



**ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ
ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ**

Αθήνα, 20 Σεπτεμβρίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς:

- Εσωτερικών
- Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού
- Υποδομών και Μεταφορών
- Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών

Θέμα: «Προβλήματα στη μεταφορά μαθητών με αναπηρία στη Θεσσαλονίκη – Η περίπτωση του 1ου ΕΕΕΕΚ Πυλαίας-Χορτιάτη και η ανάγκη μόνιμης λύσης»

Η ισότιμη πρόσβαση των παιδιών με αναπηρία στην εκπαίδευση δεν μπορεί να εξαρτάται κάθε Σεπτέμβριο από την επιτυχή ή μη έκβαση ενός διαγωνισμού μεταφοράς μαθητών.

Σύμφωνα με ενημέρωση από τον **Σύλλογο Γονέων και Κηδεμόνων του 1ου ΕΕΕΕΚ Πυλαίας-Χορτιάτη**, από τα 35 παιδιά που φοιτούν στη συγκεκριμένη σχολική μονάδα, μέχρι σήμερα μόλις 4 έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρονται και, κατά συνέπεια, να παρακολουθούν κανονικά τα μαθήματά τους.

Εάν τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνονται, πρόκειται για μια κατάσταση που δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται ως απλή διοικητική ή διαγωνιστική δυσλειτουργία. Πρόκειται ουσιαστικά για αποκλεισμό παιδιών με αναπηρία από την εκπαιδευτική διαδικασία, για σοβαρή ανατροπή της καθημερινότητας των οικογενειών τους και για μετακύλιση στις ίδιες τις οικογένειες μιας υποχρέωσης που ανήκει στην Πολιτεία.

Και, δυστυχώς, το ζήτημα δεν φαίνεται να περιορίζεται στη Θεσσαλονίκη.

Ανάλογες καταγγελίες και αναφορές υπάρχουν και σε άλλες περιοχές της χώρας. Ενδεικτική είναι περίπτωση στην Κέρκυρα, η οποία μας έχει γνωστοποιηθεί, όπου παιδί με αναπηρία φέρεται, μέσα σε χρονικό διάστημα δύο ετών, να έχει μπορέσει να παρακολουθήσει το σχολείο του συνολικά για μόλις έξι μήνες, εξαιτίας προβλημάτων που σχετίζονται με τη μεταφορά του.

Κοινός παρονομαστής σε πολλές από αυτές τις περιπτώσεις φαίνεται να είναι ο τρόπος και ο χρόνος με τον οποίο διεξάγονται οι διαγωνιστικές διαδικασίες από τις Περιφέρειες.

Όταν ένας διαγωνισμός προκηρύσσεται σε χρόνο που, σε περίπτωση που αποβεί άγονος, δεν επαρκεί για την ολοκλήρωση νέας διαδικασίας πριν από την έναρξη του σχολικού έτους, το αποτέλεσμα είναι προβλέψιμο: τα σχολεία ανοίγουν, οι εκπαιδευτικοί βρίσκονται στις θέσεις τους, αλλά οι μαθητές δεν μπορούν να φτάσουν στις σχολικές αίθουσες.

Παράλληλα, σύμφωνα με αναφορές γονέων και φορέων, καταγράφονται περιπτώσεις οικονομικών φορέων οι οποίοι, παρότι έχουν αναλάβει συμβατικά συγκεκριμένα δρομολόγια, επικαλούνται καθυστερήσεις στις πληρωμές ή ζητούν αναπροσαρμογή του οικονομικού αντικειμένου, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα ή ακόμη και διακοπές στην εκτέλεση των δρομολογίων.

Η κατάσταση αυτή αναδεικνύει ένα διαχρονικό και βαθύτερο πρόβλημα: η μεταφορά μαθητών με αναπηρία εξακολουθεί να αντιμετωπίζεται σε μεγάλο βαθμό ως ένα επαναλαμβανόμενο πρόβλημα δημοσίων συμβάσεων, ενώ αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την πραγματική άσκηση του δικαιώματός τους στην εκπαίδευση.

Η ισχύουσα νομοθεσία αναθέτει στις Περιφέρειες την αρμοδιότητα μεταφοράς των μαθητών, συμπεριλαμβανομένων των μαθητών των Σχολικών Μονάδων Ειδικής Αγωγής και Εκπαίδευσης, ενώ η ΚΥΑ 50025/2018, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, προβλέπει ειδικά για τους μαθητές των ΣΜΕΑΕ τη μεταφορά τους χωρίς τους γενικούς χιλιομετρικούς περιορισμούς και προβλέπει, μεταξύ άλλων, τη δυνατότητα μεταφοράς με ίδια μέσα των Περιφερειών και των Δήμων.

Παράλληλα, το άρθρο 24 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες, η οποία έχει κυρωθεί από την Ελληνική Πολιτεία, αναγνωρίζει το δικαίωμα των ατόμων με αναπηρία στην εκπαίδευση χωρίς διακρίσεις και στη βάση των ίσων ευκαιριών.

Το ερώτημα, συνεπώς, που τίθεται πλέον επιτακτικά είναι εάν το υφιστάμενο μοντέλο είναι όχι μόνο λειτουργικό αλλά και οικονομικά ορθολογικό.

Πόσο κοστίζουν κάθε χρόνο στις Περιφέρειες οι επαναλαμβανόμενοι διαγωνισμοί, οι άγονες διαδικασίες, οι επαναπροκηρύξεις, οι επιτροπές, οι διοικητικές εργατοώρες, οι παρατάσεις, οι έκτακτες λύσεις και οι συνεχείς αυξήσεις του κόστους των δρομολογίων;

Και πώς συγκρίνεται το κόστος αυτό με μια οργανωμένη επένδυση για την απόκτηση, από τις Περιφέρειες ή άλλους αρμόδιους δημόσιους φορείς, ενός επαρκούς στόλου ειδικά διαμορφωμένων λεωφορείων και μικρών λεωφορείων για μαθητές με κινητικές, νοητικές ή πολλαπλές αναπηρίες, με το απαιτούμενο προσωπικό, οδηγούς, συνοδούς, συντήρηση και εφεδρικά οχήματα;

Μήπως ένα σύστημα που επαναλαμβάνει κάθε χρόνο την ίδια διαδικασία και παράγει επανειλημμένα τα ίδια προβλήματα χρειάζεται πλέον ουσιαστικό επανασχεδιασμό;

Η Πολιτεία οφείλει να εξετάσει το ζήτημα όχι μόνο υπό το πρίσμα της δημοσιονομικής δαπάνης, αλλά και υπό το πρίσμα του κοινωνικού και ανθρώπινου κόστους.

Διότι πίσω από κάθε «άγονο δρομολόγιο» δεν βρίσκεται ένας αριθμός σε έναν διαγωνιστικό πίνακα. Βρίσκεται ένα παιδί που δεν πηγαίνει σχολείο. Βρίσκεται μια οικογένεια που αναγκάζεται να ανατρέψει την επαγγελματική και οικογενειακή της ζωή. Βρίσκεται ένα δικαίωμα το οποίο στην πράξη δεν μπορεί να ασκηθεί.

Επειδή η απρόσκοπτη πρόσβαση των μαθητών με αναπηρία στην εκπαίδευση αποτελεί θεμελιώδες δικαίωμα και η ασφαλής και έγκαιρη μεταφορά τους προς και από τις σχολικές μονάδες δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται ως μία απλή διοικητική παροχή, αλλά ως αναγκαία προϋπόθεση για την ουσιαστική άσκηση του δικαιώματος αυτού.

Επειδή η επανάληψη άγονων διαγωνισμών, οι καθυστερήσεις στην ανάθεση και εκτέλεση δρομολογίων και η αδυναμία έγκαιρης εξεύρεσης εναλλακτικών λύσεων καταδεικνύουν ότι το υφιστάμενο σύστημα δεν διασφαλίζει σε κάθε περίπτωση τη συνέχεια και την αξιοπιστία της μεταφοράς των μαθητών με αναπηρία, με συνέπεια τα ίδια τα παιδιά να υφίστανται τις επιπτώσεις διοικητικών και συμβατικών δυσλειτουργιών για τις οποίες δεν φέρουν καμία ευθύνη.

Επειδή η αδυναμία μεταφοράς ενός παιδιού με αναπηρία δεν επιβαρύνει μόνο το ίδιο, στερώντας του ώρες και ημέρες εκπαίδευσης, κοινωνικοποίησης και συμμετοχής στη σχολική ζωή, αλλά μεταφέρει δυσανάλογο οικονομικό, επαγγελματικό και ψυχολογικό βάρος στις οικογένειές του, οι οποίες καλούνται να καλύψουν στην πράξη ένα κενό που οφείλει να καλύπτει οργανωμένα η Πολιτεία.

Επειδή η δυνατότητα αξιοποίησης ιδίων μέσων από την Τοπική Αυτοδιοίκηση καθιστά αναγκαίο να εξεταστεί με συγκεκριμένα οικονομικά και λειτουργικά δεδομένα εάν η απόκτηση και λειτουργία μόνιμου δημόσιου στόλου ειδικά διαμορφωμένων οχημάτων μπορεί, ιδίως στις περιοχές με επαναλαμβανόμενα άγονα δρομολόγια, να προσφέρει ασφαλέστερη, σταθερότερη και οικονομικά αποδοτικότερη λύση από τη διαρκή προσφυγή σε έκτακτες και επαναλαμβανόμενες διαγωνιστικές διαδικασίες.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

- Τι συμβαίνει συγκεκριμένα με τη μεταφορά των μαθητών του 1ου ΕΕΕΕΚ Πυλαίας-Χορτιάτη;** Επιβεβαιώνεται ότι από τους 35 μαθητές μόνο 4 εξυπηρετούνται μέχρι σήμερα και, εφόσον ναι, ποια άμεσα μέτρα θα ληφθούν ώστε να εξασφαλιστεί χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση η ασφαλής και καθημερινή μεταφορά του συνόλου των μαθητών;
- Πόσοι μαθητές με αναπηρία και ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες σε όλη τη χώρα παραμένουν σήμερα χωρίς εξασφαλισμένη μεταφορά προς και από τη σχολική τους μονάδα και πόσα δρομολόγια μεταφοράς μαθητών ΣΜΕΑΕ και ΕΕΕΕΚ έχουν κηρυχθεί άγονα,** ανά Περιφέρεια και Περιφερειακή Ενότητα, κατά το τρέχον και τα τελευταία σχολικά έτη;
- Για ποιο λόγο οι σχετικές διαγωνιστικές διαδικασίες δεν ολοκληρώνονται σε χρόνο που να επιτρέπει, πριν από την έναρξη του σχολικού έτους, την επανάληψή τους σε περίπτωση άγονου αποτελέσματος;** Ποιος μηχανισμός άμεσης και έκτακτης κάλυψης ενεργοποιείται όταν ένας διαγωνισμός ή συγκεκριμένο δρομολόγιο κηρύσσεται άγονο,

ώστε κανένα παιδί με αναπηρία να μη στερείται την πρόσβασή του στην εκπαίδευση εξαιτίας διοικητικών ή διαγωνιστικών καθυστερήσεων;

4. **Τι προβλέπεται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ανάδοχος, παρά την υπογεγραμμένη σύμβαση, αρνείται ή αδυνατεί να εκτελέσει το συμφωνημένο δρομολόγιο;** Ποιες κυρώσεις προβλέπονται και εφαρμόζονται στις περιπτώσεις αυτές και με ποιον τρόπο εξασφαλίζεται η άμεση αντικατάσταση του αναδόχου, ώστε οι μαθητές να μη μένουν χωρίς μεταφορά;
5. **Έχει πραγματοποιηθεί ολοκληρωμένη οικονομοτεχνική μελέτη** που να συγκρίνει το πραγματικό συνολικό κόστος του υφιστάμενου συστήματος —συμπεριλαμβανομένων των επαναλαμβανόμενων διαγωνισμών, των άγονων διαδικασιών, των επαναπροκηρύξεων, των αναθέσεων και του διοικητικού κόστους— με το κόστος αγοράς, στελέχωσης, λειτουργίας και συντήρησης ενός μόνιμου δημόσιου στόλου ειδικά διαμορφωμένων οχημάτων για τη μεταφορά μαθητών με αναπηρία; Εάν όχι, προτίθεται η Κυβέρνηση να προχωρήσει στην εκπόνηση μιας τέτοιας μελέτης;
6. **Προτίθεται η Κυβέρνηση να επανεξετάσει συνολικά το υφιστάμενο μοντέλο μεταφοράς των μαθητών με αναπηρία και να προχωρήσει σε μόνιμη και θεσμικά κατοχυρωμένη λύση,** εξετάζοντας, μεταξύ άλλων, την απόκτηση και λειτουργία ιδιόκτητου στόλου ειδικά διαμορφωμένων οχημάτων από τις Περιφέρειες ή άλλο αρμόδιο δημόσιο φορέα και την αξιοποίηση εθνικών ή ευρωπαϊκών πόρων για τη χρηματοδότησή του;

Ο ερωτών Βουλευτής

Πέτρος Παππάς

Βουλευτής ΠΑΣΟΚ – Κίνημα Αλλαγής