

Σε διαβούλευση από το υπουργείο Μεταφορών οι προδιαγραφές για την προμήθεια 750 σύγχρονων λεωφορείων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη

2018/11/28 09:24 στην κατηγορία MMM

Το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έθεσε σε δημόσια διαβούλευση τις τεχνικές προδιαγραφές για την προμήθεια 750 αστικών λεωφορείων, με εκτιμώμενο κόστος 220 εκατ. ευρώ.

Οι τεχνικές προδιαγραφές αφορούν σε **λεωφορεία 12 m Ηλεκτροκίνητα, 12 m με κινητήρα Συμπιεσμένου Φυσικού Αερίου και 18 m πετρελαιοκίνητα Euro VI.**

Μιλώντας στην ημερίδα, με θέμα «Κυκλοφοριακό Θεσσαλονίκης και αστικές συγκοινωνίες», ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης ανέφερε ότι «**ο διαγωνισμός θα αφορά την προμήθεια 750 λεωφορείων** και από αυτά, τα 350 νέα λεωφορεία θα αφορούν τη Θεσσαλονίκη και τα υπόλοιπα την Αθήνα».

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι τις 17 Δεκεμβρίου 2018, ώστε μετά την αξιολόγηση των παρατηρήσεων που θα υποβληθούν, να προχωρήσει η δημοπράτηση του έργου της προμήθειας των αστικών λεωφορείων για τα πολεοδομικά συγκροτήματα της Αττικής και της Θεσσαλονίκης.

Παράλληλα, βρίσκονται σε εξέλιξη οι διαδικασίες για την χρηματοδότηση του έργου μέσα από κοινοτικούς και εθνικούς πόρους

Ο εκσυγχρονισμός του στόλου με σύγχρονα, χαμηλών ρύπων λεωφορεία, έχει σαν στόχο να αποκτήσει η Αττική και η Θεσσαλονίκη ένα καλύτερο επίπεδο εξυπηρέτησης για τους επιβάτες, με βελτιωμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, στο πλαίσιο της μετάβασης σε μία οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του Άνθρακα.

Για τις τεχνικές προδιαγραφές, πατήστε [εδώ](#).

Σημειώνεται ότι ο επικείμενος διαγωνισμός του υπουργείου Μεταφορών **είναι ξεχωριστός** από τον επικείμενο διαγωνισμό 92 λεωφορείων του ΟΑΣΑ, ύψους 30 εκατ. ευρώ, ο οποίος αναμένεται να προκηρυχθεί το επόμενο διάστημα.

Η ομιλία του υπουργού Μεταφορών Χρήστου Σπίρτζη

Κυρία Υπουργέ, κύριε Καραμανλή, εκπρόσωπε της Νέας Δημοκρατίας, κύριε Περιφερειάρχα, κύριε Δήμαρχε, φίλες και φίλοι. Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους διοργανωτές της ημερίδας, τη Νογία, για την πρόσκληση, αλλά κυρίως για το γεγονός, ότι και αυτή η εκδήλωση, αποτελεί μέρος μίας ευρύτερης και συνεχώς αυξανόμενης τάσης, που θέτει στο επίκεντρο του δημόσιου διαλόγου τις πραγματικές προκλήσεις και προοπτικές που αντιμετωπίζει και θα αντιμετωπίσει η Θεσσαλονίκη, με τρόπο μεθοδικό δημοκρατικό και υγιή.

Κύρια στοιχεία κατά την άποψή μου, αυτού του εναλλακτικού και αντιπροσωπευτικού κινήματος διαλόγου, το οποίο είναι ευχάριστο και αρχίζει να βρίσκει κοινό τόπο με τους εκπροσώπους της τέταρτης εξουσίας, -ανοίγω μία παρένθεση εδώ-, γιατί μέχρι την κρατικοποίηση ή την αποϊδιωτικοποίηση του ΟΑΣΘ, όλα τα πλάκωνε ένα μυστήριο πέπλο, καθώς δεν ασχολούνταν ούτε το Νογία που μας φιλοξενεί, ούτε άλλα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης στη Θεσσαλονίκη.

Είναι λοιπόν στα κύρια στοιχεία αυτού του διαλόγου, το πρώτο και σημαντικότερο, η καθημερινότητα και η βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών, βάσει ενός εθνικού και περιφερειακού σχεδιασμού κινητικότητας στις Μεταφορές, μέρος των οποίων είναι Αστικές Συγκοινωνίες, με έμφαση κατά τη γνώμη μου, στις κοινωνικές πολιτικές, αλλά και στην αναπτυξιακή διάσταση, στην παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας.

Το δεύτερο, είναι η σύνδεση αυτών των σύγχρονων Μετρό των πόλεων, με νέα μοντέλα παραγωγικής οργάνωσης. Δηλαδή, δε μπορεί η ανάγκη για ένα νέο στόλο οικολογικών οχημάτων στις Αστικές Συγκοινωνίες, ή Υποδομών, ή Συνδυασμένων Μεταφορών, που αφορά τα Υδατοδρόμια, που αφορά το Σιδηρόδρομο που αφορά μία σειρά Μέσων Μεταφοράς, να μην συνδέονται.

Να μην έχουν ως στόχευση, την παραγωγή, ή μέρος της παραγωγής στη χώρα μας. Δε μπορεί δηλαδή ο προγραμματισμός που υπήρχε ή η κακή διαχείριση που υπήρχε για δεκαετίες στην ΕΛΒΟ, να μας οδηγεί να κλείνουμε την ΕΛΒΟ, και να αγοράζουμε νέα λεωφορεία, τρένα και αμυντικό υλικό.

Το τρίτο έχει να κάνει με την επάρκεια και των δομών. Να σας φέρω ένα παράδειγμα: Έχω στα χέρια μου ένα δελτίο Τύπου του ΟΑΣΘ, για τους μαθητές του 1ου ΓΕΛ Μίκρας στον Τρίλοφο. Ένα συμβάν που είχα παρέμβει. Αν και αρμοδιότητα της Περιφέρειας, δεν είχε ανταποκριθεί η Περιφέρεια. Άρα, είχαμε δύο λύσεις:

Ή να έχουμε Αστικές Συγκοινωνίες- Δημόσιες προφανώς-, για να λύσουν ένα τέτοιο το θέμα, ή οι μαθητές να ήταν στη στάση και να περίμεναν να τους μετακινήσουν οι γονείς τους. Έχουμε λοιπόν, την επάρκεια των δομών, των δημόσιων δομών, του σχεδιασμού, των υπαρκτών υποδομών, -ούτε των εξαγγελιών, ούτε αυτών που

μελλοντικά για δεκαετίες θα σχεδιάζουν κάποιιοι και δε θα υλοποιούν- και του ανθρώπινου δυναμικού, ως παράγοντας εξωστρέφειας, σημαντικών οικονομικών παραγωγικών μας κέντρων, σαν κι αυτό που θέλουμε να γίνει η Θεσσαλονίκη. Η Θεσσαλονίκη, πριν κάποια χρόνια είχε φιλοξενήσει την έκθεση «Οι Ρωμιοί Αρχιτέκτονες της Πόλης» και εκεί, ένας σημαντικός ιστορικός της Πόλης, παραλλήλιζε σε μία φοβερή μελέτη που είχε κάνει, την ιστορική πορεία, τη διαδρομή την ανάπτυξη, της Κωνσταντινούπολης και της Θεσσαλονίκης.

Και εκεί μπορούσε να δει κανείς με πολύ emphaticό τρόπο, πόσο πίσω έμεινε η Θεσσαλονίκη τις τελευταίες δεκαετίες. Και μπορεί να ερμηνεύσει, μ' αυτά που βρήκαμε, από τις Αστικές Συγκοινωνίες, μέχρι οποιαδήποτε πτυχή της κοινωνικής, της παραγωγικής της πολιτιστικής ζωής της πόλης, τι γινόταν στη Θεσσαλονίκη και πως πρέπει να ανατραπεί, αυτό που γινόταν και στη Θεσσαλονίκη και τη Β. Ελλάδα. Πως δηλαδή το κέντρο των Βαλκανίων, πως το παραγωγικό, το εμπορικό, το πολιτιστικό κέντρο των Βαλκανίων, έγινε η εσχαιά της Ευρώπης! Πως απομονώθηκε χωρίς να έχει ενδοχώρα, πως σταμάτησε να έχει παραγωγική δομή.

Είναι ενδεικτική, μία... «εκπληκτική» φωτογραφία στο γραφείο του Προέδρου του ΟΑΣΘ, που βλέπει κανείς, να ξηλώνουν τις γραμμές του Τραμ μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο...

Πως έγιναν όλα αυτά που δεν έπρεπε να γίνουν, για να απαξιωθεί η Θεσσαλονίκη και η Βόρειος Ελλάδα.

Μ' αυτά τα λόγια, θα ήθελα περιληπτικά να επιχειρήσω ένα πλαίσιο στοχοθεσιών της Κυβέρνησης και του Υπουργείου, το οποίο προκύπτει από το καινοτόμο Στρατηγικό Σχέδιο για τις Μεταφορές, η εκπόνησή του οποίου ολοκληρώνεται στο τέλος του 2018.

Και θα είναι η πρώτη φορά που θα έχουμε ένα ολοκληρωμένο ολιστικό σχέδιο για τις Μεταφορές και τις Υποδομές, το οποίο θα ξεδιπλώνεται για 20 χρόνια. Δεν το είχαμε αυτό. Και δεν το είχαμε σαν χώρα, γιατί εξυπηρετούσε κάποιους να μην έχουμε σχέδιο, να μην έχουμε στοχοθεσία, να μην έχουμε ιεράρχηση για τα επόμενα αρκετά χρόνια, προκειμένου να καλύπτουν παλαιοκομματικές λογικές, ή μικροκομματικές ανάγκες και σκοπιμότητες, που υπήρχαν και δυστυχώς υπάρχουν ακόμη.

Θα ήθελα να αναφερθώ, -δε θα αντισταθώ σ' αυτό- και για όσα έχουν ταλαιπωρήσει τη Θεσσαλονίκη σε σχέση με τις Αστικές Συγκοινωνίες, σε σχέση με τις Υποδομές, αλλά και με την προσπάθεια που γίνεται βήμα-βήμα, για να εξορθολογιστούν όλα αυτά που βρήκαμε. Με αιχμή, τόσο τον ΟΑΣΘ και τον νέο φορέα που άμεσα θα ιδρυθεί, τη νέα δομή των Αστικών Συγκοινωνιών, ΟΣΕΘ-ΑΣΥΘ, αντί του ΟΑΣΘ-ΣΑΣΘ, μία άλλη ανορθολογική λειτουργία και δομή.

Αλλά ταυτόχρονα την ένταξη του ΚΤΕΛ στον ολιστικό σχεδιασμό των Αστικών Συγκοινωνιών, του Προαστιακού, στην ίδια ενότητα, των υδατοδρομίων, του Σιδηροδρόμου. Το πρώτο λοιπόν που πρέπει να δούμε είναι η προώθηση των Συνδυασμένων Μεταφορών τόσο σε αστικό όσο και σε υπεραστικό επίπεδο, ώστε να πετύχουμε βελτιστοποίηση του χρόνου μετακίνησης, εξοικονόμηση καυσίμου παραγωγικών δομών που μειώνουν και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα, αλλά δίνουν και υπεραξία στη χώρα.

Δεν είναι δυνατόν η χώρα να έχει ανάγκη για τέσσερις χιλιάδες αστικά λεωφορεία, σε Αθήνα- Θεσσαλονίκη και Αστικά Κτελ, και να μην έχουμε έναν κεντρικό σχεδιασμό, για να έχουμε δομές στοιχειώδους παραγωγής, στη χώρα μας, με τη συμμετοχή και των ΚΤΕΛ και των Αστικών Συγκοινωνιών και του ελληνικού δημοσίου και βέβαια, ιδιωτών και επενδυτών.

Επομένως για να πετύχουμε αξιόπιστες Συνδυασμένες Μεταφορές, τόσο στην μετακίνηση επιβατών όσο και στη μεταφορά εμπορευμάτων, οφείλουμε να διαμορφώσουμε ενιαίους κανόνες και εποπτεία στο μητροπολιτικό επίπεδο. Αυτό συμβαίνει πλέον στις Μεταφορές στη Θεσσαλονίκη. Να εκτελέσουμε πολυτροπικές μεταφορές. Αναφέρω τα ΚΤΕΛ, -έχει ψηφιστεί ο νέος Νόμος-, για το πως μπορούν να συνεργαστούν και πως θα ενταχθεί και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη η λειτουργία του ΚΤΕΛ, είναι με το νόμο 4565 του 2018.

Και εκεί φαίνεται, ότι επιλέξαμε ως χώρα, να έχουμε Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες στο Μητροπολιτικό Κέντρο της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Το τρίτο είναι η αισθητικά αποδεκτή και περιβαλλοντικά βιώσιμη, με επίκεντρο τον χρήστη, αναδιάρθρωση του δικτύου αστικών συγκοινωνιών, στα δύο μητροπολιτικά κέντρα, ώστε να μειωθούν τα άσκοπα δρομολόγια των λεωφορείων και να υπάρξει επί της ουσίας βελτιστοποίηση με το δίκτυο του Μετρό. Και εδώ ανοίγω μία μεγάλη παρένθεση:

Στη Θεσσαλονίκη θα βιώσουμε τα επόμενα δύο χρόνια, τρεις διαφορετικούς σχεδιασμούς. Και θα έχουμε νέα δεδομένα που θα πρέπει να τα λάβουμε πολύ σοβαρά υπόψιν στους σχεδιασμούς. Το πρώτο είναι, να βελτιώσουμε άμεσα, τις προσφερόμενες υπηρεσίες των λεωφορείων μας, του ΟΑΣΘ, μέχρι να ολοκληρωθεί η βασική γραμμή του Μετρό. Το δεύτερο, είναι να σχεδιάσουμε, για να είμαστε έτοιμοι, όταν στα τέλη του 2019 αρχές του 20 είναι έτοιμο να παραδοθεί το τμήμα της βασικής γραμμής του Μετρό στη Θεσσαλονίκη, να προσαρμοστεί η λειτουργία των λεωφορείων στο να κατευθύνει τους πολίτες από τις γειτονίες της Θεσσαλονίκης στους σταθμούς του Μετρό.

Το τρίτο είναι, τρεις μήνες αργότερα από την παράδοση της βασικής γραμμής, θα παραδοθεί η επέκταση της γραμμής του Μετρό για Καλαμαριά. Άρα, θα πρέπει να

έχουμε μία τρίτη προσαρμογή, από σήμερα μέχρι τότε. Και στη συνέχεια, θα πρέπει να λάβουμε υπόψιν μας δύο πάρα πολύ σοβαρές αλλαγές.

Η πρώτη θα γίνει φέτος, τους πρώτους μήνες του 2019, με την ολοκλήρωση των δημόσιων έργων της επέκτασης των διαδρόμων προσγείωσης - απογείωσης στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, που αυξάνει απίστευτα τη χωρητικότητα και τη φέρουσα ικανότητα του αεροδρομίου, με προφανείς συνέπειες στην αύξηση της κίνησης. Και η δεύτερη, είναι επίσης στους πρώτους μήνες του 2019, η ολοκλήρωση της σύνδεσης Αθήνας-Θεσσαλονίκης, μέσω γρήγορων σιδηροδρομικών δρομολογίων.

Αυτό σημαίνει, ότι τα φορτία που έχουμε μέσα στη πόλη, μιας και θέλουμε να συζητήσουμε και για το Κυκλοφοριακό, αλλάζουν πλήρως. Διότι πολύ μεγάλο κομμάτι των επισκεπτών της πόλης δε θα χρειάζεται να μετακινηθεί από και προς το αεροδρόμιο στο κέντρο της πόλης.

Ούτε βέβαια, θα χρειάζεται μέσω των υδατοδρομίων που κάνουμε, που σχεδιάζουμε, που υλοποιούμε τετρακόσιες και πάνω χιλιάδες επισκέπτες στον Άγιο Όρος, επίσης να φεύγουν από το αεροδρόμιο, να έρχονται στο κέντρο της πόλης και να πηγαίνουν με λεωφορεία στην Ουρανούπολη.

Αυτό λοιπόν δείχνει, τα προφανή, τις προφανείς αλλαγές, που είναι αποτέλεσμα πολύ σκληρής δουλειάς, αυτά τα τελευταία χρόνια και ενός ολιστικού σχεδιασμού που έχουμε. Δεν μπορεί παρά να αλλάξουν οριστικά, για πολλές δεκαετίες το πώς θα είναι η πόλη, το τι ανάγκες θα έχει, το κυκλοφοριακό, τις επιλογές που πρέπει να έχουμε, για να επιλύσουμε πολλά προβλήματα.

Και βέβαια είναι και η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών. Πρέπει να σας πω και κάτι, διότι μας ακολουθεί κυρίως στη Βόρεια Ελλάδα και στη Θεσσαλονίκη, μία μιζέρια, μία λογική... ψωροκώσταινας, «πω, πω το κυκλοφοριακό της Θεσσαλονίκης». Είναι ένα Ευρωπαϊκό πρόβλημα.

Είναι πρόβλημα της υπερσυγκέντρωσης στα μεγάλα αστικά κέντρα. Όταν ήμουνα φοιτητής στην Ξάνθη είχε μία διασταύρωση με φανάρια. Πήραμε λοιπόν δύο συνάδελφοι ένα ταξί και είπαμε να αφήσει τον έναν στα ΚΤΕΛ Αθήνας και τον άλλο στα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης. Και ο αυτοκινητιστής είπε «πω, πω θα μπλέξουμε στα φανάρια».. Μην κάνουμε και στη Θεσσαλονίκη κάτι τέτοιο.

Πραγματικά σε όλες τις μεγάλες πόλεις της Ευρώπης, υπάρχει τέτοιο πρόβλημα και δεν αντιμετωπίζεται μέσα από αυτό που συνήθως κάνουμε, μέσα από πολύ μεγάλα έργα υποδομών στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Αντιμετωπίζεται με άλλες πολιτικές αποκέντρωσης, αντιμετωπίζεται με το πώς εγκαταλείπουμε το αυτοκίνητο, το πως έχουμε σοβαρές αστικές συγκοινωνίες, αλλά και με αλλαγή κουλτούρας, αλλαγή παιδείας και να χρησιμοποιούμε τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

Για να τα χρησιμοποιούμε πρέπει να έχουμε Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Δηλαδή αν ο ΟΑΣΘ δεν έχει τον απαραίτητο αριθμό λεωφορείων, πώς απαιτούμε από τον πολίτη να αλλάξει συνήθειες και να μπαίνει στα λεωφορεία του ΟΑΣΘ.

Αγαπητές φίλες και φίλοι δυστυχώς στον ΟΑΣΘ όταν από-ιδιωτικοποιήθηκε βρήκαμε 250 λεωφορεία σε λειτουργία. Έπρεπε να είναι 623. Δεν βρήκαμε ένα ευρώ στα αποθεματικά του Οργανισμού, ένα ευρώ για την ανανέωση του στόλου.

Βέβαια βρήκαμε πολλά, πολλά εκατομμύρια να δίνονται πλουσιοπάροχα σε διάφορες πλευρές. Σε προμηθευτές, σε τράπεζες, στους μετόχους, στους συνεργάτες. Αλλά δεν βρήκαμε ένα ευρώ για την ανανέωση του στόλου και όσο προχωράει η εκκαθάριση βρίσκουμε και άλλα, τα οποία θα σας τα πω κιόλας, γιατί βήμα-βήμα πρέπει να διαμορφώνεται, μία πλήρης εικόνα, ακριβής εικόνα του τι ήταν ο ΟΑΣΘ, πως διατηρούσε τον παλαιοκομματισμό στη Θεσσαλονίκη και στη χώρα, όλες αυτές τις δεκαετίες και τι κάναμε αυτά τα χρόνια.

Επομένως σήμερα μετά την εξοικονόμηση των 45 εκατομμυρίων στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη θα γίνει ένας κεντρικός διαγωνισμός, από το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, για λεωφορεία σύγχρονης τεχνολογίας. Βγήκε σήμερα η διαβούλευση για τις προδιαγραφές του νέου στόλου λεωφορείων στα δύο μητροπολιτικά μας κέντρα και προχωρά η διαγωνιστική διαδικασία (με τη λήξη της διαβούλευσης) τον επόμενο μήνα.

Προβλέπονται **350 νέα λεωφορεία, νέας τεχνολογίας για τη Θεσσαλονίκη, 150 ηλεκτρικά, - ήταν κάτι που ήθελε ο Δήμαρχος, το ζητούσε επιτακτικά - 150 αερίου και 50 μεγάλα λεωφορεία, αυτά που λέμε φουσαρμόνικες diesel, για να καλύψουν τις πρώτες ανάγκες.** Αυτά είναι 350 λεωφορεία, ένας στόλος, που πιστεύω ότι θα συμβάλει αποφασιστικά στο να λυθούν τα πρόσκαιρα προβλήματα, αλλά όχι από μόνα τους. Λέω όχι από μόνα τους, γιατί θα μπορούσε η Θεσσαλονίκη να μην έχει τέτοιο πρόβλημα.

Θα ανατρέξω, αν μου επιτρέπετε, στις σημειώσεις μου, γιατί αρκετά λεωφορεία 12ετίας -και για αυτό κατέθεσα μηνυτήρια αναφορά στην εισαγγελία του Αρείου Πάγου-, για την ακρίβεια 399 λεωφορεία ενώ είχαν αποσβεστεί δεν ήρθαν στο ελληνικό δημόσιο όπως όριζε ο νόμος το 2010, αλλά πωλήθηκαν για παλιοσίδερα,

αντί τιμήματος 860.000 ευρώ. Όταν, το κόστος αγοράς τους ήταν 42,3 εκατομμύρια ευρώ.

Επομένως σιγά, σιγά θα ανοίγει το κουβάρι του τι γινότανε για να καταλάβουμε όλοι πώς 318 λεωφορεία από τα 399, 12ετίας, (όταν στον ΟΑΣΘ βρέθηκαν λεωφορεία 22, 23 και 20 χρόνων και μάλιστα που δεν μπορούσαν να κυκλοφορήσουν, που δεν είχαν συντηρηθεί), δόθηκαν ως παλιοσίδερα.

Πώς κάποια από αυτά, λίγα, αλλά χαρίστηκαν. Και δεν επιστράφηκαν όλα αυτά στο Δημόσιο.

Πώς ο ιδιωτικός ΟΑΣΘ εισέπραξε 1,3 εκατομμύρια ευρώ από κατάπτωση εγγυητικών της ΕΛΒΟ, όχι κάποιου ιδιώτη, που είχε αναλάβει τη συντήρηση και αυτά τα έσοδα δεν τα έβαλε στις οικονομικές του καταστάσεις ως αποθεματικό, αλλά τα εμφάνισε ως αποθεματικό ειδικής χρήσης, με αποτέλεσμα το Δημόσιο να πληρώσει για αυτά. Όχι η ΕΛΒΟ, το Δημόσιο, το Υπουργείο.

Γιατί ενώ ο ΟΑΣΘ υποχρεούνταν με βάση το νόμο να διατηρεί ειδικό αποθεματικό αποσβέσεων για ανανέωση του στόλου, αντί να έχουμε 48,8 εκατομμύρια ευρώ σε αυτό το αποθεματικό, βρήκαμε 614 ευρώ, ακριβώς.

Τέλος, πως εισέπρατταν οι μέτοχοι το μέρισμα όταν δεν τηρούνταν αυτό το ειδικό αποθεματικό αποσβέσεων. Και εισέπρατταν ανελλιπώς μερίσματα.

Τα λέω αυτά όταν υποχρέωσαν τα ΚΤΕΛ να πάρουν μετοχές, για να πληρώνονται υποτίθεται μέσω των μερισμάτων, όταν πλήρωναν τα ΚΤΕΛ για να παρέχουν έργο αστικών συγκοινωνιών στον περιαστικό χώρο και όταν ο ΟΑΣΘ ανέλαβε να κάνει δρομολόγια ακόμη και έξω από το νομό Θεσσαλονίκης.

Αλλά, κάποια στιγμή φτάνει και συσσωρεύονται ληξιπρόθεσμα χρέη 102 εκατομμύρια ευρώ στις πλάτες μας, ζημιές 32 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο, απλήρωτοι εργαζόμενοι κάθε δύο-τρεις μήνες να κάνουν κινητοποιήσεις και με το δίκιο τους, μηδέν αποθεματικά, τεράστια ελλείμματα ανταλλακτικών.

Επομένως -για να μη συνεχίσω για την εικόνα που βρήκαμε στον ΟΑΣΘ-, αυτή η πλάκα τελειώνει, με το νέο διαγωνισμό. **Ο διαγωνισμός των 750 λεωφορείων εκ των οποίων τα 350 είναι για τη Θεσσαλονίκη, περιλαμβάνει την προμήθεια των ανταλλακτικών για 15 χρόνια και περιλαμβάνει και την συντήρηση αυτών των λεωφορείων.**

Διότι δεν μπορεί στον ίδιο Οργανισμό που έχεις τη λειτουργία να έχεις και τη συντήρηση και να γίνονται διάφορα. Διάφορες γκρίζες ζώνες, να συγχέεται η λειτουργία της συντήρησης, με αυτή της λειτουργίας και πολλά άλλα, που τα έχουμε ζήσει στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, όχι της Θεσσαλονίκης, για να

είμαστε δίκαιοι.

Το πέμπτο, είναι το ενιαίο ηλεκτρονικό και διαλειτουργικό προϊόν, το ηλεκτρονικό εισιτήριο για τις αστικές συγκοινωνίες, ώστε να υπάρχει ενιαία πληροφόρηση, να υπάρχει διευκόλυνση, να υπάρχουν νέα προϊόντα μεταξύ των αστικών, των υπεραστικών συγκοινωνιών, αλλά και άλλων λειτουργιών όπως είναι ο πολιτισμός. Η σύνδεση του ηλεκτρονικού εισιτηρίου δηλαδή με την περιήγηση στην πόλη, με τις τουριστικές περιοχές και όλα τα υπόλοιπα, ένας διαγωνισμός που ακολουθεί.

Και με την ευκαιρία της εκδήλωσης που οργανώνει η «Voria», επειδή μας στηρίζει πάρα πολύ τα τελευταία χρόνια, να δώσουμε άλλη μία είδηση, εκτός από το διαγωνισμό για τις αστικές συγκοινωνίες, για τα λεωφορεία. Να πούμε λοιπόν ότι σήμερα μπήκαμε στη δεύτερη φάση του διαγωνισμού για τα ηλεκτρονικά διόδια.

Είναι κάτι, που δεν το περίμενε κανείς. Είναι κάτι, που όταν το εξαγγείλαμε, ότι τέρμα θα γκρεμίσουμε τα μετωπικά και πλευρικά διόδια στη χώρα, επίσης δεν το πίστευε κανείς. Ο διαγωνισμός μπαίνει στη δεύτερη φάση και τους επόμενους μήνες ολοκληρώνεται. Είναι η μέρα σήμερα των ειδήσεων. Είναι επειδή είχατε απεργία χθες, αν κλάδος.

Και προφανώς κοινωνική πολιτική. Η πρόνοια για να έχουμε μετακινήσεις σε ευπαθείς, σε ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες, όπως είναι οι άνεργοι.

Εδώ θα βάλω μία άνω τελεία. Όταν συζητούσαμε με την παλιά διοίκηση του ΟΑΣΘ άρχιζαν και αποκαλυπτόταν ένα , ένα . Όπως, το ότι οι άνεργοι δεν μετακινούνταν στον ΟΑΣΘ. Τους πιάνανε, τους βάζανε πρόστιμο και μετά αυτό το πρόστιμο το ζητούσαν από το ελληνικό δημόσιο, ως αποζημίωση.

Ήρθε ένας άνθρωπος, που δεν ήταν ΣΥΡΙΖΑ, μετείχε στα κινήματα, μετείχε σε αυτούς που έβγαιναν έξω από τα γραφεία του ΟΑΣΘ στο κέντρο της πόλης, για να αφήσει τους ανέργους, που είχανε πιάσει και είπε εμείς νομίζαμε ότι κάναμε κινητοποίηση για να αφήσουν τους ανθρώπους που δεν μπορούσαν να πληρώσουν το εισιτήριο και συμβάλαμε στο να παίρνουνε και να διεκδικούν 15 - 16 εκατομμύρια ως αποζημίωση οι μέτοχοι του ΟΑΣΘ.

Πρόσθετη αποζημίωση, δέχτην για τους ανέργους, πού ήταν τα πρόστιμα για τη μετακίνηση των ανέργων. Επομένως είναι πολύ σημαντική η κοινωνική πολιτική για τις ευπαθείς ομάδες. Αυτό δηλαδή που έγινε ήδη στον ΟΑΣΘ, που μετακινούνται οι άνεργοι, στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, δωρεάν.

Πρέπει να κάνουμε και άλλες προβλέψεις Κοινωνικής Πολιτικής, για να βγουν ακόμη περισσότερες κοινωνικές ομάδες από την απομόνωση. Να τους δοθεί η ευκαιρία να μετακινούνται ελεύθερα, ιδιαίτερα οι νέοι άνθρωποι . Αυτές είναι πολιτικές που

στηρίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και σύντομα θα γενικευτούν.

Ο ΟΑΣΘ, λοιπόν ιστορικά, ο σχεδιασμός αν θέλετε των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, μέχρι πριν λίγο καιρό αποτελούσε – και εδώ είναι μία πρόκληση για το Πανεπιστήμιο της Θεσσαλονίκης -, διεθνές πρότυπο κακών πρακτικών και αυτό πρέπει να γραφτεί. Διεθνές πρότυπο κακών πρακτικών. Ανύπαρκτος σχεδιασμός, αντικοινωνική πολιτική, σπατάλη, παλαιοκομματισμός.

Πρέπει να γραφτεί η ιστορία της πόλης και πώς συνδέεται η ιστορία της πόλης με τις αστικές συγκοινωνίες. Πώς συνδέεται, το ότι πήγαινε προς τα κάτω η πόλη για δεκαετίες, με το πώς δομήθηκαν τέτοια παλαιοκομματικού τύπου μαγαζιά, για να παρέχεται συγκεκριμένο οικονομικό και πολιτικό σύστημα στη Βόρειο Ελλάδα και κυρίως στη Θεσσαλονίκη.

Πιστεύω, ότι αυτά δεν τα αντιπαρέρχεται κανείς, ακόμη και η Νέα Δημοκρατία που τα έχτισε. Τι κάνουμε, εκτός από το να πάρουμε νέα λεωφορεία; Έχουμε προγραμματίσει ένα νέο σχεδιασμό. Ήδη έχει ξεκινήσει να υλοποιείται με γραμμές κορμού.

Για να μην έχουμε το ένα λεωφορείο πίσω από το άλλο, με μηδέν απόσταση και χρονική και φυσική, στο κέντρο της πόλης, αλλά να έχουμε και πολύ μεγάλο χρόνο αναμονή στις στάσεις των συνοικιών. Επομένως ενεργοποιήθηκαν τέσσερις νέες γραμμές. Σε μικρό χρονικό διάστημα, σε λίγες ημέρες, θα έχουμε ολοκληρώσει τον κυρίως σχεδιασμό. Αλλά θα έχουμε ολοκληρώσει και το σχεδιασμό του τι επιστρέφει στα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, ποιο κομμάτι αν θέλετε των περιαστικών μεταφορών πρέπει να επανέλθει εκεί που ήτανε.

Αν θυμάμαι καλά, από τις σημειώσεις που έχω κρατήσει, εξοικονομούμε περίπου 57 οδηγούς και 18 λεωφορεία για λίγες γραμμές, σε κάποιους οικισμούς που δεν είναι βιώσιμοι, ήταν στα ΚΤΕΛ, αλλά κάποιοι ήθελαν να κάνουν τα 7 ευρώ 2, διευρύνοντας το χώρο ευθύνης του ΟΑΣΘ.

Για ποιο λόγο; Ας τα δίνανε επιδότηση στο ΚΤΕΛ. Έβλαπτε; Και αν ήθελαν να το κάνουν αυτό, που ήταν οι πρόσθετοι ανθρώπινοι πόροι, πού ήταν τα πρόσθετα λεωφορεία, που ήταν οι πρόσθετοι οικονομικοί πόροι για να στηρίξει και την κοινωνική πολιτική.

Δεν θα πας να ανατρέψεις αυτή την κοινωνική πολιτική, αλλά δεν θα πας να κάνεις και έναν Οργανισμό και μία πόλη, ένα Μητροπολιτικό Κέντρο να υποφέρει, για να τα οικονομάνε κάποιοι. Κάποιοι που τα οικονομούσανε πήγαν σπίτι τους και έχουν τις δικές τους ευθύνες.

Ολοκληρώνω λέγοντας ότι το Μέτρο δεν είναι ούτε όνειρο, ούτε εξαγγελία, ούτε κάτι οραματικό. Είναι κάτι πραγματικό και υπαρκτό. Το 2019 μπαίνει σε δοκιμαστική

λειτουργία από το ένα άκρο της πόλης μέχρι το άλλο, μέχρι το νέο σιδηροδρομικό σταθμό. Στο νέο σιδηροδρομικό σταθμό που θα φτάνουμε από την Αθήνα ή θα φεύγουμε για Αθήνα και θα φτάνουμε σε τρεις ώρες και 20 λεπτά.

Είναι προφανείς οι συνέπειες στις Μεταφορές και με ένα πλήθος άλλων δραστηριοτήτων, όπως είναι η ωρίμανση του προαστιακού για τους γειτονικούς Νομούς και για τα γειτονικά αστικά κέντρα και η ύπαρξη μελετών, όπως είναι ο Εθνικός Στρατηγικός Σχεδιασμός για τα υδατοδρόμια και η κατασκευή, υλοποίηση των υδατοδρομίων στη Βόρεια Ελλάδα και ιδιαίτερα στη Θεσσαλονίκη, στη Χαλκιδική και στα γύρω νησιά, η σύνδεση με τις παραλίες της Κατερίνης.

Και βέβαια η σύνδεση με την κεντρική Ευρώπη από τον Άξονα 10 μέσω της ΠΓΔΜ, της Σερβίας, που ήταν ένας ξεχασμένος διάδρομος για τη χώρα μας και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Εμείς τον ξαναφέραμε στο προσκήνιο, μέσω της σύνδεσης των λιμανιών της Βορείου Ελλάδας με τον Εύξεινο Πόντο, που επίσης ήταν οραματικό, ωριμάζει στο μεγάλο του κομμάτι και προχωράει με τη στήριξη και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αλλά και το διεθνές ενδιαφέρον που έχει, με την ολοκλήρωση του διαγωνισμού για το Εμπορευματικό Κέντρο Θεσσαλονίκης, για να στηρίξει τις λειτουργίες του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Η Θεσσαλονίκη παύει να έχει και να ζει στη σκιά όσων την ήθελαν πατημένη, καθηλωμένη και μίζερη. Γίνεται, ξεκινάει να είναι το κέντρο των Βαλκανίων σε όλες τις διαστάσεις και βέβαια με τα μικρότερα έργα που πρέπει να γίνουν σαν κι αυτό στη Μενεμένη. Έργα που είτε αφορούν ΟΑΣΘ, είτε την υπογειοποίηση, είτε αφορούν τα μεγάλα Εμπορευματικά Κέντρα ή το Σιδηρόδρομο ή το Μετρό. Και η επιλογή είναι προφανής, ότι το Μετρό δεν μπορεί να μην ολοκληρωθεί το έργο μέχρι το Σιδηροδρομικό Σταθμό, με την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης Αθήνας - Θεσσαλονίκης. Τέλος θέλω να κάνω δύο ιδιαίτερες αναφορές.

Η μία είναι στο Δήμαρχο. Στον Γιάννη τον Μπουτάρη. Όταν αναλάβαμε την Κυβέρνηση ήταν Υπουργός Πολιτισμού ο Νίκος ο Ξυδάκης. Ο Γιάννης ο Μπουτάρης είχε απευθυνθεί στο Υπουργείο Πολιτισμού με αγωνία, με την ομάδα του, γιατί το κακό Υπουργείο Υποδομών και η Αττικό Μετρό, -γιατί αυτό ήταν το κλίμα-, ήθελε να καταστρέψει την πολιτιστική κληρονομιά της πόλης, να μεταφέρει τα αρχαία, να είναι καμιά σαρανταριά χρόνια, μισό αιώνα περίπου, για να τα βάλουν κάπου αλλού, προκειμένου να ολοκληρωθεί το έργο του Μετρό με μια λαμαρινούπολη τη Θεσσαλονίκη, με ένα έργο τελματωμένο σε όλα, σε όλα όμως, νομικά, τεχνικά και πολλά άλλα.

Θέλω λοιπόν να κάνω ειδική αναφορά στον Γιάννη τον Μπουτάρη, για τη συμβολή του στη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Και μια δεύτερη ειδική αναφορά στην Υπουργό Μακεδονίας - Θράκης την κ. Νοτοπούλου γιατί και από τη θέση που υπηρετεί και από την προηγούμενη θέση, όλα αυτά τα έργα υποδομών, τα

παρακολουθούσε μέρα με τη μέρα, πίεζε και την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τους κεντρικούς φορείς και τα Υπουργεία προκειμένου να τρέξουν και να υλοποιηθούν.

Σας ευχαριστώ πολύ..