

«Η ΝΔ φέρνει με ΠΝΠ αποσπασματικές, πρόχειρες και ακατάλληλες λύσεις στις αστικές συγκοινωνίες», σχολίασε η Π. Πέρκα

2020/09/11 17:32 στην κατηγορία MMM

Η βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, Πέτη Πέρκα τοποθετήθηκε στην κοινή συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων και της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, στις 9/9, επί του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υγείας «Κύρωση της από 10.8.2020 και της από 22.8.2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (ΠΝΠ) και άλλες διατάξεις για την αντιμετώπιση των συνεπειών της πανδημίας covid19 και άλλων επειγόντων ζητημάτων», σχολιάζοντας, μεταξύ άλλων, τις εξαγγελίες του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τις αστικές συγκοινωνίες.

Η τοποθέτηση της Π. Πέρκα

«Εγώ δε θα αναφερθώ σε γενικότερα ζητήματα, τα είπα και χθες, γιατί σήμερα ήταν εδώ ο Υφυπουργός Μεταφορών, ο κ. Κεφαλογιάννης, ο οποίος πραγματικά με προκάλεσε, οπότε απαντώ σ' αυτόν, αν και δεν είναι αυτή τη στιγμή εδώ.

Μας είπε για υποεπένδυση, για κακοδιαχείριση των τελευταίων χρόνων στις αστικές συγκοινωνίες κτλ. Τι εννοούσε; Την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου και της τηλεματικής, έργα της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ; Το διαγωνισμό για ανανέωση του στόλου ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ; Την αποκάλυψη του κυκλώματος πλαστών εισιτηρίων στο Μετρό; Πού βρίσκεται αλήθεια η ομιλοποίηση του ΟΑΣΑ;

Μήπως εννοούσε το 'κόψιμο της κορδέλας' σε τρεις σταθμούς Μετρό της Δυτικής Αθήνας, έργο και πάλι του ΣΥΡΙΖΑ, όπου είδαμε πριν λίγο καιρό και τον ίδιο τον Πρωθυπουργό και μάλιστα τότε του ευχηθήκαμε κάποια στιγμή να υλοποιήσει και κάποιο έργο, αντί να εγκαινιάζει τα δικά μας.

Εν μέσω μνημονίων και περιοριστικών πολιτικών, η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ έκανε ένα διαγωνισμό 461 εκ. ευρώ για 750 νέα λεωφορεία. Ο διαγωνισμός αυτός βασίστηκε σε δύο Ειδικά Επιχειρησιακά Σχέδια, είχαμε συνεννόηση και έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων δέχθηκε να χρηματοδοτήσει το 75% του συνόλου του διαγωνισμού, ενώ είχαν εξασφαλιστεί και 62 εκ. ευρώ από το ΕΣΠΑ.

Και τι έρχεται και κάνει η Κυβέρνηση της ΝΔ που σήμερα μιλάει για στόλο και

ηλεκτροκίνηση – γιατί στο διαγωνισμό του ΣΥΡΙΖΑ υπήρχαν και ηλεκτροκίνητα λεωφορεία. Καταργεί το διαγωνισμό. Και θα το πω για πολλοστή φορά σ' αυτήν την αίθουσα.

Η Αρχή Εκδίκασης Προδικαστικών Προσφυγών δεν κατήργησε το διαγωνισμό, ήθελε η διοίκηση να προσαρμοστεί σε ορισμένα σημεία για να συνεχιστεί ο διαγωνισμός. Καταργεί λοιπόν η ΝΔ το διαγωνισμό, ξαναπροσλαμβάνουν σύμβουλο, ξαναρχίζουν συνομιλίες για να ξαναβγει ο διαγωνισμός, ο οποίος δεν έχει βγει μέχρι σήμερα, για να μην έχουμε καινούρια λεωφορεία ούτε το 2021 και βεβαίως ο διαγωνισμός θα έχει ίδια χρηματοδότηση μ' αυτή που είχαμε πετύχει εμείς.

Πάμε όμως τώρα στην περίοδο της πανδημίας και τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ). Οι μεταφορές και είναι λογικό, ήταν το πρώτο κομμάτι που είχε πληγεί από την πανδημία, λόγω ακινησίας αφενός και συνωστισμού στα Δημόσια Μέσα Μεταφοράς.

Οι γραμμές 2 και 3 του Μετρό, το καλοκαίρι είχαν συχνότητα 7-10 λεπτά σε ώρες αιχμής – έχουμε κάνει και κοινοβουλευτικό έλεγχο γι' αυτά. Πέρσι αντίστοιχη εποχή η αναμονή ήταν στα 4.5 λεπτά.

Στο τραμ φυσικά πήγαιναν όλα καλά, αφού είχαν καταργηθεί όλα τα δρομολόγια πλην ενός, αυτό πήγαινε στην ώρα του. Αντί για πύκνωση των δρομολογίων στα λεωφορεία, είχαμε αραίωση.

Και ο Υπουργός, ο κ. Καραμανλής, με κυνισμό είπε ότι οι επιβάτες πρέπει να αποδεχθούν πως θα υπάρχει συνωστισμός. Συγχρόνως όμως, υπήρχε και επιβολή προστίμου αν η πληρότητα του οχήματος ξεπερνούσε το 65%. Επίσης, την περίοδο των περιοριστικών μέτρων, το Μάρτιο, η μάσκα είχε θεωρηθεί ότι δεν ήταν απαραίτητη.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανέστειλε σχεδόν όλο το σύνολο των δρομολογίων του Προαστιακού, με αποτέλεσμα εργαζόμενοι στον τομέα της υγείας να προσφύγουν σε μας – έχουμε κάνει επίσης κοινοβουλευτικό έλεγχο. Οι άνθρωποι δεν μπορούσαν να πάνε και να έρθουν από τις δουλειές τους.

Όσο για την εφοδιαστική αλυσίδα που είναι πολύ κρίσιμο θέμα, απασχόλησε την παγκόσμια κοινότητα, για να μην υπάρχει έλλειψη αγαθών. Η εφοδιαστική αλυσίδα λοιπόν έπρεπε να λειτουργεί απρόσκοπτα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε ορίσει τα σημεία διέλευσης, τους χρόνους που πρέπει να αναμένουν εκεί τα φορτία, συγκεκριμένα η μέγιστη καθυστέρηση έπρεπε να είναι 15 λεπτά. Θυμάστε όλοι τι έγινε στα σύνορά μας, δεν προσαρμοστήκαμε ούτε σ' αυτές τις πράσινες λωρίδες διέλευσης.

Για να μη μιλήσω για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), που η πανδημία ήταν μια ευκαιρία για την εφαρμογή τους, αλλά τελικά σήμερα έχουμε τη γελοιότητα του Μεγάλου Περιπάτου και βεβαίως για το ηλεκτρονικό εμπόριο που προωθήθηκε κατά την πανδημία και θα έπρεπε να μείνει με όρους ή για τα city logistics, την ενοποίηση εμπορευμάτων κτλ.

Αντ' αυτού σήμερα έχουμε την ΠΝΠ, κατά τη γνωστή βεβαίως και πάγια τακτική της Κυβέρνησης. Επαναλαμβάνεται λοιπόν και στην Αθήνα το μοντέλο της Θεσσαλονίκης, λες και δεν έχει ακούσει κανείς ποτέ σ' αυτή την Κυβέρνηση για τους διαγωνισμούς ανάθεσης μεταφορικού έργου.

Το μεταφορικό έργο δε δίνεται στους φίλους μας, γίνονται διαγωνισμοί παγκοσμίως και έχουν και ειδικό νομικό πλαίσιο ανάθεσης. Δίνετε λοιπόν στα ΚΤΕΛ το 1/3 του συγκοινωνιακού έργου του ΟΑΣΘ στη Θεσσαλονίκη και βεβαίως τώρα και ο ΟΑΣΑ εκχωρεί, ο Υπουργός μίλησε για 203 οχήματα και 550 οδηγούς μέσω σύμπραξης με τα ΚΤΕΛ.

Και φυσικά, πάλι κατ' αντιστοιχία του αποτυχημένου μοντέλου της Θεσσαλονίκης, μεταχειρισμένα λεωφορεία 15ετίας – ενώ παράλληλα η Κυβέρνηση μιλά για ηλεκτροκίνηση και περιβαλλοντική πολιτική – πανάκριβα, 130 χιλ. ευρώ το ένα, με ένα διαγωνισμό φωτογραφικό που στο τέλος τους επιτρέπει να τα αγοράζουν με κατώτατη τιμή 15 χιλ. ευρώ, όταν τα αντίστοιχα λεωφορεία κοστίζουν γύρω στις 6 χιλ ευρώ.

Μπορώ να πω πολλά, τα είπα και χθες, θέλω όμως να πω κάτι για την κα Κεραμέως. Για τις προσλήψεις, εμείς αναγνωρίζουμε ότι πρέπει να προσληφθεί κόσμος στους φορείς, αλλά με ΑΣΕΠ.

Δεν είναι ΑΣΕΠ αυτό που είπε ο κ. Υπουργός, όταν 'σφίγγεις' τόσο τους χρόνους, δηλαδή όταν η προθεσμία για να εγκριθεί η προκήρυξη του Υπουργού είναι 10 μέρες, αλλιώς θεωρείται εγκριθείσα, για τον έλεγχο νομιμότητας 20 μέρες, αλλιώς επικυρώνεται ο προσωρινός πίνακας.

Αλλά και κάτι άλλο για την κα Κεραμέως, η οποία μας είπε ότι «προσέχουμε το δημόσιο χρήμα», φαίνεται κατά την άποψή της είναι πολύ ακριβό να επενδύσουμε στην Παιδεία, δηλαδή σε ό,τι πολυτιμότερο έχουμε, στη νεολαία.

Όμως να συνεννοηθεί με τον κ. Καραμανλή, γιατί εδώ βλέπουμε ότι για να καλυφθούν οι έκτακτες ανάγκες λόγω Covid19, παίρνουν προσωπικό, με τέτοιες διαδικασίες, αορίστου χρόνου. Άρα θεωρείται πολύ φθηνό για τις συγκοινωνίες και πολύ ακριβό για την Παιδεία.

Και βεβαίως, μόνο αυτό θα σχολιάσω για πολλοστή φορά: το πάρτυ με τον ΟΑΣΘ. Τον

κρατικοποιήσαμε, ήταν φάυλο το σύστημα, μεγάλη ιστορία για τη Θεσσαλονίκη, το ξέρουν οι Θεσσαλονικείς και έρχεται αυτή η ΠΝΠ και λέει ότι ο ΟΑΣΘ για τους επόμενους 4 μήνες, θα μπορεί να προχωρά στην ανάθεση απευθείας συμβάσεων (απροσδιόριστης διάρκειας) χωρίς διαγωνισμό, χωρίς γνωμοδοτική επιτροπή, ύψους 418 χιλ. ευρώ (συν ΦΠΑ) για προμήθειες και 5.2 εκ. ευρώ (συν ΦΠΑ) για έργα».