



<https://www.metaforespress.gr>

Κ. Καραμανλής: Επιλύονται χρόνια προβλήματα σε επιβατικές μεταφορές και σιδηρόδρομο με το νέο νομοσχέδιο

2022/09/23 14:55 στην κατηγορία MMM

Τους βασικούς άξονες του νομοσχεδίου [«Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις»](#) περιέγραψε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κώστας Καραμανλής στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής.

Ο κ. Καραμανλής [επισήμανε ότι με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο επιλύονται πολλά προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί στους χώρους των επιβατικών μεταφορών και του σιδηροδρόμου](#), τονίζοντας πως τα προβλήματα επιλύονται με ουσιαστικές και υλοποιήσιμες προβλέψεις, μακριά από μικροπολιτικές και μικροκομματικές σκοπιμότητες, με κύριο μέλημα το καλό της χώρας και την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Οι διαγωνισμοί θα διεξάγονται ανά γεωγραφική περιοχή

Όπως ανέφερε ο υπουργός, **το πρώτο μέρος** του νομοσχεδίου αφορά την εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1370 στην χώρα μας που σχετίζεται με την απελευθέρωση των επιβατικών μεταφορών.

Με το εν λόγω νομοσχέδιο επιχειρείται η εκ νέου διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου που διέπει τις υπεραστικές και αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές.

Ειδικότερα, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στο σύνολο της χώρας, εκτός των αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών στις περιοχές Αττικής και Θεσσαλονίκης, στις οποίες η παροχή των αστικών οδικών μεταφορών επιβατών έχει ανατεθεί σε εγχώριους φορείς (ΟΑΣΑ και ΟΣΕΘ, αντίστοιχα), έχει ήδη προσαρμοστεί δια δύο ξεχωριστών νομοθετικών παρεμβάσεων και προσαρμογών στον Κανονισμό (Ε.Κ.) 1370/2007, βασικός κανόνας των οποίων είναι οι διαγωνιστικές διαδικασίες ανάθεσης.

«Με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο ενοποιούμε το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο, διορθώνουμε τα κακώς κείμενα που έχουμε διαπιστώσει και προβλέπουμε διαδικασίες για τη διαγωνιστική διαδικασία» τόνισε ο κ. Καραμανλής, επισημαίνοντας ότι «ειδικά για τη διαγωνιστική διαδικασία, υιοθετούμε συγκεκριμένη μεθοδολογία κι ανοικτές σε όλους τους φορείς διαδικασίες προκήρυξης, με σεβασμό στις αρχές της διαφάνειας και της αμεροληψίας».

Συγκεκριμένα, οι διαγωνισμοί θα διεξάγονται ανά γεωγραφική περιοχή, **θα καθορίζεται ανώτατη επιτρεπόμενη χρέωση των μετακινουμένων επιβατών ανά χιλιόμετρο ή ανά ζώνη εκτελούμενου δρομολογίου**, υπενθυμίζοντας ότι «δεν υπάρχει επιδότηση των λεγόμενων άγονων γραμμών, με αποτέλεσμα το κόστος να το επωμίζεται ο επιβάτης, ενώ πλέον οι τιμές θα πιέζονται προς τα κάτω» και θα λαμβάνονται υπόψη στοιχεία κόστους των παρεχομένων υπηρεσιών, που θα πληρούν συγκεκριμένα κριτήρια ποιότητας.

Επίσης, όπως τόνισε ο υπουργός, προκειμένου να συμμετάσχει κάποιος στον διαγωνισμό θα πρέπει να διαθέτει την απαιτούμενη στελέχωση, και την εμπειρία στην εκτέλεση των υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, συστήματα τηλεματικής, ενιαίας πληροφόρησης κι ενιαίας έκδοσης εισιτηρίων, και να παρέχουν εγγυήσεις ότι κατά την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης θα διαθέτουν τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών, π.χ. σταθμούς αφιξο-αναχώρησης λεωφορείων, αμαξοστάσια για την στάθμευση και συντήρηση των αστικών λεωφορείων κ.λπ.

Μάλιστα απευθυνόμενος στον εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, Χρ. Γιαννούλη είπε: «Ο δικός μας νόμος έρχεται σε αντίθεση με τον δικό σας που ανέφερε ότι “θα πρέπει να υπάρχουν λεωφορεία και σταθμοί”, φωτογραφίζοντας έτσι τα ΚΤΕΛ και μόνο».

Η διενέργεια των διαγωνιστικών διαδικασιών εντάσσεται πλήρως στους στόχους του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών 2017 – 2037 και εξυπηρετούνται πλήρως οι στόχοι της περιφερειακής ανάπτυξης, της κάλυψης της ανάγκης μετακινήσεων επιβατών που ζουν σε απομακρυσμένες περιοχές καθώς και της διασύνδεσης των δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών με τα λοιπά δίκτυα μεταφορών, όπως αεροδρόμια, λιμάνια και σιδηροδρομικούς σταθμούς.

Στη ΡΑΣ μεταφέρονται οι οργανικές θέσεις της ΡΑΕΜ

Παράλληλα, στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου προβλέπεται η κατάργηση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) που είχε συσταθεί με το ν.4199/2013, καθώς δεν κατέστη ποτέ δυνατή η λειτουργία της, λόγω διοικητικών και οικονομικών ελλείψεων και σχετικών δυσκολιών, και ορίζεται πλέον ως αρμόδια αρχή η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Στην ως άνω Υπηρεσία μεταφέρονται και οργανικές θέσεις της καταργηθείσας αρχής. Οργανικές θέσεις μεταφέρονται και στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ).

Στο σημείο αυτό, ο κ. Καραμανλής έκανε και τις απαραίτητες διευκρινήσεις, επειδή όπως τόνισε, από την πλευρά των εισηγητών της αντιπολίτευσης ακούστηκαν κάποια πράγματα που δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα.

Συγκεκριμένα είπε ότι «οι κατά τόπους Διευθύνσεις Μεταφορών που ανήκουν στις Περιφέρειες και όχι στο υπουργείο, είναι αρμόδιες να δηλώνουν τα κενά που έχουν και μέσω ΑΣΕΠ να κάνουν τις αναγκαίες προσλήψεις».

Επιπροσθέτως, σχολιάζοντας αναφορές, κυρίως από πλευράς του ΣΥΡΙΖΑ για τις αστικές συγκοινωνίες, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, τόνισε ότι εντός του 2023, η **Αθήνα και η Θεσσαλονίκη θα είναι οι μοναδικές πόλεις στην Ευρώπη, που θα έχουν τόσα πολλά ηλεκτρικά και CNG λεωφορεία**, αφού οι διαγωνιστικές διαδικασίες για την προμήθειά τους εξελίσσονται κανονικά.

«Αναμορφώνουμε το θεσμικό πλαίσιο σε ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ»

«Αναμορφώνουμε το ισχύον θεσμικό πλαίσιο που διέπει τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ,

καθώς και τον πλήρη και σαφή διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων των δύο αυτών εταιρειών κι αλλάζουμε τον τρόπο και τη διαδικασία παραγωγής -δηλ. κατασκευής- των σιδηροδρομικών έργων της χώρας» τόνισε ο κ. Καραμανλής.

Εξηγώντας τους λόγους για τους οποίους εισάγονται οι συγκεκριμένες νομοθετικές ρυθμίσεις, ο κ. Καραμανλής δήλωσε πως «αυτό γίνεται για να αποφευχθούν οι τεράστιες υπερβάσεις των προϋπολογισμών και των χρονοδιαγραμμάτων των σιδηροδρομικών έργων επιπλέον των αρχικώς προβλεπόμενων.

«Επίσης, συνέχισε ο κ. Καραμανλής, διασφαλίζεται ο σαφής και ξεκάθαρος **διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων, που διέπουν τη λειτουργία του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ**, ώστε να αποφεύγονται οι υπάρχουσες επικαλύψεις, που δημιουργούν μια σειρά από προβλήματα».

Επιπλέον, όπως είπε, εφαρμόζεται και στα σιδηροδρομικά έργα, το επιτυχές μοντέλο, που υπάρχει στην Αττικό Μετρό, που «δουλεύει» με επιτυχία, σε όλα τα έργα κατασκευής υποδομής του μετρό. Εφαρμόζουμε και στα ελληνικά πράγματα μια νόρμα που ισχύει σε όλον τον δυτικό κόσμο με επιτυχία. Αυτό δηλαδή που ανά εξειδικευμένο project έχουμε μονοσήμαντες εταιρείες που το αναλαμβάνουν.

Μάλιστα ο κ. Καραμανλής επισήμανε ότι «προχωράμε σε αυτόν τον σαφή διαχωρισμό, έχοντας πετύχει εργασιακή ειρήνη, και χωρίς να έχει σημειωθεί καμία απολύτως αντίδραση στο εσωτερικό των δύο αυτών εταιρειών».

Επίσης, τόνισε πως με την **υιοθέτηση του συστήματος της Μελετο-κατασκευής, δηλ. ενός TurnKey**, εξαλείφουμε τις καθυστερήσεις στις κατασκευές των σιδηροδρομικών έργων και κερδίζουμε πάρα πολλά χρόνια υλοποίησης ενός έργου.

«Επιτυγχάνουμε ένα σαφή και ξεκάθαρο προσδιορισμό των αρμοδιοτήτων. Από τη μια ο ΟΣΕ, ως διαχειριστής της υποδομής, θα είναι υπεύθυνος για: τη συντήρηση της υποδομής, τις χρεώσεις δικτύου και την επιμέλεια των έργων των ενεργών γραμμών, κι από την άλλη η ΕΡΓΟΣΕ, ως κατασκευαστή υποδομής, για την ανάπτυξη του δικτύου με νέες σιδηροδρομικές γραμμές και την επιμέλεια έργων στις ανενεργές γραμμές».

Ακόμη, με τις προτεινόμενες νομοθετικές ρυθμίσεις καταργούνται τα Τεχνικά Συμβούλια Εποπτευομένων Φορέων του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, μετά την σύσταση Τεχνικού Συμβουλίου Δημοσίων Έργων και Μελετών Εποπτευομένων Νομικών Προσώπων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

«Έτσι, εξασφαλίζεται η έκδοση γνωμοδοτήσεων με ενότητα εφαρμογής και ασφάλεια δικαίου από το ίδιο συμβούλιο για όλους τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επί των περιπτώσεων του άρθρου 174 του νόμου 4412 του 2016» σημείωσε ο κ. Καραμανλής.

Τέλος ο υπουργός, υπογράμμισε ότι με το παρόν νομοσχέδιο επιλύουμε χρόνια προβλήματα, που απασχολούν τόσο τον κόσμο των επιβατικών μεταφορών, όσο και τον σιδηροδρομικό κόσμο. «Και ήρθε η ώρα αυτά να επιλυθούν, με ουσιαστικές και υλοποιήσιμες προβλέψεις. Γιατί μπορεί να είναι εύκολη η κριτική, αλλά εδώ θα πρέπει να ακουστούν προτάσεις και να γίνει ένας ουσιαστικός διάλογος μακριά από μικροπολιτικές και μικροκομματικές σκοπιμότητες, με μόνο μέλημα το καλό της χώρας και ασφαλώς την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού», κατέληξε ο κ. Καραμανλής.