

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς: Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Θέμα: Χωρίς αστική και υπεραστική συγκοινωνία κινδυνεύει να μείνει η περιφέρεια της πρώην επαρχίας Λαγκαδά

Αθήνα, 18 Οκτωβρίου 2016

Το 2003 με την ΚΥΑ Α-68587/5029/04.07.2003 [ΦΕΚ 934/Β/04.07.2003 «Μεταβολή περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)»] αποφασίστηκε η επέκταση της περιοχής ευθύνης του ΟΑΣΘ, χωρίς να γίνεται χρήση λεωφορείων της «ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΕ», στην οποία δόθηκαν σε αντάλλαγμα 26 μετοχές του ΟΑΣΘ (για τις οποίες το ΚΤΕΛ υποχρεώθηκε να καταβάλει €1.907.556,82), μεταφέρθηκε προσωπικό (200 περίπου άτομα) από το ΚΤΕΛ στον ΟΑΣΘ (ενώ 18-25 υπάλληλοι του ΚΤΕΛ βρέθηκαν χωρίς συγκεκριμένο εργασιακό αντικείμενο και συνέχισαν να αμείβονται) και το ΚΤΕΛ απέσυρε 50 λεωφορεία που του «περίσσεψαν» εξαιτίας της επέκτασης, πριν αποσβεστεί η αξία τους.

Επιπλέον, στις 8 Απριλίου 2010 υπογράφηκε τριμερής συμφωνία μεταξύ δημοσίου, ΟΑΣΘ, συνεταιρισμού εργαζομένων αστικής συγκοινωνίας και ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ΑΕ (Ν.3897/2010, ΦΕΚ 208/Α/10.12.2010 Κεφάλαιο Γ' «Κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ»), με την οποία δημιουργήθηκαν νέες λεωφορειακές γραμμές σε εννέα πρώην δήμους της επαρχίας Λαγκαδά. Βάσει της σύμβασης η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης πήρε 3 ακόμη ακέραιες μετοχές του ΟΑΣΘ καταβάλλοντας €271.684,44 και μεταφέρθηκε προσωπικό από τα υπεραστικά λεωφορεία στα αστικά (20 οδηγοί, 2 επόπτες, 2 διοικητικοί, 3 τεχνικοί). Το ΚΤΕΛ ανέλαβε την υποχρέωση να λειτουργήσει τέσσερις τοπικές γραμμές, οι οποίες ξεκινούν από το Λαγκαδά και έχουν εισιτήριο ίσο με την αστική συγκοινωνία· τα έσοδα από αυτές τις γραμμές πηγαίνουν στον ΟΑΣΘ. Επίσης, το ΚΤΕΛ δρομολόγησε τρεις υπεραστικές γραμμές με αφετηρία και τέρμα στη Θεσσαλονίκη, και εισιτήριο μειωμένο κατά 50% από αυτό που ίσχυε μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 2011 (Θεσσαλονίκη-Ζαγκλιβέρι και Θεσσαλονίκη-Ασπροβάλτα)· τα μειωμένα αυτά έσοδα από τις συγκεκριμένες γραμμές πηγαίνουν στο ΚΤΕΛ. Η κατ' έτος αποζημίωση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ΑΕ για τις παραπάνω υπηρεσίες (τοπικά δρομολόγια Λαγκαδά και μειωμένο εισιτήριο για τις γραμμές προς Ασπροβάλτα και Ζαγκλιβέρι) είναι της τάξης των 950.000 ευρώ και τη δίνει ο ΟΑΣΘ σε μηνιαίες δόσεις.

Επειδή ο ΟΑΣΘ ακόμα δεν έχει εξοφλήσει τη μηνιαία δόση του Ιουνίου και τα χρέη του προς το ΚΤΕΛ έχουν φτάσει τις €494.000.

Επειδή ο πληθυσμός του Νομού τον οποίο εξυπηρετεί η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ΑΕ έχει μειωθεί κατά περίπου 85%, με το εναπομείναν τμήμα του Νομού να αφορά κυρίως σε ζημιογόνες γραμμές.

Επειδή το ΚΤΕΛ είχε γνωμοδοτήσει αρνητικά στη συμφωνία του 2003 μεταξύ του ΟΑΣΘ και του Ελληνικού Δημοσίου, στην οποία δε συμμετείχε ούτε την υπέγραψε και η οποία προέβλεπε την υποχρεωτική είσοδο μιας αυτοτελούς Ανώνυμης Εταιρείας, δηλαδή της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ΑΕ, σε έναν Οργανισμό.

Επειδή, επιπλέον, η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας οφείλει στο ΚΤΕΛ €1.000.000 για τη μεταφορά των μαθητών.

Επειδή η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ΑΕ αντέχει δύο εβδομάδες ακόμα να προσφέρει το μεταφορικό της έργο, χωρίς να αμείβεται για τα λειτουργικά της έξοδα, και σε 15 μέρες θα αναγκαστεί να «τραβήξει χειρόφρενο» και να αφήσει χωρίς συγκοινωνίες την περιφέρεια της πρώην επαρχίας Λαγκαδά.

Ερωτάται ο αρμόδιος υπουργός:

1. Θα μεριμνήσει ώστε σε κάθε σχεδιαζόμενη αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης να ληφθεί υπόψη η δυσχερής θέση στην οποία έχει περιέλθει η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ΑΕ και ο κίνδυνος συνολικής κατάρρευσης της βιωσιμότητας της εταιρείας, με όποιες επιπτώσεις μπορεί αυτό να έχει για τους επιβάτες και τους εργαζομένους της;

2. Σε ποιες ενέργειες προτίθεται άμεσα να προβεί ώστε να μη μείνει σε 15 μέρες χωρίς συγκοινωνίες η περιφέρεια της πρώην επαρχίας Λαγκαδά;

Ο ερωτών βουλευτής

Αριστείδης Χ. Φωκάς
Β' Περιφέρεια Θεσσαλονίκης
Ένωση Κεντρώων