουριστικών γραφείων) ανέλαβε, μέσω σύμβασης με τον ΟΑΣΑ, τη λειτουργία 63 λεωφορειακών γραμμών (25 Ανατολικής Αττικής και 38 Δυτικής). Στις αρ. 80/2024 και 81/2024 συμβάσεις, που υπεγράφησαν τον Ιούλιο του 2024, όπως τροποποιήθηκαν με τις αρ. 95/2024 και 96/2024 συμβάσεις αντίστοιχα, διάρκειας οκτώ (8) ετών, προβλέπεται η διάθεση 211 νέων λεωφορείων, εξοπλισμένων με σύστημα ηλεκτρονικού εισιτηρίου και τηλεματικής, με συνολικό κόστος περίπου 435 εκατ. ευρώ συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ, με δικαίωμα προαίρεσης για την επαύξηση του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου έως 4% κατά τη διάρκεια της σύμβασης.

Ειδικότερα, στην 80/2024 Σύμβαση προβλέπεται ότι ο ανάδοχος θα παρέχει τις υπηρεσίες του σε 25 Λεωφορειακές Γραμμές της Ανατολικής Αττικής, για την λειτουργία των οποίων προγραμματίζονται 1.188 δρομολόγια (κατά τις τυπικές καθημερινές ημέρες) και απαιτούνται 96 οχήματα (εκ των οποίων τα 61 πρέπει να είναι 12 μέτρων, τα 30 να είναι 18 μέτρων και τα 5 να είναι 8 μέτρων). Η δαπάνη, η οποία επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό, για τα 8 έτη ανέρχεται σε 188.383.903,07€ πλέον ΦΠΑ 13%.

Στην 81/2024 Σύμβαση προβλέπεται ότι ο ανάδοχος θα παρέχει τις υπηρεσίες του σε 38 Λεωφορειακές Γραμμές της Δυτικής Αττικής, για την λειτουργία των οποίων προγραμματίζονται 1.757 δρομολόγια (κατά τις τυπικές καθημερινές ημέρες) και απαιτούνται 115 οχήματα (εκ των οποίων τα 112 πρέπει να είναι 12 μέτρων και τα 3 να είναι 8 μέτρων). Η δαπάνη, η οποία επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό, για τα 8 έτη ανέρχεται σε 196.389.860,05 € πλέον ΦΠΑ 13%.

Σε ό,τι αφορά στην προθεσμία κυκλοφορίας του συνόλου των οχημάτων λειτουργίας τίθενται οι δώδεκα (12) μήνες (συμπεριλαμβανομένων των εφεδρικών

λεωφορείων) και εντός της ίδιας προθεσμίας των δώδεκα (12) μηνών, από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, προβλέπεται ότι θα λειτουργήσουν οι προβλεπόμενες εγκαταστάσεις αμαξοστασίων, σύμφωνα με τους όρους των συμβάσεων και τις διατάξεις της οικείας νομοθεσίας (προδιαγραφές και άδειες). Σε περίπτωση παραβίασης των ως άνω προθεσμιών με υπαιτιότητα του αναδόχου, αυτός μπορεί να κηρυχθεί έκπτωτος.

Σύμφωνα με δημοσιεύματα στον Τύπο, έναν χρόνο μετά την έναρξη ισχύος της, η εφαρμογή της σύμβασης παρουσιάζει σοβαρές αποκλίσεις:

- Στην πράξη λειτουργούν μόλις 181 λεωφορεία αντί των 211, με περίπου 20 να βρίσκονται εκτός λειτουργίας λόγω βλαβών ή ατυχημάτων.
- Δεν τηρούνται οι δεσμεύσεις για ύπαρξη εφεδρικών λεωφορείων (10%) ούτε οι προβλέψεις για κατάλληλα αμαξοστάσια, τουλάχιστον από ένα σε ανατολική και δυτική Αττική. Στη θέση τους χρησιμοποιούνται πρόχειροι χώροι με κοντέινερ και δεξαμενές και χωρίς το απαραίτητο τεχνικό προσωπικό.
- Παρά τα ανωτέρω, ο ΟΑΣΑ φέρεται να εξοφλεί κανονικά την Κοινοπραξία, σαν να εκτελείται το σύνολο του συμφωνημένου έργου.
- Ο αριθμός των γραμμών έχει αυξηθεί αυθαίρετα από 63 σε 74 χωρίς επίσημη τροποποίηση της σύμβασης. Δημιουργούνται γραμμές– «κλώνοι» που επιβαρύνουν το έργο χωρίς επαρκή υποδομή. Η γραμμή 122 Αργυρούπολη – Σαρωνίδα, απέκτησε γραμμές «κλώνους» τις 122Α και 122Β
- Υπάρχει σενάριο απόσυρσης της Κοινοπραξίας από ορισμένες γραμμές λόγω έλλειψης οχημάτων και οδηγών.

Παράλληλα, σοβαρές καταγγελίες εργαζομένων αναφέρουν:

- Παραβίαση της εργατικής νομοθεσίας, με συστηματικές υπερωρίες, ωράρια «λάστιχο» και διπλοβάρδιες. Χαρακτηριστικά, στο πρόσφατο ατύχημα στη Βούλα, η οδηγός εκτελούσε δεύτερη 16ωρη βάρδια μέσα σε τέσσερις ημέρες.
- Ανάθεση καθηκόντων καθαριότητας σε οδηγούς μετά το πέρας της βάρδιας τους.
- Ελλιπείς έλεγχοι από τη διοίκηση του ΟΑΣΑ και το Υπουργείο Μεταφορών, με αποτέλεσμα να τίθενται σε κίνδυνο η ασφάλεια εργαζομένων και επιβατών.

Επειδή, με πρόσχημα την πανδημία COVID-19 και την ανάγκη άμεσης ενίσχυσης του συγκοινωνιακού έργου, η κυβέρνηση προχώρησε το 2020 σε προσωρινή εκχώρηση λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ σε ιδιώτες. Ωστόσο, αντί η εκχώρηση αυτή να λήξει με την επιστροφή των γραμμών στον δημόσιο έλεγχο, δρομολογήθηκε η υπογραφή μακροχρόνιων συμβάσεων οκταετούς διάρκειας (80/2024 και 81/2024),

που παραδίδουν πάνω από το 25% του συγκοινωνιακού έργου της Αττικής σε κοινοπραξία ΚΤΕΛ και τουριστικών γραφείων,

Επειδή, ένα χρόνο μετά την εφαρμογή, υπάρχουν δημόσιες καταγγελίες ότι οι ιδιώτες ανάδοχοι δεν τηρούν ούτε τις στοιχειώδεις συμβατικές υποχρεώσεις,

Επειδή, με την παράδοση της εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου σε ιδιώτες δημιουργείται ο κίνδυνος σταδιακής αποδόμησης των δημόσιων συγκοινωνιών και μετατροπής τους σε πεδίο κερδοφορίας για ιδιωτικά συμφέροντα, εις βάρος του κοινωνικού και αναπτυξιακού ρόλου που αυτές οφείλουν να επιτελούν,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Πόσα λεωφορεία λειτουργούν σήμερα στην ΚΣΑ σε σχέση με τα 211 που προβλέπει η σύμβαση; Πόσα από αυτά είναι εκτός λειτουργίας και για ποιους λόγους;
2. Πόσα δρομολόγια εκτελούνται σε ανατολική και δυτική Αττική ημερησίως στον παρόντα χρόνο;
3. Λειτουργούν οι χώροι των προβλεπόμενων αμαξοστασίων σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις των σχετικών συμβάσεων και της οικεία νομοθεσία;
4. Έχουν πραγματοποιηθεί έλεγχοι από το Υπουργείο και τον ΟΑΣΑ για την τήρηση των όρων της σύμβασης με την Κοινοπραξία Συγκοινωνιών Αττικής;
5. Έχει διαπιστωθεί από τον ΟΑΣΑ ή το Υπουργείο παραβίαση των συμβατικών υποχρεώσεων της ΚΣΑ (έλλειψη τακτικών και εφεδρικών λεωφορείων, κατάλληλων αμαξοστασίων, αύξηση γραμμών χωρίς τροποποίηση σύμβασης); Αν ναι, έχουν δοθεί γραπτές εντολές συμμόρφωσης; Ποιες κυρώσεις επιβλήθηκαν;
6. Στην περίπτωση που δεν εκτελείται το σύνολο του συμφωνημένου έργου, πώς δικαιολογείται η καταβολή πλήρους οικονομικής αποζημίωσης στην Κοινοπραξία;; Υπάρχει πρόθεση αναδρομικής διόρθωσης των πληρωμών;
7. Με ποιο νομικό πλαίσιο και με ποια διαδικασία αυξήθηκε ο αριθμός των γραμμών από 63 σε 74 χωρίς τροποποίηση της σύμβασης;
8. Ποιες ενέργειες προτίθεται να λάβει το Υπουργείο για την προστασία της ασφάλειας επιβατών και εργαζομένων, δεδομένων των καταγγελιών για παραβίαση ωραρίων και επικίνδυνες συνθήκες εργασίας;
9. Σκοπεύει το Υπουργείο να προχωρήσει σε επανεξέταση ή καταγγελία της σύμβασης με την ΚΣΑ, εφόσον αποδειχθεί η συστηματική μη τήρηση των όρων της;

Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων

Επιπλέον, παρακαλείται ο κ. Υπουργός όπως καταθέσει τα κάτωθι:

1. Την τελευταία Τριμηνιαία Έκθεση Απολογισμού Υπηρεσιών (TEAY) με καταγραφή του παραγόμενου συγκοινωνιακού έργου, ανά λεωφορειακή γραμμή και ημέρα.
2. Κατάλογο με τα αναλυτικά εκτελεσθέντα δρομολόγια και το σύνολο των δρομολογίων κάθε λεωφορειακής γραμμής δια των τροποποιήσεων αυτής και τις όποιες αποκλίσεις από τον προγραμματισμό (χαμένο δρομολόγιο, εκτέλεση τμήματος διαδρομής, κλπ).
3. Τον ακριβή λόγο απόκλισης της παροχής του συγκοινωνιακού έργου από τα συμφωνημένα.
4. Τα Παραρτήματα των αρ. 80/2024 και 81/2024 Συμβάσεων.
5. Γραπτές εντολές συμμόρφωσης εφόσον υπάρχουν.

Οι ερωτώντες βουλευτές

Παναγιού (Γιώτα) Πούλου

Βουλευτής Βοιωτίας

Αλέξανδρος – Χρήστος Αυλωνίτης

Βουλευτής Κέρκυρας

Κυριακή Μάλαμα

Βουλευτής Χαλκιδικής

Θεοδώρα Τζάκρη

Βουλευτής Πέλλας

Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης

Βουλευτής Α΄ Θεσσαλονίκης

Ραλλία Χρηστίδου

Βουλευτής Β3 Τομέα Αττικής