

# Ρυθμίσεις για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου στη Θεσσαλονίκη και το δίκτυο αστικού σιδηροδρόμου

2024/11/26 18:29 στην κατηγορία MMM

Ρυθμίσεις με αντικείμενο την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των συγκοινωνιών και την υποστήριξη του εκτελούμενου μεταφορικού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, καθώς και τον επανακαθορισμό του αδειοδοτικού πλαισίου για το δίκτυο αστικού σιδηροδρόμου, περιλαμβάνει τροπολογία που κατέθεσε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε νομοσχέδιο του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, το οποίο τίθεται σήμερα, προς ψήφιση.

Επίσης, με νομοθετική ρύθμιση επιδιώκεται η διευκόλυνση της υποβολής ετήσιων εκθέσεων δραστηριότητας των εργοληπτικών επιχειρήσεων, μέσω του ΜΗ.Τ.Ε.

## **Ακολουθεί το πλήρες κείμενο της ομιλίας του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Χρήστου Σταϊκούρα:**

Οι προτεινόμενες διατάξεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών έχουν μια συγκεκριμένη, κύρια, κατεύθυνση.

Την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία και εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στη Θεσσαλονίκη.

Ενός διευρυμένου και αναβαθμισμένου συγκοινωνιακού έργου, με την έναρξη της εμπορικής λειτουργίας του Μετρό, σε 4 ημέρες από σήμερα.

Σταθεροί στη δέσμευσή μας, αυτό το πολυπόθητο – για τόσα χρόνια – έργο, στις 30 Νοεμβρίου, γίνεται πραγματικότητα.

Παραδίδεται στους Θεσσαλονικείς.

Θα αποτελεί κομμάτι της καθημερινής ζωής της Συμπρωτεύουσας.

Οι προτεινόμενες διατάξεις έρχονται, ακριβώς, να ανταποκριθούν και να προσαρμόσουν τους αρμόδιους φορείς για την επόμενη μέρα του συγκοινωνιακού χάρτη της Θεσσαλονίκης.

Συγκεκριμένα, διευρύνονται και εμπλουτίζονται οι αρμοδιότητες και η αποστολή του

Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, του ΟΣΕΘ, προκειμένου να αποκτήσει τον ενοποιητικό εκείνον κρίκο του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου από τα λεωφορεία, αλλά και από το Μετρό πλέον, ενιαία και αρμονικά.

Ο ΟΣΕΘ εξελίσσεται στον αρμόδιο φορέα για τη χάραξη και άσκηση της συγκοινωνιακής πολιτικής, είτε αυτή αφορά τα προϊόντα κομίστρου που προσφέρονται στους πολίτες και τον καθορισμό των δρομολογίων και των συνδέσεων, είτε αυτή αφορά στην έκδοση και διαχείριση των εισιτηρίων, που θα διακινούνται στο όνομα του ΟΣΕΘ, και για τα λεωφορεία και για το Μετρό.

Η επόμενη μέρα δεν μπορούσε να επιτρέψει έναν κατακερματισμό δυνάμεων και αρμοδιοτήτων.

Απαιτεί έναν κεντρικό πυλώνα, όπως και η εμπειρία της Αθήνας έχει βεβαιώσει, υπό τον οποίο οι πάροχοι του συγκοινωνιακού έργου και οι υπόλοιποι συναρμόδιοι φορείς εκτελούν και παρέχουν τις υπηρεσίες τους, ως ενιαίο όλον, για τις μεταφορικές ανάγκες στον κεντρικό ιστό, τις γειτονιές αλλά και την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης.

Δεύτερον, με την προτεινόμενη τροπολογία ανανεώνεται η αποστολή του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, του ΟΑΣΘ, ως βασικού παρόχου των δημόσιων αστικών μεταφορών με λεωφορεία στη Θεσσαλονίκη.

Παρατείνεται, έως το τέλος του 2025, η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου από τον Οργανισμό, ενώ για το έργο αυτό θα συνεχίσει να έχει στο δυναμικό του, τις υπηρεσίες 190 ΙΔΟΧ οδηγών, που είχαν προσληφθεί με Ανακοινώσεις του ΑΣΕΠ, και οι συμβάσεις των οποίων ανανεώνονται έως και τον Ιούνιο του νέου έτους.

Θυμίζω, πως ο στόλος του ΟΑΣΘ, πρόσφατα, μόλις την περασμένη άνοιξη, ανανεώθηκε σημαντικά, με 110 σύγχρονα ηλεκτρικά λεωφορεία, ενώ και οι συνέργειες ΟΑΣΘ και ΟΣΕΘ με τον ιδιωτικό τομέα, εκσυγχρόνισαν ακόμη περισσότερο τον στόλο των λεωφορείων.

Έτσι, το 50% των λεωφορείων στη Θεσσαλονίκη είναι νέα λεωφορεία.

Συνεπώς, και με τη συνέχιση της απασχόλησης των ανωτέρω οδηγών, περισσότερα λεωφορεία θα συνεχίσουν να βγαίνουν στους δρόμους της Θεσσαλονίκης, περισσότερα δρομολόγια να εκτελούνται, βοηθώντας τις μετακινήσεις των πολιτών.

Επιτρέψτε μου όμως να επανέλθω στη λειτουργία του Μετρό.

Πέρασαν πολλά χρόνια από τότε που η αρχική εξαγγελία, γίνεται τελικά πράξη.

Και στην απόσταση αυτή, στο χάσμα αυτό, κάποιες βάσεις επιβάλλεται να επικαιροποιηθούν, να διορθωθούν και να εμπλουτιστούν, όπου υπάρχουν ελλείψεις και

κενά.

Γι' αυτό και με το Άρθρο 3 θεσπίζεται ένα στέρεο θεσμικό πλαίσιο για την αδειοδότηση της υποδομής, αλλά και της λειτουργίας του Μετρό.

Δεν θα μπορούσε ένα τόσο σύγχρονο έργο, όπως το Μετρό, να συνδεθεί με γραφειοκρατικές αμφισημίες, με παρωχημένες νομοθετικές και διοικητικές προβλέψεις, που ενίοτε μάλιστα στο μεσοδιάστημα έχουν καταργηθεί κιόλας.

Σε συνεργασία και με άλλα συναρμόδια Υπουργεία και αρμόδιες Υπηρεσίες της Πολιτείας, διαμορφώνεται ένα σαφές αδειοδοτικό πλαίσιο, και καταγράφονται τα απαιτούμενα πιστοποιητικά και ενέργειες, προκειμένου να υπάρχει ξεκάθαρη διαδικασία αδειοδότησης, ενσωματώνοντας τις σύγχρονες διεθνείς πιστοποιήσεις.

Τέλος, με το Άρθρο 4 επιδιώκεται η διευκόλυνση της υποβολής ετήσιων εκθέσεων δραστηριότητας των εργοληπτικών επιχειρήσεων, προς τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου, μέσω του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος ΟΠΣ ΜΗ.Τ.Ε., με τη μετάθεση της προθεσμίας από 19.11.2024 στις 19.02.2025, δεδομένης της περιόδου εξοικείωσης που, όπως δείχνει η πραγματικότητα, απαιτήθηκε, για πολύ μεγάλο αριθμό εργοληπτικών επιχειρήσεων.

Είναι εμφανές πως βαρύνουσα θέση στην προτεινόμενη δέσμη διατάξεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατέχει η νέα εποχή στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της Θεσσαλονίκης.

Στόχος μας, για τη Θεσσαλονίκη, την Αθήνα, αλλά και για κάθε γωνιά της χώρας μας, είναι η διαμόρφωση συνθηκών βιώσιμης αστικής κινητικότητας για τους πολίτες.

Η αναβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο για ποιοτικές και ασφαλείς μετακινήσεις.