



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

**«Οι μεταφορές ανθρώπων ως πολιτική της Τοπικής
Αυτοδιοίκησης. Η μεταφορά μαθητών-Μελέτη περίπτωσης
Π.Ε. Αργολίδας»**

Ελένη Μάντζαρη (Α.Μ. 8085202001047)

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία

Καλαμάτα, Σεπτέμβριος, 2022

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

**«Οι μεταφορές ανθρώπων ως πολιτική της Τοπικής
Αυτοδιοίκησης. Η μεταφορά μαθητών-Μελέτη περίπτωσης
Π.Ε. Αργολίδας»**

Ελένη Μάντζαρη (Α.Μ. 8085202001047)

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία

Επιβλέπων: Αθανασία Τριανταφυλλοπούλου,
Καθηγήτρια

Εγκρίθηκε από την τριμελή επιτροπή αξιολόγησης την <04/11/2022>

Αθανασία Τριανταφυλλοπούλου, καθηγήτρια,
επιβλέπων

Ευγενία Μπιτσάνη, καθηγήτρια, μέλος

Θεόδωρος Τσέκος, καθηγητής, μέλος

Καλαμάτα, Σεπτέμβριος, 2022



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ**
UNIVERSITY *of the* PELOPONNESE

SCHOOL OF MANAGEMENT (KALAMATA)

DEPARTMENT OF BUSINESS AND ORGANIZATION ADMINISTRATION

**POSTGRADUATE PROGRAM MSc-MPA: PUBLIC ADMINISTRATION AND LOCAL
GOVERNMENT**

**“People’s transportation services, as a policy of Local
Government. Student transportation services-Case study of
Regional Unit of Argolida”**

Eleni Mantzari (R. N. 8085202001047)

Kalamata, September 2022

Ευχαριστίες

Με την ολοκλήρωση των μεταπτυχιακών σπουδών μου και τη συγγραφή της παρούσας διπλωματικής εργασίας, νιώθω την ανάγκη να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στην επιβλέπουσα καθηγήτριά μου κα Αθανασία Τριανταφυλλοπούλου για την καθοδήγησή της και την κατανόησή της σε όλα τα ζητήματα που με απασχόλησαν. Παράλληλα θα ήθελα να ευχαριστήσω και τους λοιπούς καθηγητές μου κ.κ. Μπιτσάνη Ευγενία, Σωτηρόπουλο Δημήτριο και Τσέκο Θεόδωρο για τη μαγική αυτή διαδρομή στα μονοπάτια της γνώσης που μου προσέφεραν. Οι συνθήκες της εξ αποστάσεως διδασκαλίας (λόγω πανδημίας) δεν είναι οι καταλληλότερες για έναν μεταπτυχιακό φοιτητή, ωστόσο οι καθηγητές μας κατάφεραν, μέσω των διδακτικών τους ικανοτήτων και της αμεσότητάς τους, να εκμηδενίσουν τις αποστάσεις και να μας φέρουν πιο κοντά από ποτέ. Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Αντιπεριφερειάρχη Π.Ε. Αργολίδας κ. Ιωάννη Μαλτέζο, το Διευθυντή της Διεύθυνσης Διοικητικού-Οικονομικού Π.Ε. Αργολίδας κ. Επαμεινώνδα Μαυρόγιαννη και την υπάλληλο της Π.Ε. Αργολίδας κ. Αναστασία Μπάζου, για την πολύτιμη συνδρομή τους στη συγγραφή της παρούσας. Τέλος, νιώθω ιδιαίτερη ανάγκη να ευχαριστήσω το σύζυγό μου Ανδρέα και τα παιδιά μου Ζέτα και Γιάννη (δίχως αυτούς τίποτα δε θα ήταν εφικτό) για την τεράστια υπομονή, κατανόηση και υποστήριξη που επέδειξαν προκειμένου να ολοκληρώσω τις σπουδές μου στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών.

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο τη μελέτη της μεταφοράς ανθρώπων ως πολιτική της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και ειδικότερα τη μεταφορά των μαθητών της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης από και προς τις σχολικές μονάδες, που σχεδιάζεται και εφαρμόζεται από τις Περιφέρειες (Β' βαθμός Τ.Α.). Η σχολική μεταφορά, τις τελευταίες δεκαετίες αποτελεί μία από τις πλέον κοστοβόρες υπηρεσίες που παρέχει η Πολιτεία, καθώς επιδιώκεται η απρόσκοπτη και δωρεάν πρόσβαση στην εκπαίδευση περίπου 215.000 μαθητών και παράλληλα προκαλείται ετήσια δαπάνη περίπου 170.000.000 ευρώ.

Στόχος της εν λόγω πολιτικής της Τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι η επίτευξη της ασφαλούς, ποιοτικής και απρόσκοπτης πρόσβασης ανεξαιρέτως όλων των μαθητών που δικαιούνται δωρεάν μεταφορά τηρουμένων των αρχών της νομιμότητας και οικονομικότητας και με απώτερο σκοπό την παραγόμενη προστιθέμενη δημόσια αξία, κατά την οποία το τελικό επιδιωκόμενο αποτέλεσμα πρέπει να είναι το δημόσιο συμφέρον. Η παρούσα εργασία εστίασε στην Περιφερειακή Ενότητα Αργολίδας, θέτοντας ένα ερευνητικό ερώτημα πολλαπλών διαστάσεων, το οποίο αναφέρεται στο αν είναι εντέλει ο ενδεδειγμένος ο τρόπος που οργανώνεται και εκτελείται το έργο της μεταφοράς των μαθητών στην πράξη, σε σχέση με τον τιθέμενο αρχικό στόχο της πολιτικής της τοπικής αυτοδιοίκησης. Τα κυριότερα προβλήματα που ανέδειξε η έρευνα είναι: η έλλειψη ενεργούς συμμετοχής της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στο συγκοινωνιακό έργο της μεταφοράς των μαθητών, οι καθυστερήσεις που προκύπτουν ως προς την έγκαιρη ολοκλήρωση των απαραίτητων ενεργειών, η πολυπλοκότητα των διαδικασιών που χαρακτηρίζει τον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, το αυξημένο κόστος του έργου και η έλλειψη εμπιστοσύνης στο θεσμό της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Από την έρευνα διαπιστώθηκε ότι ο τρόπος που εφαρμόζεται και εκτελείται το έργο της μεταφοράς μαθητών από την Π.Ε. Αργολίδας είναι ο ενδεδειγμένος ως προς το δημόσιο συμφέρον. Προτάσεις βελτίωσης ωστόσο υφίστανται και αφορούν την εφαρμογή του, την οικονομικότητά του, καθώς και το ρόλο του θεσμού της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στο έργο.

Λέξεις-κλειδιά: τοπική αυτοδιοίκηση, πολιτική μεταφορών, επιβατικές μεταφορές, συγκοινωνιακό έργο, μεταφορά μαθητών.

Abstract

The object of the present thesis is the study of the transfer of people as a policy of the Local Government administration, while also more specifically, the transfer of students of primary and secondary education to and from the school units, which is planned and implemented by Regions (2nd degree of the Local Government Administration).

Over the last few decades, school transportation has evolved into one of the most critical and costly services provided by the State, as through it, uninterrupted and free access to education for about 215,000 students is attempted, when at the same time 170.000.000 euros are annually spent.

The aim of the Local Government's Administration policy mentioned above, is to achieve safe, qualitative and uninterrupted access, with no exceptions, to all students who are entitled to free transfer in accordance with legal and economical principles, with the added public value produced as the ultimate purpose, through which the desirable result should be the public interest. The present thesis also focused on the Regional Unit Administration of Argolida, posing a multidimensional research question, which refers to whether the organization and transportation of the students in practice is the most appropriate, in relation to the set initial goal of the policy.

The main problems the research surfaced are: firstly, the lack of active participation of the Local Government Administration, in the students' transportation system, secondly, the delays that arise for the necessary actions to be completed, thirdly, the characteristic complexity of the procedures in the field of governmental procurements, and finally, the increased cost of the system and the lack of trust in the institution of the Local Government Administration.

Through the research, the conclusion, that the way in which the work of transferring students from the Regional Unit of Argolida is implemented and carried out is the appropriate one in terms of public interest, was reached. However, improvement proposals exist and concern its implementation, its money-saving function, as well as the role of the institution of Local Government in the system.

Keywords: local government, transportation policy, passenger transportation, transportation system, student transportation.

Περιεχόμενα

Ευχαριστίες.....	iv
Περίληψη.....	v
Abstract	vii
Περιεχόμενα.....	viii
Συνοτομογραφίες	x
Εισαγωγή	2
Μέρος Πρώτο	5
Κεφάλαιο 1ο : Η πολιτική των μεταφορών στην Ε.Ε.	5
1.1 Εννοιολογική προσέγγιση	5
1.2 Η εξέλιξη της πολιτικής των μεταφορών στην Ε.Ε.	6
1.3 Η ευρωπαϊκή νομοθεσία για τις επιβατικές μεταφορές	8
1.4 Σκοπός και γενικοί κανόνες του Κανονισμού.....	10
1.5 Η απευθείας ανάθεση από τοπικές αρχές βάσει του Κανονισμού	12
Κεφάλαιο 2ο : Η εθνική πολιτική επιβατικών μεταφορών.....	14
2.1 Το θεσμικό πλαίσιο της οργάνωσης των επιβατικών μεταφορών στην Ελλάδα	14
2.2 Αρμοδιότητες ΟΤΑ για τις επιβατικές μεταφορές	17
Κεφάλαιο 3ο : Η πολιτική των ΟΤΑ β' βαθμού για τη μεταφορά των μαθητών.....	21
3.1 Η αναγκαιότητα της μεταφοράς των μαθητών	21
3.2 Το θεσμικό πλαίσιο της μεταφοράς μαθητών.....	22
3.3 Ιστορική εξέλιξη του ρυθμιστικού πλαισίου για τη μεταφορά μαθητών.....	22
3.4 Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο	24
3.5 Το θεσμικό πλαίσιο για την ανάθεση των δημοσίων συμβάσεων.....	27
3.6 Αποσαφήνιση του καθεστώτος που ρυθμίζει τις συμβάσεις μεταφοράς μαθητών	28
3.7 Όργανα Εποπτείας & Ελέγχου.....	28
3.8 Καθορισμός του στόχου της πολιτικής από τις Περιφέρειες.....	30

3.9 Σχεδιασμός και οργάνωση των διαδικασιών της μεταφοράς μαθητών από τις Περιφέρειες.....	31
Κεφάλαιο 4ο : Η μεταφορά μαθητών σε άλλες χώρες της Ευρώπης	42
4.1 Συστήματα μεταφοράς μαθητών σε χώρες της Ευρώπης	42
4.2 Καλές πρακτικές ευρωπαϊκών χωρών που μπορούν να εφαρμοστούν και στην Ελλάδα	44
Μέρος Δεύτερο	46
Κεφάλαιο 1ο : Η περίπτωση της Περιφερειακής Ενότητας Αργολίδας	46
1.1 Υφιστάμενη κατάσταση του έργου στο Νομό Αργολίδας.....	46
1.2 Ποσοτική και ποιοτική έρευνα.....	49
Κεφάλαιο 2ο : Αποτελέσματα έρευνας-συμπεράσματα-προτάσεις	52
2.1 Αποτελέσματα ποσοτικής έρευνας-ερωτηματολογίων	52
2.2 Αποτελέσματα ποιοτικής έρευνας-συνεντεύξεων.....	67
2.3 Συμπεράσματα και προτάσεις	71
Βιβλιογραφικές Αναφορές	76
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	84

Συντομογραφίες

ΔΕΔΜ	Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών
Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ.	Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων
Ε.Δ.Χ.	Επιβατηγό Δημόσιας Χρήσης
Ε.Ε.	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΚ	Ευρωπαϊκός Κανονισμός
ΕΛ.ΣΥΝ.	Ελεγκτικό Συνέδριο
ΕΜΔ	Ειδικό Μαθητικό Δελτίο
Ε.Σ.Η.ΔΗ.Σ.	Εθνικό Σύστημα Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων
ΚΑΝ	Κανονισμός
ΚΕΠΜ	Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών
Κ.Η.Μ.ΔΗ.Σ	Κεντρικό Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων
ΚΤΕΛ	Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Ο.Ε.	Οικονομική Επιτροπή
ΟΤΑ	Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης
Π.Ε.	Περιφερειακή Ενότητα
Τ.Α.	Τοπική Αυτοδιοίκηση

Εισαγωγή

Ο τομέας των μεταφορών απασχόλησε την Ευρωπαϊκή Ένωση ήδη από τα «σπάργανα» της ίδρυσής της, καθώς θεωρούνταν απαραίτητη προϋπόθεση ανάπτυξης για μία κοινωνία, αποτελούσαν προτεραιότητα για τους στρατηγικούς της στόχους. Η επίτευξη ασφαλών και ποιοτικών υποδομών επιτρέπει στους πολίτες των κρατών-μελών να ταξιδέψουν στα άλλα κράτη αλλά και εντός της χώρας τους και να διακινήσουν ελεύθερα αγαθά και υπηρεσίες με τρόπο αποτελεσματικό, έναντι κάποιου αντιτίμου. Η Ε.Ε. προκειμένου να εφαρμόσει την πολιτικής της επιβάλλει στα κράτη-μέλη την ενσωμάτωση Ευρωπαϊκών Κανονισμών οι οποίοι στόχο έχουν την ανάπτυξη σύγχρονων, αποτελεσματικών, ασφαλών, ποιοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον, συστημάτων μεταφορών.

Η εθνική πολιτική μεταφορών στοχεύει στο να ρυθμίσει το πλαίσιο προκειμένου να εναρμονιστεί με τις ευρωπαϊκές επιταγές και να εξασφαλιστεί η δημόσια αστική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση με συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού. Ωστόσο, έως σήμερα, δεν έχει εφαρμοστεί ο Κανονισμός στη χώρα μας και το πλαίσιο έχει ρυθμιστεί με περαιτέρω νομοθετικές διατάξεις οι οποίες εξασφαλίζουν την ισχύ των προγενέστερων καθωστώτων. Έτσι λοιπόν η εικόνα που παρουσιάζεται στον ελλαδικό χώρο (πλην των δύο μητροπολιτικών περιοχών, Αθήνα-Θεσσαλονίκη) είναι τα συστήματα επιβατικών μεταφορών να διενεργούνται από τα ΚΤΕΛ τα οποία κατέχουν το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2963/2001. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση από την άλλη πλευρά παρότι κατέχει τη διαχρονική αρμοδιότητα για την άσκηση των συγκοινωνιακού έργου, λόγω του περιορισμού του Ν.2963/2001 περί αποκλειστικής εκμεταλλεύσεως, μπορεί να ασκήσει ελάχιστες από αυτές τις αρμοδιότητες.

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να αναδείξει την πολιτική της Τοπικής Αυτοδιοίκησης για τις επιβατικές μεταφορές και το ρόλο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στο έργο της μεταφορά των μαθητών μέσα από μία μελέτη περίπτωσης. Το ερευνητικό ερωτήματα της παρούσας εργασίας έχει πολλαπλές διαστάσεις (οικονομία-πολιτική-τοπική ανάπτυξη-κοινωνική ευημερία-όφελος μαθητή/γονέα) και έχει ως εξής:

«Ο τρόπος που οργανώνεται και εκτελείται η μεταφορά των μαθητών στην Π.Ε. Αργολίδας είναι ο ενδεδειγμένος ως προς τον τιθέμενο στόχο;». Ο τιθέμενος στόχος δεν είναι άλλος από την εξασφάλιση ασφαλούς, ποιοτικής και απρόσκοπτης πρόσβασης ανεξαιρέτως όλων των μαθητών που δικαιούνται δωρεάν μεταφορά τηρουμένων των αρχών της νομιμότητας

και οικονομικότητας και με απώτερο στόχο την παραγόμενη προστιθέμενη δημόσια αξία κατά την οποία το τελικό επιδιωκόμενο αποτέλεσμα πρέπει να είναι το δημόσιο συμφέρον.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η παρούσα έρευνα είναι η πρώτη που απευθύνεται στους ωφελούμενους του έργου -μαθητές και γονείς/κηδεμόνες-, προκειμένου να καταγραφεί η εικόνα του έργου και να διατυπωθεί η δική τους άποψη.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της διπλωματικής αυτής εργασίας, βασίζεται κυρίως στην διαδικτυακή (λόγω covid-19) αναζήτηση βιβλιογραφικού υλικού – συγγραμμάτων, επιστημονικών άρθρων, μελετών και ερευνητικών έργων- αναφορικά με το θέμα των επιβατικών μεταφορών και της πολιτικής των μεταφορών. Για την τεκμηρίωση της εργασίας αξιοποιήθηκε η ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία (αρκετά εθνικά και ευρωπαϊκά νομοθετήματα), συγγράμματα του Κέντρου Ελληνικών Σπουδών (Κ.Ε.Σ.) Ελλάδας, το οποίο εδρεύει στο Ναύπλιο Αργολίδας και αποτελεί το μοναδικό στη χώρα μας διεθνές γραφείο του Πανεπιστημίου του Harvard, καθώς και διοικητικές πράξεις της Περιφερειακής Ενότητας Αργολίδας. Διεξήχθη, επίσης, έρευνα με τη χρήση ερωτηματολογίων σε μαθητές και γονείς/κηδεμόνες μαθητών και προσωπικές συνεντεύξεις στελεχών της Π.Ε. Αργολίδας, ενώ μέσω της ενασχόλησής μου με το αντικείμενο στην Π.Ε. Αργολίδας, αντλήθηκαν χρήσιμες και επικαιροποιημένες πληροφορίες.

Η εργασία διαρθρώνεται σε δύο μέρη, το θεωρητικό και το ερευνητικό. Το θεωρητικό μέρος απαρτίζεται από τέσσερα κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται στην πολιτική των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Γίνεται παρουσίαση μίας σύντομης ιστορικής αναδρομής των μεθόδων παραγωγής πολιτικής επιβατικών μεταφορών και διατυπώνονται κύριοι όροι του Κανονισμού που διέπει τις επιβατικές μεταφορές. Το δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται στην εθνική πολιτική για τις επιβατικές μεταφορές, στον τρόπο που έχει εξελιχθεί και διατυπώνονται οι αρμοδιότητες της Κεντρικής διοίκησης και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στον τομέα των επιβατικών μεταφορών. Το τρίτο κεφάλαιο αφορά την πολιτική της μεταφοράς των μαθητών ως πολιτική των ΟΤΑ Β΄ βαθμού. Αναφέρεται η ειδική νομοθεσία που διέπει τη μεταφορά μαθητών, παρουσιάζεται μία σύντομη ιστορική αναδρομή στο ρυθμιστικό πλαίσιο, στο θεσμικό πλαίσιο της τρέχουσας περιόδου και στη διαδικασία οργάνωσης και εφαρμογής του έργου της μεταφοράς μαθητών από τις Περιφέρειες. Τέλος, ορίζεται ο στόχος που καλείται να εκπληρώσει το έργο της μεταφοράς μαθητών και το ερευνητικό ερώτημα. Στο τέταρτο κεφάλαιο του μέρους αυτού γίνεται μία

ανασκόπηση στα συστήματα μεταφοράς μαθητών άλλων ευρωπαϊκών χωρών και προσδιορίζονται οι καλές πρακτικές που μπορούν να τύχουν εφαρμογής στην Ελλάδα.

Το δεύτερο μέρος, το ερευνητικό, απαρτίζεται από δύο κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο αφορά τη μελέτη περίπτωσης της μεταφοράς των μαθητών από την Περιφερειακή Ενότητα Αργολίδας. Παρουσιάζεται μία σύντομη περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, αναλύεται η ποσοτική έρευνα που έγινε μέσω των ερωτηματολογίων αλλά και η ποιοτική που έγινε μέσα από στοχευμένες συνεντεύξεις. Στο δεύτερο κεφάλαιο αξιολογούνται τα αποτελέσματα της έρευνας.

Τέλος, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα και διατυπώνονται προτάσεις με σκοπό να αποτελέσουν σημείο αναφοράς για όλους τους εμπλεκόμενους, αφενός για τη βελτίωση ως προς την εκπλήρωση του στόχου του έργου και αφετέρου να χρησιμοποιηθούν ως εφαλτήριο εξέλιξης της έρευνας στον τομέα αυτό.

Συμπερασματικά, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, το έργο της μεταφοράς μαθητών στην Π.Ε. Αργολίδας εφαρμόζεται και εκτελείται με όρους δημοσίου συμφέροντος. Επιδέχεται βελτίωσης σε ορισμένα πεδία για εφαρμοστικούς και οικονομικούς σκοπούς ενώ παράλληλα προτείνονται και τρόποι ενίσχυσης της ενεργούς συμμετοχής της Τ.Α. στο έργο, προκειμένου να συντελέσει και στην ενδυνάμωση της εμπιστοσύνης των πολιτών προς το θεσμό.

Μέρος Πρώτο

Κεφάλαιο 1ο : Η πολιτική των μεταφορών στην Ε.Ε.

1.1 Εννοιολογική προσέγγιση

Οι επιβατικές μεταφορές αναδεικνύονται σε σημαντικό κλάδο ανάπτυξης μιας κοινωνίας, καθώς, αφενός αποτελούν κομβικό παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης, και αφετέρου μέσο για την υποστήριξη και των λοιπών παραγωγικών κλάδων (γεωργία, βιομηχανία, εμπόριο, τουρισμός). Ο κλάδος των επιβατικών μεταφορών ωστόσο χαρακτηρίζεται για την πολυπλοκότητά του. Μία πολυπλοκότητα που έγκειται στο γεγονός ότι καλείται να ικανοποιήσει αρκετούς επιμέρους στόχους, προκειμένου να είναι αποτελεσματικός, ασφαλής και φιλικός προς το περιβάλλον. Αρκεί μόνο κάποιος να αναλογιστεί ότι οι παραπάνω στόχοι θα πρέπει να συντελεστούν με την παράλληλη λειτουργία τριών διαφορετικών τρόπων μεταφοράς (χερσαίες, εναέριας και υδάτινες), με διαφορετικούς σταθμούς και μέσα μεταφοράς, εξυπηρετώντας αστικές και υπεραστικές μεταφορές ανθρώπων και αγαθών (Σταθόπουλος κ.ά., 2004, σελ 2).

Κατά τον Χριστοφάκη (2007) εντοπίζεται μία αξιόλογη κατηγοριοποίηση για τις μεταφορές, ανάλογα με το κριτήριο που χρησιμοποιείται κάθε φορά :

- σύμφωνα με το κριτήριο του εύρους, οι μεταφορές ενός κράτους διακρίνονται σε εθνικές και σε επαρχιακές. Στα πλαίσια αυτά προσδιορίζεται το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών, προς εξυπηρέτηση των διαπεριφερειακών και διεθνών ροών ανθρώπων και αγαθών, ενώ αναπτύσσεται και το Δευτερεύων Σύστημα Μεταφορών, που εξυπηρετεί τοπικές και περιφερειακές ανάγκες.

- σύμφωνα με το παραχθέν έργο, οι μεταφορές διακρίνονται σε επιβατικές (μεταφορά προσώπων για εξυπηρέτηση βασικών αναγκών π.χ. εργασία, εκπαίδευση, κοινωνικές ανάγκες) και σε εμπορευματικές (μεταφορά πρώτων υλών και προϊόντων για την προώθηση της παραγωγικής διαδικασίας και την διενέργεια των εμπορικών συναλλαγών).

- σύμφωνα με το γεωγραφικό χώρο όπου αναπτύσσεται το μεταφορικό έργο, εμφανίζονται τρεις γενικές κατηγορίες μεταφορών, οι χερσαίες (οδικές και σιδηροδρομικές), οι εναέριας και οι υδάτινες.

- σύμφωνα με τον τρόπο μεταφοράς, προσδιορίζεται η απλή (χρήση ενός μεταφορικού μέσου) και η συνδυασμένη μεταφορά (διατροπική μεταφορά (intermodal)), όπου το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής (εντός των ορίων της Ε.Ε) γίνεται με σιδηροδρομικό μέσο, εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή θάλασσας, ενώ το αρχικό ή/και το τελικό μέρος (το μικρότερο) διεξάγεται οδικώς.

- σύμφωνα με το μέσο μεταφοράς, προσδιορίζονται τέσσερις βασικές κατηγορίες: οδικές, σιδηροδρομικές, υδάτινες και αεροπορικές.

1.2 Η εξέλιξη της πολιτικής των μεταφορών στην Ε.Ε.

Οι μεταφορές εκτός από τη ζωτική σημασία που κατέχουν στη λειτουργία των σύγχρονων κοινωνιών, αναδεικνύονται και ως ενδιαφέρον ζήτημα και για την Ε.Ε., αφού συντελούν στην επίτευξη των στόχων της και στην πορεία της προς την οικονομική ολοκλήρωση. Αυτό άλλωστε διαφαίνεται και από το γεγονός ότι από την ίδρυσή της ακόμα, μία από τις πρωταρχικές συμφωνηθείσες κοινές πολιτικές ήταν αυτή για τον τομέα των μεταφορών.

Για τους σκοπούς της παρούσας κρίνεται σκόπιμο να διατρέξουμε σύντομα, μέσω μιας ιστορικής ανασκόπησης, την εξέλιξη της πολιτικής των μεταφορών στην Ε.Ε.

Το 1957 με τη Συνθήκη της Ρώμης, γίνεται μία αρχική προσπάθεια να θεσπιστεί Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών (ΚΕΠΜ) με σκοπό την απρόσκοπτη λειτουργία της ενιαίας αγοράς, η οποία προϋποθέτει την ελεύθερη κυκλοφορία κεφαλαίων, προσώπων και αγαθών. Για την επίτευξη των ανωτέρω επιτακτική ανάγκη ήταν ο περιορισμός των θεσμικών φραγμών και η εναρμόνιση των επιμέρους συστημάτων των κρατών-μελών. Μετέπειτα και για μεγάλο χρονικό διάστημα, περίπου 30 ετών, δεν παρουσιάζονται σπουδαίες εξελίξεις στον τομέα αυτό. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός της προσφυγής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, με το ερώτημα της «παράλειψης» εφαρμογής της ΚΕΠΜ και η καταδίκη εντέλει του Συμβουλίου της ΕΟΚ το Μάη του 1985 για την έλλειψη της πολιτικής. (Καλτσούνης, 1997, σελ. 20-24) & (Σαμπράκος, 1997, σελ. 71).

Το 1985 δημοσιεύεται η Λευκή Βίβλος που αφορά την ολοκλήρωση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς ενώ το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με Απόφασή του (υπόθεση 101/84) υποχρεώνει την εφαρμογή της Συνθήκης της Ρώμης (Γαβανάς κ.ά., 2015, σελ 20-21).

Το 1992 με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ ενισχύθηκε η πολιτική των μεταφορών δίνοντας έμφαση σε μεγάλα, υπερεθνικά έργα και στη δημιουργία Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔΜ). Σύμφωνα με το άρθρο 2 της Συνθήκης, κύριος στόχος της ΚΕΠΜ ήταν να αναδείξει την Κοινότητα σ' ένα αρμονικό περιβάλλον, επιτυγχάνοντας υψηλά επίπεδα σε οικονομία, απασχόληση και κοινωνική προστασία, με απώτερο σκοπό την άνοδο του βιοτικού επιπέδου και την αλληλεγγύη των Κρατών της. (Καλτσούνης, 1997, σελ. 20-24) & (Παπαϊωάννου, 1997, σελ 52-53).

Η εξέλιξη αυτή ενισχύθηκε με τη δημοσίευση (**1992**) της Λευκής Βίβλου με αντικείμενο τη «μελλοντική ανάπτυξη της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών». Με βασικό της στοιχείο τη διεύρυνση των στόχων της ΚΕΠΜ, συνέβαλε αρκετά στην εξέλιξη του τομέα των μεταφορών για το διάστημα 1992-2000. Αναπτύχθηκαν περαιτέρω τα ΔΕΔΜ, υιοθετήθηκαν φιλικότεροι προς το περιβάλλον τρόποι μεταφοράς και εισήχθη η έννοια της βιώσιμης κινητικότητας, η οποία συντέλεσε στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και αποτέλεσε βασικό στοιχείο για τις πολιτικές αποφάσεις σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. (Γαβανάς κ.ά, 2015, σελ 20) & (Σταθόπουλος κ.ά., 2004, σελ 4).

Το 1997 με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ εντάθηκαν οι προσπάθειες για την προστασία του περιβάλλοντος στις μεταφορές. Εξίσου σημαντικό, για όλες σχεδόν τις εκφάνσεις της πολιτικής μεταφορών, αποτέλεσε και το γεγονός ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο απέκτησε εξουσίες συναπόφασης από κοινού με το Συμβούλιο.

Το 2001 δημοσιεύεται η νέα Λευκή Βίβλος με τίτλο «*Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το 2010: η ώρα των επιλογών*», όπου διαφαίνεται ξεκάθαρα η ανάγκη για μια πιο έντονη αντιμετώπιση των συνεπειών της ολοένα και αυξανόμενης ρύπανσης και η στροφή σε μια πιο περιβαλλοντική πολιτική. Οι βασικοί στόχοι που τέθηκαν με τη νέα Λευκή Βίβλο αφορούσαν την εφαρμογή μεθόδων για ισόρροπη ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων, την επίλυση προβλημάτων χρηματοδότησης μεγάλων έργων υποδομών και τη μείωση του ρυθμού ανάπτυξης των οδικών μεταφορών με παράλληλη αύξηση των υπολοίπων μέσων. Οι περισσότεροι στόχοι της Λευκής Βίβλου είχαν επιτυχή έκβαση. Επετεύχθη μεγαλύτερο άνοιγμα της αγοράς σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Η πρωτοβουλία της Επιτροπής για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό το 1999 που αφορούσε τις αερομεταφορές, δρομολογήθηκε με επιτυχία. (Eur-Lex, 2009). Επίσης εφαρμόστηκαν νέοι κανόνες για τα δικαιώματα των

επιβατών και τις συνθήκες εργασίας. Τα ΔΕΔΜ ενισχύθηκαν ακόμα περισσότερο με τη χρηματοδότησή τους να γίνεται μέσω των Ταμείων, συμβάλλοντας έτσι στην χωρική συνοχή και στην ενίσχυση των διεθνών σχέσεων και συνεργασιών. (Λευκή Βίβλος, 2011) & (Μακρίδου, 2016, σελ.15-16).

Η Πράσινη Βίβλος που υιοθετήθηκε το **2007**, με τίτλο «*Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας*», στόχευε στην ενίσχυση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των μεταφορών που αφορούσαν σε αστικές περιοχές, δίνοντας έμφαση στην εκπαίδευση, την επιμόρφωση και την ευαισθητοποίηση σε θέματα αστικής κινητικότητας. (Ραλάτου, 2017, σελ. 28) & (Γαβανάς κ.ά., 2015, σελ.20-22).

Η Λευκή Βίβλος του **2011** για το μέλλον των μεταφορών μέχρι το 2050 με τίτλο «*Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών*» στόχευε στην εναρμόνιση μεταξύ των διαφόρων υποσυστημάτων μεταφορών μέσα από τις συνδυασμένες μεταφορές και τη διατροπικότητα (intermodality), δηλαδή τη χρήση δύο ή περισσότερων ειδών μεταφοράς, προσπαθώντας να επιτύχει το μακροπρόθεσμο στόχο της ΕΕ για τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς μεταφορών με τις τρίτες χώρες. Η έννοια του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου, δηλαδή χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, τέθηκε στην υπηρεσία των πολιτών και των υπηρεσιών και προϊόντων, διευκολύνοντας τις μετακινήσεις, μειώνοντας το κόστος και αυξάνοντας τη βιωσιμότητα των μεταφορών (Λευκή Βίβλος, 2011). Μέσω της αναθεώρησης της πολιτικής για τα ΔΕΔΜ, δημιουργήθηκε ένα ενοποιημένο Δίκτυο Μεταφορών αποτελούμενο από δύο βασικά δίκτυα: το Κεντρικό (ραχοκοκαλιά των μεταφορών στην ενιαία αγορά που θα ολοκληρωθεί μέχρι το 2030) και το Συνολικό ή Εκτεταμένο Δίκτυο (για το οποίο υπάρχει δέσμευση να ολοκληρωθεί έως το 2050). Αυτό το ισχυρό ευρωπαϊκό δίκτυο πολυτροπικών μεταφορών συντελεί στη μεταφορά από τις οδικές, επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές σε διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς προωθώντας ταυτόχρονα την απεξάρτηση από το πετρέλαιο. (Καλοδήμος, 2015, σελ 82-83), (Κολέτσης, 2012, σελ. 20-21) & (Μακρίδου, 2016, σελ.35-37).

1.3 Η ευρωπαϊκή νομοθεσία για τις επιβατικές μεταφορές

Η Ευρωπαϊκή νομοθεσία έχει θεσπίσει κατά καιρούς διάφορα μέτρα, οδηγίες και κανονισμούς, που στόχευαν στο να συνδυάσουν την τεχνολογική και οικονομική ανάπτυξη βελτιώνοντας την ποιότητα και την ασφάλεια των επιβατικών μεταφορών. Οι μεταφορές υψηλής ποιότητας και προσιτής τιμής θεωρούνται εξέχουσας σημασίας, ευρωπαϊκό

κεκτημένο για την απρόσκοπτη κυκλοφορία ανθρώπων, προϊόντων και υπηρεσιών και για την εξασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά των κρατών μελών της Ε.Ε.

Σημαντικός κλάδος των επιβατικών μεταφορικών υπηρεσιών είναι οι αστικές δημόσιες συγκοινωνίες, μείζονος σημασίας για την αστική ζωή, καθότι είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με όλες τις εκφάνσεις της και συντελούν ουσιαστικά στην ποιότητα της ζωής στην πόλη. Τα οφέλη για τον πολίτη ως χρήστη αλλά και για το κοινωνικό σύνολο είναι άμεσα, καθώς εξασφαλίζεται πρωτίστως το δικαίωμα στην μετακίνηση και επιπλέον η ελεύθερη κινητικότητα. Ουσιαστικά εντάσσονται στο γενικό συμφέρον με στόχο να είναι πολλές, ασφαλείς, λιγότερο δαπανηρές και υψηλής ποιότητας. Κάθε πολίτης θα πρέπει να έχει το δικαίωμα της διευκόλυνσης μέσω εναλλακτικών επιλογών για τη μετακίνησή του, κυρίως προς την εργασία του. Άλλωστε οι μεταφορές εντάσσονται κατά κύριο λόγο στην κοινωνική πολιτική του κάθε κράτους. Με την πάροδο του χρόνου και τις συνεχώς μεταβαλλόμενες συνθήκες στον αστικό χώρο, οι οποίες διαμορφώνουν κάθε φορά το ενδιαφέρον των πολιτών, κρίθηκε σκόπιμο, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, να αναμορφωθούν τα συστήματα αστικών μαζικών μεταφορών, έτσι ώστε να διασφαλίζονται συνθήκες ανταγωνισμού, διαφάνειας, οικονομικότητας και αποτελεσματικότητας.

Βάση για τις δημόσιες υπηρεσίες μεταφορών αποτέλεσε ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1370/2007 (ΚΑΝ (ΕΚ) αριθ.1370/2007, 2007) ο οποίος ψηφίστηκε στο Στρασβούργο τον Οκτώβριο του 2007. Θεωρείται σημαντικό να αναφερθούμε στη φιλοσοφία, το περιεχόμενο και τους στόχους του κανονισμού και στην αιτιολογία της θέσπισής του.

Αφορμή για τον Κανονισμό επιβατικών αστικών και περιφερειακών μεταφορών στάθηκε η Υπόθεση Altmark, η οποία οδήγησε το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο να εκδώσει απόφαση τον Ιούλιο του 2003 (Απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Υπόθεση C280/00, 2003), αναφορικά με τις κρατικές επιχορηγήσεις για τις δημόσιες συγκοινωνίες. Η απόφαση ανέφερε ότι οι επιχορηγήσεις θα καταβάλλονται, χωρίς να τίθενται ζήτημα παράβασης κανόνων περί ανταγωνισμού της Ε.Ε, με την προϋπόθεση ότι υπάρχουν σαφώς καθορισμένες υποχρεώσεις δημόσιων υπηρεσιών. Το γεγονός που στάθηκε ως αφορμή για τη διένεξη αυτή, συνέβη στη Γερμανία και επέστησε την προσοχή στο κενό που υπήρχε στη δημόσια χρηματοδότηση των δημοσίων συγκοινωνιών. Σύμφωνα με την απόφαση, καθορίζεται η περαιτέρω εξέλιξη του ζητήματος των δημοσίων συγκοινωνιών, με αναμόρφωση των δημοσίων χρηματοδοτικών σχημάτων των περισσότερων κρατών, περιλαμβανομένης και της Γερμανίας, καθώς απεδείχθη η ύπαρξη προνομιακής μεταχείρισης των δημοσίων φορέων εκμετάλλευσης, οι οποίοι ελάμβαναν τα ποσά των επιχορηγήσεων για την κάλυψη ιδίων ελλειμμάτων. Έτσι, έκτοτε, υπάρχει η δυνατότητα

καταβολής επιχορηγήσεων υπό συγκεκριμένα κριτήρια και προϋποθέσεις προκειμένου να μην συνιστούν κρατικές ενισχύσεις. (Λοντόρφος, 2016, σελ. 92-93).

1.4 Σκοπός και γενικοί κανόνες του Κανονισμού

Ο Κανονισμός 1370/2007 αποτελεί ένα εναρμονισμένο καθεστώς για τη σύναψη συμβάσεων παροχής υπηρεσιών δημόσιων επιβατικών μεταφορών με σκοπό την ενδυνάμωση της αποτελεσματικότητας και της ανταγωνιστικότητας και την προώθηση του ελεγχόμενου και του ρυθμιστικού ανταγωνισμού.

Ως προς τους όρους του κανονισμού (KAN (ΕΚ) αριθ.1370/2007, 2007) (άρθρο 1) εντοπίζουμε ότι το πεδίο εφαρμογής του αφορά την παροχή δημοσίων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, με σιδηροδρομικά και άλλα μέσα σταθερής τροχιάς και με οδικά μέσα, ενώ εξαίρεση αποτελούν οι υπηρεσίες που αφορούν τουριστικούς ή ιστορικούς σκοπούς και συμβάσεις υπηρεσιών ή συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή παραχωρήσεις δημοσίων έργων με την έννοια των Οδηγιών 2004/17/ΕΚ και 2004/18/ΕΚ¹.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εκδίδοντας τον Κανονισμό συνεκτίμησαν διάφορες παραμέτρους που είχαν θεσπιστεί κυρίως με τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, αλλά και με τη Λευκή Βίβλο του 2001. Μελετώντας τον Κανονισμό διακρίνουμε ότι έχει δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην αρχή της επικουρικότητας, της διαφάνειας και της αμεροληψίας καθώς σύμφωνα με την Επιτροπή αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις για την μείωση της στρέβλωσης του ανταγωνισμού.

Αναφορικά με την **αρχή της επικουρικότητας** που πρέπει να διέπει τους διαγωνισμούς ανάθεσης σκοπός του κανονισμού είναι να παρέχει στις τοπικές αρχές, τα περιθώρια ελιγμών που απαιτούνται για να ανταποκριθούν όσο το δυνατόν καλύτερα στις ιδιαίτερες συνθήκες των τοπικών αναγκών σε δημόσιες υπηρεσίες μεταφοράς, σε συνδυασμό με τους στόχους της κοινωνικής και εδαφικής συνοχής των τοπικών αρχών. Οι αρμόδιες αρχές που έχουν την αρμοδιότητα στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή, δικαιούνται να ορίζουν, με δική τους ευθύνη, τον τρόπο διαχείρισης των υπηρεσιών των δημόσιων μεταφορών τους, σύμφωνα με τις περισσότερες νομοθεσίες των κρατών μελών. Έγκειται στη διακριτική ευχέρεια των αρμοδίων αρχών να ορίζουν κριτήρια,

¹ οι Οδηγίες αυτές έχουν καταργηθεί με την έκδοση των αντίστοιχων Οδηγιών 2014/25/ΕΕ και 2014/24/ΕΕ.

κοινωνικά και ποιοτικά, εξασφαλίζοντας ποιοτικές προδιαγραφές για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (όπως εργασιακές συνθήκες, δικαιώματα και ασφάλεια των μεταφερομένων, άτομα με ειδικές ανάγκες, περιβαλλοντικά κριτήρια).

Αναφορικά με την **αρχή της διαφάνειας**, οι αρμόδιες αρχές κατά τη διαδικασία της ανάθεσης θα πρέπει να διασφαλίζουν συνθήκες ίσης μεταχείριση και αναλογικότητας κατά τη χορήγηση αποζημίωσης ή αποκλειστικών δικαιωμάτων. Οι όροι της σύμβασης θα πρέπει να είναι ρητοί και σαφείς, αναφορικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τη συμφωνηθείσα αμοιβή. Ως προς τους κανόνες δημοσιότητας που διέπουν τις αναθέσεις συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι αρμόδιες αρχές υποχρεούνται να δημοσιοποιούν την πρόθεσή τους στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τουλάχιστον ένα χρόνο προ της διαδικασίας ανάθεσης, προκειμένου να δίδεται ένα εύλογο χρονικό περιθώριο στους εν δυνάμει φορείς να συμμετάσχουν και να ανταποκριθούν στη διαδικασία. Περαιτέρω υποχρεώσεις δημοσιεύσεων κάθε δημόσιας αρχής αφορούν σε δημοσίευση έκθεσης σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στους επιλεγέντες φορείς δημοσίων υπηρεσιών, στις πληρωμές αποζημιώσεων και στα αποκλειστικά δικαιώματα που χορηγούνται στους φορείς υπηρεσιών ως απόδοση δαπανών. Η ισχύς των συμβάσεων που προκύπτουν είναι συγκεκριμένη και δεν μπορεί να ξεπεράσει τα 10 έτη για μεταφορές με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία και τα 15 έτη για μεταφορές με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς.

Η εποπτεία είναι παράγοντας πολύ σημαντικός για τις ανωτέρω δραστηριότητες. Έτσι λοιπόν όλες οι μεταφορές υπάγονται στον έλεγχο των τοπικών αρχών και περιορίζονται γεωγραφικά στο έδαφος τους. Συνεπώς, οι φορείς δημοσίων συγκοινωνιών απαγορεύεται να συμμετέχουν σε διαγωνιστικές διαδικασίες που είναι εκτός της δικαιοδοσίας της αρμόδιας αρχής. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) επιτρέπεται οι εγχώριοι μεταφορείς να εκτελούν *«εξωτερικές γραμμές ή άλλα βοηθητικά στοιχεία της δραστηριότητας αυτής που εισέρχονται στο έδαφος γειτονικών αρμόδιων τοπικών αρχών»*. Η διάταξη αυτή δίνει την ευχέρεια στους μεταφορείς για την εξυπηρέτηση όμορων περιοχών. Για την εφαρμογή της όμως τίθενται συγκεκριμένα κριτήρια (όπως γεωγραφικά όρια ή βοηθητικές γραμμές).

Ο Κανονισμός επιτρέπει «εύλογο κέρδος» και όχι απλώς κέρδος, το οποίο πρέπει να καθορίζεται στη δημόσια σύμβαση βάσει των εξής προϋποθέσεων:

- Τις ιδιαιτερότητες ως προς τα χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης οντότητας

- την υφιστάμενη αμοιβή στην αγορά για συναφείς υπηρεσίες και
- το βαθμό της επικινδυνότητας που ενέχει η κάθε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(ΚΑΝ (ΕΚ) αριθ.1370/2007, 2007) & (Τριανταφυλλοπούλου, 2021, παραδόσεις μαθήματος).

1.5 Η απευθείας ανάθεση από τοπικές αρχές βάσει του Κανονισμού

Οι υπηρεσίες δημοσίων επιβατικών μεταφορών παρέχονται είτε με αποκλειστικό δικαίωμα είτε με αποζημίωση στο πλαίσιο σύναψης σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Το κράτος, ως εναλλακτική μορφή διοίκησης καταφεύγει στις συμβάσεις εφόσον δεν έχει τα μέσα, το ίδιο, να παρέχει αυτές τις υπηρεσίες. Ο ΕΚ ορίζει για την ανάθεση συμβάσεων, ότι κάθε αρμόδια τοπική αρχή (νοείται κάθε αρχή της οποίας η γεωγραφική περιοχή δικαιοδοσίας δεν είναι εθνική) εάν και εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, μπορεί να αποφασίζει η ίδια ή να αναθέτει συμβάσεις απευθείας, χωρίς διαγωνιστική διαδικασία, σε νομικό πρόσωπο (εγχώριος φορέας), επί του οποίου η αρμόδια τοπική Αρχή ασκεί έλεγχο αντίστοιχο εκείνου που ασκεί επί των δικών της υπηρεσιακών μονάδων. Ωστόσο για να εφαρμοστεί η απευθείας ανάθεση θα πρέπει να πληρούνται και οι εξής κανόνες:

- α) Έλεγχος στα διοικητικά, διευθυντικά και εποπτικά όργανα έστω και στην περίπτωση 100% συμμετοχής της τοπικής αρχής ή συμπράξεων ιδιωτικού-δημοσίου,
- β) να ασκείται η δημόσια υπηρεσία του φορέα εντός των γεωγραφικών ορίων της αρμόδιας τοπικής αρχής και
- γ) Ο εγχώριος φορέας παρότι συμμετέχει σε διαγωνισμούς εντούτοις δεν έχει υπογράψει άλλη σύμβαση με τη διαδικασία της απευθείας ανάθεση.

Επίσης δίνεται η δυνατότητα στην αρμόδια αρχή να προσφύγει σε άλλον διαφορετικό από τον εγχώριο φορέα, εφόσον όμως αναθέσει τις υπηρεσίες μέσω διαδικασίας ανοικτού διαγωνισμού (τηρώντας τις αρχές διαφάνεια και ισότιμης μεταχείρισης). Αναφορικά με την αξία της απευθείας ανάθεση, θα πρέπει να ισχύουν δύο προϋποθέσεις : τα ετήσια έσοδα από την παροχή των υπηρεσιών να μην υπερβαίνουν το ένα εκατομμύριο ευρώ και τα διανυθέντα χιλιόμετρα για την παροχή των υπηρεσιών να μην υπερβαίνουν τα 300.000 χιλιόμετρα. Επιπλέον παρέχεται η δυνατότητα στην τοπική αρχή σε περίπτωση διακοπής των υπηρεσιών ή κινδύνου για διακοπή τους, να λάβει έκτακτα μέτρα διάρκειας έως δύο

ετών, είτε με τη μορφή της απευθείας ανάθεσης, είτε συμφωνίας παράτασης, είτε επιβολής υποχρέωσης (KAN (ΕΚ) αριθ.1370/2007, 2007)& (Τριανταφυλλοπούλου, 2021, παραδόσεις μαθήματος)

Ο Κανονισμός εφαρμόστηκε τον Δεκέμβριο του 2009, ωστόσο προβλέπονται με τις ρυθμίσεις του και μεταβατικές διατάξεις, στο άρθρο 8 αυτού, προκειμένου να επέλθει ανέφελη μετάβαση προς το νέο καθεστώς ανάθεσης τον Δεκέμβριο του 2019. Σκοπός των διατάξεων αυτών ήταν να δρομολογηθεί η λήξη των υφιστάμενων συμβάσεων και να συμμορφωθούν τα κράτη μέλη ομαλά προς τον Κανονισμό, ούτως ώστε να αποφευχθούν ενδεχόμενα διαρθρωτικά προβλήματα.

Συνοψίζοντας τα ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι η φιλοσοφία του Κανονισμού ήταν να ρυθμίσει το σύστημα των επιβατικών μεταφορών, σύμφωνα και με τους κανόνες του κοινοτικού δικαίου, προκειμένου οι αρμόδιες αρχές να είναι σε θέση να εξασφαλίζουν προσφορά περισσότερων, ασφαλέστερων, υψηλότερης ποιότητας και λιγότερο δαπανηρών υπηρεσιών γενικού δημοσίου συμφέροντος. Παράλληλα δεν περιορίζει την ιδιωτική πρωτοβουλία καθώς δεν έχει την αποκλειστικότητα και εκτιμάται ότι θα συμβάλει στην αποφυγή νέων μονοπωλιακών θέσεων στις τοπικές δημόσιες μεταφορές χωρίς τον αποκλεισμό των μικρομεσαίων επιχειρήσεων από την αγορά, ενισχύοντας έτσι το συνδυασμό δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. (Λοντόρφος, 2016, σελ. 92-104) & (Τριανταφυλλοπούλου, 2021, παραδόσεις μαθήματος).

Κεφάλαιο 2ο : Η εθνική πολιτική επιβατικών μεταφορών

2.1 Το θεσμικό πλαίσιο της οργάνωσης των επιβατικών μεταφορών στην Ελλάδα

Η εθνική πολιτική μεταφορών εντάσσεται στα πλαίσια της κοινοτικής πολιτικής της Ε.Ε. και παρέχει οικονομική ανάπτυξη σε εθνικό επίπεδο, μέσω της ισόρροπης ανάπτυξης των περιφερειών της Ένωσης, αλλά και σε περιφερειακό επίπεδο, μέσω της επιδίωξης για ισόρροπη ανάπτυξη των περιφερειακών περιοχών και του κέντρου της χώρας. Εξάλλου, όπως είναι γνωστό η Ελλάδα είναι χώρα ιδιαίτερης σημασίας για την Ε.Ε. καθώς αποτελεί «γέφυρα προς την Μ. Ανατολή» ενώ οι παραμεθόριες περιοχές της συνιστούν παράλληλα και σύνορα της Ε.Ε. (Παπαϊωάννου, 1997, σελ. 54-56).

Οι δημόσιες αστικές οδικές μεταφορές επιβατών, συνιστούν Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (Υ.Γ.Ο.Σ.) σύμφωνα με το άρθρο 14 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διέπονται από τις διατάξεις του ΕΚ 1370/2007. Προσφέρονται στο επιβατικό κοινό χωρίς διακρίσεις και σε διαρκή βάση. Η ανάθεσή τους με χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος ή και αποζημίωσης πραγματοποιείται μόνο από τον Υπουργό. Οι μεταφορές αυτού του σκοπού ρυθμίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.4568/2018 και οι απορρέουσες συμβάσεις ορίζονται ως «συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας». Το Υπουργείο Υποδομών ορίστηκε ως αρμόδια αναθέτουσα αρχή σχετικά με τους διαγωνισμούς και για τη σύναψη των σχετικών συμβάσεων (άρθρα 43 και 45 ν. 4568/2018).

Θεσμικά η οργάνωση των συστημάτων μεταφορών διαφέρει ανάμεσα στα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη) και στον υπόλοιπο ελλαδικό χώρο. Στις μητροπολιτικές περιοχές ορισμένες αρμοδιότητες της κεντρικής διοίκησης ασκούνται από τους φορείς Ο.Α.Σ.Α. (Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας) και Ο.Σ.Ε.Θ. (Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης)(πρώην Σ.Α.Σ.Θ.) ενώ ταυτόχρονα έχουν εκχωρηθεί αρμοδιότητες και στις περιφέρειες. Ο Ο.Α.Σ.Α. ασκεί τις γενικές αρμοδιότητες της κείμενης νομοθεσίας και αποτελεί την αρμόδια αρχή, που ορίζει ο ΕΚ 1370/2007. Στην περίπτωση όμως της Θεσσαλονίκης δεν έχουμε την ίδια κατάσταση, καθώς εκλείπει ο δημόσιος εποπτικός φορέας και επιπλέον οι αλληπάλληλες παρατάσεις της σύμβασης (από το 1957 έως σήμερα) με τον Ο.Α.Σ.Θ. (Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης), σε

συνδυασμό με την ημερομηνία έναρξης της και με την ημερομηνία κατά την οποία θα παραδοθεί για λειτουργία το ΜΕΤΡΟ, την καθιστούν πέρα των ορίων που τίθενται από τον Κανονισμό και καθίσταται επιτακτική η ανάγκη ρύθμισης του καθεστώτος, προκειμένου να μην επέλθουν κυρώσεις περί παραβίασης του ως άνω Κανονισμού. Οι δημόσιες συγκοινωνίες στον υπόλοιπο ελλαδικό χώρο πραγματοποιούνται από τα ΚΤΕΛ τα οποία σύμφωνα, αρχικώς με το Ν.Δ.102/1973, μετέπειτα με τον Ν.1108/1980 και τέλος με το Ν.2963/2001, έχουν το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης του συγκοινωνιακού έργου των αστικών και υπεραστικών γραμμών, των υπεραστικών επιβατικών γραμμών, που συνδέουν την έδρα κάθε ΚΤΕΛ με πρωτεύουσες όμορων νομών και των υπεραστικών επιβατικών γραμμών, που συνδέουν την έδρα κάθε ΚΤΕΛ με την Αθήνα ή Θεσσαλονίκη. Η αποκλειστική αυτή ανάθεση, έχει τη μορφή σύμβασης με ολική ανάληψη κινδύνου εκμετάλλευσης. Αυτό συνεπάγεται ότι το ΚΤΕΛ επιλαμβάνεται του συνόλου των κινδύνων εκμετάλλευσης και δεν απαλλάσσεται από κανέναν επιχειρηματικό κίνδυνο. Τα ΚΤΕΛ κατηγοριοποιούνται, αναλόγως του αντίστοιχου χαρακτηρισμού της περιοχής που εξυπηρετούν, σε αστικά και υπεραστικά. Τα αστικά ΚΤΕΛ εξυπηρετούν μεταφορές εντός των πόλων και μεταξύ της πόλης και των γειτονικών οικισμών (που δεν έχουν υπεραστική γραμμή), ενώ τα υπεραστικά εξυπηρετούν μεταφορές μεταξύ των πόλεων και μεταξύ μεγάλων χωριών, κωμοπόλεων και πόλεων. Τα ΚΤΕΛ οργανωτικά υπάγονται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και ακολουθούν τη διοικητική δομή της χώρας, έτσι σήμερα λειτουργούν συνολικά 62 ΚΤΕΛ, περίπου ένα σε κάθε Περιφερειακή Ενότητα. Ωστόσο **εξαιρούνται** από τη συγκεκριμένη ρύθμιση αποκλειστικής εκμετάλλευσης οι φορείς αστικών συγκοινωνιών: Ο.Α.Σ.Α. (Αθήνα), Ο.Α.Σ.Θ. (Θεσσαλονίκη), ΡΟΔΑ (Ρόδος), Δ.Ε.Α.Σ.ΚΩ (Κως). Για τις δύο μητροπολιτικές περιοχές αναφερθήκαμε ανωτέρω ενώ για τις επόμενες δύο περιοχές, η παροχή υπηρεσιών αστικής συγκοινωνίας διεξάγεται από τους ΟΤΑ Α΄ Βαθμού. Επίσης ειδική εξαίρεση βάσει του Π.Δ. 967/1979 υφίστανται για μικρές, χαρακτηρισμένες ως άγονες διαδρομές, όπου είναι δυνατή η παραχώρηση στην τοπική αυτοδιοίκηση. (Λιμνιός, 2015, σελ. 93-100)

Με το Ν.2963/2001 οριζόταν η μετατροπή των ΚΤΕΛ σε ανώνυμες εταιρείες (Α.Ε.) με προθεσμία το αργότερο ως το Δεκέμβριο του 2003. Εξαίρεση του νομοθέτη αποτέλεσαν τα ΚΤΕΛ με στόλο έως και δώδεκα λεωφορεία τα οποία θα μπορούσαν να διατηρήσουν την προϋπάρχουσα νομική τους μορφή. Τα ΚΤΕΛ που δεν θα συμμορφώνονταν, θα εκκαθαρίζονταν με απόφαση του τότε Νομάρχη και θα προκηρύσσονταν δημόσιος διαγωνισμός για την ανάθεση του έργου τους. Αν ο

διαγωνισμός απέβαινε άγονος, η εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου ανατίθεντο σε επιχείρηση ΟΤΑ Α΄ βαθμού. Ο νομοθέτης έδωσε ιδιαίτερη έμφαση και στο θέμα της ασφάλειας των επιβατών, αφενός με την καθιέρωση ορίου ηλικίας κυκλοφορίας των λεωφορείων και αφετέρου με την έκδοση Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.). Με το νόμο ρυθμίζονται επιπλέον και θέματα χαρακτηρισμού νέων αστικών περιοχών και νέων γραμμών ενώ μεριμνώνται και θέματα μεμονωμένων νησιών. Αξιοσημείωτη είναι η δυνατότητα που παρέχεται για συνεργασίες των ΚΤΕΛ με ΟΤΑ ή μεμονωμένους αυτοκινητιστές, με σκοπό τη δημιουργία βιώσιμων μονάδων και την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών. (Λιμνιός, 2015, σελ. 100)

Το Δεκέμβριο του 2019 έληγε η μεταβατική περίοδος που έθετε ο ΕΚ όπως και η αποκλειστική ανάθεση της παροχής των δημόσιων αστικών μεταφορών των επαρχιακών πόλεων στα αστικά ΚΤΕΛ βάσει του Ν. 2963/2001. Με βάση την παραπάνω συνθήκη οι Αρχές θα έπρεπε να προχωρήσουν σε υποχρεωτική εφαρμογή του ΕΚ προκειμένου να εκσυγχρονιστεί το απαρχαιωμένο κλειστό μονοπώλιο των αστικών ΚΤΕΛ και να εξασφαλιστεί η δημόσια αστική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση με συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού από το έτος 2020 (Λοντόρφος, 2016, σελ. 103-104). Ωστόσο, έως σήμερα, δεν έχει εφαρμοστεί ο ΕΚ και το πλαίσιο έχει ρυθμιστεί με νομοθετικές διατάξεις ως εξής:

➤ Αναφορικά με τα αστικά ΚΤΕΛ, με βάση το Ν.4568/2018 (ΦΕΚ Α' 178) και συγκεκριμένα στο άρθρο 49, προβλέπεται μεταβατική διάταξη, σύμφωνα με την οποία : *«μέχρι την ανάληψη, ανά περιοχή, του μεταφορικού έργου κατά τις διατάξεις του παρόντος, εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις που αφορούν την οργάνωση και τη λειτουργία των δημόσιων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών.»*. Αυτό συνεπάγεται ότι παραμένουν σε ισχύ οι κείμενες διατάξεις που αφορούν την οργάνωση και τη λειτουργία των δημόσιων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, δηλαδή ο Ν.2963/2001 με τις τροποποιήσεις του. Άρα τα ΚΤΕΛ εξακολουθούν να έχουν την αποκλειστική εκμετάλλευση για τις αστικές συγκοινωνίες.

➤ Αναφορικά με τα **υπεραστικά** ΚΤΕΛ, με βάση το Ν.4199/2013 (ΦΕΚ Α' 216) και συγκεκριμένα στο άρθρο 47, προβλέπεται μεταβατική διάταξη, σύμφωνα με την οποία :

«οι διατάξεις που
αφορούν στην οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι την ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης του μεταφορικού έργου, σύμφωνα με τις διατάξεις του

Κανονισμού και του παρόντος νόμου.». Επί της ουσίας και σε αυτή την περίπτωση επεκτείνονται οι διατάξεις του Ν.2963/2001 μέχρι την εφαρμογή του ΕΚ.

Αναφορικά με τις υπόλοιπες περιπτώσεις συμβάσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών, υφίστανται, οι μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 8 του ΚΑΝ, οι οποίες προβλέπουν ότι:

- Για συμβάσεις που συνήφθησαν προ της 26.07.2000 χωρίς διαγωνιστική διαδικασία παραμένον σε ισχύ μέχρι τη λήξη τους, και όχι για παραπάνω από 30 έτη και,
- Για συμβάσεις που συνήφθησαν μετά την 26.07.2000 και προ της 03.12.2009 χωρίς διαγωνιστική διαδικασία παραμένουν σε ισχύ ως τη λήξη τους, με την προϋπόθεση της περιορισμένης διάρκειας, όπως αυτή καθορίζεται στο Άρθρο 4 του ΚΑΝ (ήτοι 10 έτη για υπηρεσίες με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία και τα 15 έτη για υπηρεσίες με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς, με δικαίωμα παράτασης έως 50% υπό προϋποθέσεις).

Από τα παραπάνω, συνάγεται ότι οι διατάξεις του Ν.2963/2001 περί του αποκλειστικού δικαιώματος δημόσιων υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών από τα υπεραστικά και αστικά ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ παραμένουν σε ισχύ ως την ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης που εμπίπτουν στον Κανονισμό 1370/2007 και των σχετικών νόμων. (Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, 2022)

2.2 Αρμοδιότητες ΟΤΑ για τις επιβατικές μεταφορές

Βασικός στόχος των τοπικών αρχών είναι να διοικούν και να ρυθμίζουν τις τοπικές υποθέσεις, τηρουμένων των αρχών της επικουρικότητας και της εγγύτητας, με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον, προκειμένου να παρέχουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στην τοπική κοινωνία. Αναφορικά με την άσκηση του έργου τους στον κλάδο των επιβατικών μεταφορών, οι αρμοδιότητες της τοπικής αυτοδιοίκησης εκπορεύονται από τις διατάξεις του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (Ν.3463/2006) και του Προγράμματος «Καλλικράτης» (Ν.3852/2010) και ασκούνται με βάση το Ν.2963/2001 και στο πλαίσιο συνεργασίας με τα ΚΤΕΛ. Για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας παρατίθενται παρακάτω συγκεντρωτικά η καταγραφή των αρμοδιοτήτων αυτών:

- Σύμφωνα με τον Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (άρθ. 75, Ν.3463/2006), οι δήμοι δύναται να συμμετέχουν στο έργο της αστικής συγκοινωνίας και να διενεργούν μεταφορές για τη μετακίνηση και την αναψυχή των κατοίκων της περιοχής αρμοδιότητάς τους.

- Ωστόσο στον Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (αρθ.83, Ν.3463/2006), για την εκτέλεση της δημοτικής συγκοινωνίας, υφίστανται ορισμένοι περιορισμοί και προβλέπονται και ειδικές περιπτώσεις. Αναφορικά με τους περιορισμούς, οι δήμοι για να εκτελέσουν το συγκοινωνιακό έργο, για την εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής τους, επιτρέπεται να το κάνουν, εφόσον δεν εξυπηρετείται από υφιστάμενη γραμμή του Κράτους (νοείται το ΚΤΕΛ). Επιπροσθέτως για την εκτέλεση του έργου, επιβάλλεται κόμιστρο, ανταποδοτικού χαρακτήρα για την κάλυψη των λειτουργικών αναγκών. Οι ειδικές περιπτώσεις που προβλέπονται στο νόμο (παρ. 6, αρθ.229, Ν.4635/2019) αφορούν τη μεταφορά:
 - α) κατοίκων συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων, (άτομα με ειδικές ανάγκες, ηλικιωμένοι, παιδιά),
 - β) προσώπων που εργάζονται στους οικείους Δήμους και στα νομικά πρόσωπα αυτών και
 - γ) μαθητών στη σχολική μονάδα τους, εφόσον η μεταφορά τους είναι αδύνατη να πραγματοποιηθεί με μεταφορικά μέσα δημόσιας χρήσης.
- Σύμφωνα με το άρθρο 19 του Ν. 2963/2001 οι ΟΤΑ Α΄ βαθμού και οι φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου δύνανται να συνάπτουν συμβάσεις εκτέλεσης ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής, τακτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας, που ήδη λειτουργεί. Στις συμβάσεις αυτές ορίζονται οι ειδικοί όροι και υποχρεώσεις. Μεταξύ άλλων η διάρκεια, οι γραμμές, το κόμιστρο και η αντισταθμιστική εισφορά, που θα καταβάλλουν οι δήμοι, όροι παραχώρησης χρήσης ή εκμίσθωσης των λεωφορείων ιδιοκτησίας των ΟΤΑ, στους συγκοινωνιακούς φορείς. Με την παρ. 2 του ίδιου άρθρου επιτρέπεται οι δήμοι να συμμετέχουν στις ΚΤΕΛ Α.Ε. με ποσοστό συμμετοχής έως 40%.
- Από τον συνδυασμό των ανωτέρω διατάξεων (των άρθρων 83 του Ν. 3463/2006 και 19 παρ.1 του Ν. 2963/2001), προκύπτει ότι οι δήμοι μπορούν να ασκούν συγκοινωνιακό έργο για την εξυπηρέτηση της μετακίνησης των δημοτών, είτε χρησιμοποιώντας ιδιόκτητα μέσα, είτε μισθώνοντας τουριστικά λεωφορεία ή μέσω της χρήσης των συνήθων αστικών και υπεραστικών μέσων. Στην τελευταία περίπτωση, συνάπτεται σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών μεταξύ δήμου και φορέων συγκοινωνιακού έργου του ν. 2963/2001, καθώς το εργολαβικό

αντάλλαγμα συνίσταται, εν προκειμένω, στο δικαίωμα εκμετάλλευσης της υπηρεσίας σε συνδυασμό με την καταβολή αμοιβής.

- Σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.3852/2010, οι Δήμοι ασκούν αρμοδιότητες αναφορικά με τη μελέτη των έργων συντήρησης και βελτίωσης του οδικού τους δικτύου, εκπονούν κυκλοφοριακές μελέτες και τέλος (άρθ.94, Ν.3852/2010) καθορίζουν τις αστικές γραμμές λεωφορείων, της αφετηρίας, της διαδρομής, των στάσεων και του τέρματος των αντίστοιχων γραμμών, καθώς και τον καθορισμό των προδιαγραφών των στάσεων και των στεγάστρων αναμονής επιβατών αστικών και υπεραστικών γραμμών.
- Οι Δήμοι επίσης, όπως προβλέπεται εκ του Ν.4568/2018 (άρθρο 38) είναι αρμόδιοι για την υποβολή προτάσεων προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, αναφορικά με τον καθορισμό των αστικών γραμμών λεωφορείων, τον καθορισμό εντός των ορίων τους, ολοκληρωμένων δημόσιων επιβατικών μεταφορών και της ανάθεσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας αστικών επιβατικών μεταφορών χωρίς διαγωνισμό, όπου αυτό επιτρέπεται από τον Κανονισμό 1370/2007.
- Οι Περιφέρειες από την πλευρά τους, ασκούν επίσης αρμοδιότητες προβλεπόμενες από τον νόμο (άρθ. 186, Ν.3852/2010). Εγκρίνουν τη θέση σε κυκλοφορία αυτοκινήτων επιβατηγών δημόσιας χρήσης από δήμους ή επιχειρήσεις των ΟΤΑ προς αντιμετώπιση λειτουργικών αναγκών τους, χορηγούν άδεια σύστασης ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών από ιδιοκτήτες επιβατηγών δημόσιας χρήσης, επιλαμβάνονται θεμάτων αδειών οδήγησης οχημάτων και ειδικών αδειών οδήγησης επιβατηγών δημόσιας χρήσης και τέλος είναι αρμόδιες για τις υπεραστικές γραμμές λεωφορείων (αφετηρίας, διαδρομής, στάσεων και τέρματος) κάθε λεωφορειακής γραμμής ΚΤΕΛ.
- Σύμφωνα με το άρθρο 33 του Ν. 4663/2020 με το οποίο τροποποιήθηκε το άρθρο 10 του Ν. 2963/2001, ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού, μεταξύ άλλων, έχουν τη δυνατότητα να συνάπτουν συμβάσεις με φορείς συγχωροικιακού έργου προκειμένου να ασκήσουν πολιτική μειωμένων κομίστρων ή ελεύθερης διακίνησης. Στις αναφερόμενες συμβάσεις καθορίζονται οι επιμέρους όροι, ιδίως η έκπτωση, ο αριθμός των επιβατών και η δαπάνη ανά επιβάτη που βαρύνει τον αντισυμβαλλόμενο.
- Δύο ακόμα δυνατότητες ανάθεσης από την Περιφέρεια προς τον οικείο Δήμο, περί εκμετάλλευσης νέας αστικής γραμμής, προκύπτουν από τις διατάξεις του ν

3852/2010 (άρθ.186). Η πρώτη ασκείται σε περίπτωση άρνησης της εκμετάλλευσης της γραμμής από το ΚΤΕΛ και υπό την προϋπόθεση ότι η μέση πληρότητα των πρώτων έξι μηνών λειτουργίας και εκμετάλλευσης της γραμμής (από το ΚΤΕΛ) είναι κατώτερη του 20%. Η δεύτερη αφορά συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση νησιού, που εκτελείται από ΚΤΕΛ νομού της ηπειρωτικής χώρας, και ανατίθεται σε δήμο του νησιού, κατόπιν αίτησης και υπό την προϋπόθεση της σύμφωνης γνώμης του Διοικητικού Συμβουλίου του ΚΤΕΛ.

Όπως προκύπτει από τις διατάξεις του Ν.3463/2006 (κώδικας δήμων και κοινοτήτων), οι ΟΤΑ Α΄ βαθμού έχουν την διαχρονική αρμοδιότητα της αστικής συγκοινωνίας. Για την άσκηση της όμως ήταν απαραίτητη η άδεια με έκδοση απόφασης από το αρμόδιο Υπουργείο (Μεταφορών). Ωστόσο η απόφαση αυτή ως το 2001 που εκδόθηκε ο Ν.2963/01 (για την αποκλειστική αρμοδιότητα στα ΚΤΕΛ) δεν είχε εκδοθεί και επομένως η αρμοδιότητα δεν ήταν δυνατόν να ασκηθεί. Άρα ουσιαστικά δεν υφίσταται υποχρεωτική υπηρεσία για τις μεταφορές από την τοπική αυτοδιοίκηση. Ωστόσο, και δεδομένης της γεωγραφικής άυξης και των μεγάλων αποστάσεων που δημιουργήθηκαν συνεπεία της συνένωσης των Δήμων βάσει του Προγράμματος «Καποδίστριας» το 1997 (Ν. 2539/97 περί «Συγκρότησης της Πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης»), η πολιτεία αποφάσισε (για μία τριετία) την ενίσχυση των δήμων προκειμένου να κατέχουν τα μέσα για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιών. Εκ των υστέρων και αφού διαπιστώθηκε η έλλειψη της αρμοδιότητας για τους δήμους, προτιμήθηκε να παραχωρηθούν τα οχήματα με σκοπό την εξυπηρέτηση των πολιτών σε διαδρομές που δεν εξυπηρετούντο από τα ΚΤΕΛ. Μετά το πέρας της τριετίας τα εν λόγω οχήματα αποσύρθηκαν, με εξαίρεση κάποιους ελάχιστους δήμους (κυρίως στην Αττική) που κατάφεραν και κράτησαν τα οχήματα. Δεδομένου όμως του ισχυρού ανταγωνισμού με τα ΚΤΕΛ, τα οχήματα αυτά εντέλει χρησιμοποιήθηκαν, μέσα στην πόλη, χωρίς κόμιστρο και υπό τον όρο ότι εκτελούσαν διαφορετικές διαδρομές που δεν καλύπτονταν από την αστική συγκοινωνία που εκτελούσαν τα ΚΤΕΛ. (Τριανταφυλλοπούλου, 2021, παραδόσεις μαθήματος).

Κεφάλαιο 3ο : Η πολιτική των ΟΤΑ β' βαθμού για τη μεταφορά των μαθητών

3.1 Η αναγκαιότητα της μεταφοράς των μαθητών

Η σχολική συγκοινωνία είναι ένα κρίσιμο ζήτημα για την κοινωνία, καθώς διασφαλίζει ότι όλα τα παιδιά έχουν πρόσβαση στο σχολείο και φέρνουν μαθητές όλων των ηλικιών σε σχολεία και άλλες εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις όπου μπορούν να σπουδάσουν. Μια αναποτελεσματική παροχή μιας τέτοιας υπηρεσίας ακυρώνει το δικαίωμα στη δωρεάν εκπαίδευση ειδικά για παιδιά που προέρχονται από οικογένειες χαμηλού εισοδήματος ή παιδιά που ζουν σε απομακρυσμένες περιοχές χωρίς πρόσβαση σε υπηρεσίες δημόσιας συγκοινωνίας. Γενικά, ως σχολική μεταφορά ορίζεται η μεταφορά μαθητών από και προς το σχολείο, το σχολείο εκδηλώσεις και δραστηριότητες.

Η αναγκαιότητα της μεταφοράς των μαθητών από και προς τις σχολικές μονάδες τους, προέκυψε στις σύγχρονες κοινωνίες λόγω των φαινομένων που σχετίζονται με τον τρόπο ζωής σε αυτές αλλά και ως αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης της τελευταίας δεκαετίας με τις επακόλουθες καταργήσεις και συγχωνεύσεις σχολικών μονάδων. Η αυξητική τάση του πληθυσμού των αστικών κέντρων και η συρρίκνωση της επαρχίας επέφεραν τη μείωση του μαθητικού δυναμικού της περιφέρειας και τον συνεπακόλουθο περιορισμό των σχολικών μονάδων. Έτσι, όμορες σχολικές μονάδες συνενώθηκαν, ενώ στα αστικά κέντρα δημιουργήθηκαν επιπλέον αποστάσεις που ήταν αναγκαία η ύπαρξη μεταφορικού μέσου για την μετακίνηση των μαθητών.

Στα παραπάνω συντέλεσε και το γεγονός της ενίσχυσης της ειδικής αγωγής στην εκπαιδευτική διαδικασία μέσω της ίδρυσης ειδικών σχολείων καθώς και η δημιουργία θεματικών σχολείων, όπως καλλιτεχνικών, διαπολιτισμικών, μουσικών και αθλητικών στα οποία φοιτούν μαθητές από διάφορες περιοχές του κάθε νομού.

Από την άλλη πλευρά, η υποχρεωτικότητα ολοκλήρωσης της εκπαίδευσης, η βαθμιαία βελτίωση του οδικού δικτύου, η ανάδειξη του κοινωνικού χαρακτήρα του κράτους και η αρχή της ίσης ευκαιρίας όλων στο δικαίωμα της εκπαίδευσης επέφεραν τη δυνατότητα της δωρεάν μετακίνησης των μαθητών από και προς τις σχολικές μονάδες.

3.2 Το θεσμικό πλαίσιο της μεταφοράς μαθητών

Το θεσμικό πλαίσιο της μεταφοράς των μαθητών επικαιροποιείται συχνά από τη δημόσια διοίκηση προκειμένου να βελτιώνεται και να προσαρμόζεται στις συνθήκες που κατά καιρούς επικρατούν. Σε εθνικό επίπεδο η βασική υποχρέωση για τη δωρεάν μετακίνηση των μαθητών απορρέει από τις συνταγματικές επιταγές καθώς σύμφωνα με το αρθ.16 παρ.4 του Συντάγματος «*όλοι οι Έλληνες έχουν δικαίωμα δωρεάν παιδείας, σε όλες τις βαθμίδες της, στα κρατικά εκπαιδευτήρια*». Η ανωτέρω υποχρέωση επαναπροσδιορίζεται και στο Ν.1566/1985 για την Α/βάθμια και Β/βάθμια εκπαίδευση στον οποίο ορίζονται και επεκτείνονται οι παροχές του κράτους που διασφαλίζουν την απρόσκοπτη μόρφωση των νέων. Σε διεθνές επίπεδο η υποχρέωση προκύπτει από τη Διεθνή Σύμβαση για τα Δικαιώματα του Παιδιού, η οποία κυρώθηκε με τον Ν.2101/1992 (ΦΕΚ 192 Α) στο άρθρο 28 της οποίας αναγνωρίζεται το δικαίωμα του παιδιού στην εκπαίδευση, η οποία πρέπει να είναι δωρεάν για όλους. Από τα ανωτέρω συνεπάγεται ότι η δωρεάν πρόσβαση αποτελεί προϋπόθεση για την άσκηση του δικαιώματος της δωρεάν εκπαίδευσης. (Αναγνωστοπούλου & Μορφουλάκη, 2010, σελ. 4-5)

3.3 Ιστορική εξέλιξη του ρυθμιστικού πλαισίου για τη μεταφορά μαθητών

Στην ιστορική ανασκόπηση της εξέλιξης του νομοθετικού πλαισίου αποτυπώνεται η πρόοδος που έχει επιτευχθεί προϊόντος του χρόνου και των εκάστοτε συνθηκών ανάπτυξης της χώρας.

Αρχικά, με το Ν.1566/85 (ΦΕΚ Α 167) (άρθρο 2 παρ. 9) προβλέπεται η δωρεάν μεταφορά μαθητών που κατοικούσαν μακριά από τη σχολική μονάδα ενώ επιπρόσθετα αναφερόταν και η δυνατότητα επιδότησης όπου η μεταφορά καθίστατο αδύνατη. Το 1994 με την έκδοση του Ν.2240/1994 (ΦΕΚ Α 153) (άρθρο 6 παρ. 25), δόθηκε η αρμοδιότητα για τη μεταφορά στους ΟΤΑ και καθορίστηκαν οι τρόποι που θα οργανώνεται από αυτούς, ως εξής:

- χρήση ιδιόκτητων μέσων
- χρήση των συνηθισμένων αστικών και υπεραστικών μέσων
- μίσθωση ιδιωτικών μεταφορικών μέσων

- οποιοδήποτε άλλο πρόσφορο τρόπο

Το ίδιο έτος, και για τους σκοπούς οργάνωσης, ρύθμισης και καθορισμού ενός πλαισίου για τη δωρεάν μεταφορά, εκδόθηκε η Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) ΙΒ/6071/26.08.98 (ΦΕΚ Β 932) η οποία ουσιαστικά ήταν η πρώτη οργανωμένη προσπάθεια προς τους σκοπούς αυτούς. Η ΚΥΑ μεταξύ άλλων προέβλεπε η μεταφορά να γίνεται κατά σειρά προτεραιότητας ως εξής:

- από τους Δήμους ή (τις πρώην) Κοινότητες (με προϋπόθεση την κατοχή κατάλληλων μεταφορικών μέσων)
- με τα οικεία ΚΤΕΛ, τα τραίνα και τα λεωφορεία του ΟΣΕ και τα θαλάσσια συγκοινωνιακά μέσα, με χρήση Ειδικού Μαθητικού Δελτίου (ΕΜΔ), (τύπου «πάσο») χωρίς κόμιστρο. Η αξία του Ε.Μ.Δ. (50% της κανονικής τιμής του εισιτηρίου της διαδρομής) καταβαλλόταν στον φορέα από τους ΟΤΑ
- από την (τέως) Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση με διαδικασία μειοδοτικού διαγωνισμού
- με οποιοδήποτε άλλο πρόσφορο τρόπο με μέριμνα από τον οικείο ΟΤΑ
- με μηνιαίο επίδομα

Επιπροσθέτως προσδιορίστηκαν και ειδικές/κατεπείγουσες περιπτώσεις για κατ' εξαίρεση υπαγωγή σε απευθείας ανάθεση (όπως άγονος διαγωνισμός, ειδικές προκύπτουσες συνθήκες, ακαταλληλότητα σχολικού κτιρίου κλπ). Επιπλέον προσδιορίστηκαν οι προϋποθέσεις των δικαιούχων, οι αποζημιώσεις των φορέων μεταφοράς και των δικαιούχων Ε.Μ.Δ και ο τρόπος πληρωμής των δαπανών.

Αργότερα με τον ν. 2817/2000 οι αρμοδιότητες της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης μεταβιβάστηκαν στο Υπουργείο Παιδείας δεδομένου ότι το Συμβούλιο της Επικρατείας έκρινε πως δεν συνιστούν «τοπική υπόθεση» αλλά γενική-κρατική. Ωστόσο με το Π.Δ. 161/2000 (ΦΕΚ Α 145), που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του νόμου αυτού η αρμοδιότητα της μεταφοράς μαθητών μεταβιβάστηκε εξ ολοκλήρου στις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις (Ν.Α.) ως θέμα τοπικού ενδιαφέροντος. (Παπαδημητρίου, 2013, σελ. 114). Η ανωτέρω ΚΥΑ παρέμεινε σε ισχύ με τις ανάλογες τροποποιήσεις έως την εφαρμογή του Ν.3852/2010 («Καλλικράτης») σύμφωνα με τον οποίο η αρμοδιότητα επανήλθε εκ νέου στους Δήμους. Η έκδοση της δεύτερης κατά σειρά ΚΥΑ αριθμ. 35415/11 (ΦΕΚ Β 1701) ήταν αναγκαία στο πλαίσιο προσαρμογής στις νέες αυτές συνθήκες. Ωστόσο όπως προκύπτει

από αλληπάλληλες αποφάσεις (περί παρατάσεων υφιστάμενων συμβάσεων) οι Δήμοι απέτυχαν να εφαρμόσουν και να διενεργήσουν την εκτέλεση της μεταφοράς, η οποία διεξάχθηκε μέχρι και την έναρξη του σχολικού έτους 2012-13 με τη διαδικασία των παρατάσεων των συμβάσεων που είχαν συναφθεί επί Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων (Ν.Α.). Έτσι, με την εφαρμογή του Ν.4089/2012 (ΦΕΚ Α 206) από την 1η Ιουλίου 2013 η αρμοδιότητα μεταβιβάστηκε στις Περιφέρειες (δεδομένου ότι οι Ν.Α. καταργήθηκαν με το Ν.3852/10). Όπως προκύπτει από την αιτιολογική έκθεση του νόμου, η πεποίθηση του νομοθέτη ήταν ότι οι Περιφέρειες θα μπορούσαν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του έργου καθώς διέθεταν το ανάλογο ανθρώπινο δυναμικό και τη σχετική εμπειρία. Προϊόν της ανωτέρω αλλαγής ήταν η έκδοση της τρίτης κατά σειρά ΚΥΑ 24001/13 (ΦΕΚ Β 1449), εωσότου και αυτή αντικατασταθεί, για να ενσωματώσει και επικαιροποιήσει αλλαγές που επιφέρουν οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες ανάπτυξης της χώρας, από την τέταρτη και τελευταία ΚΥΑ 50025/2018 (ΦΕΚ Β 4217) που εκδόθηκε το 2018.

Συνοψίζοντας τα ανωτέρω, διαπιστώνεται το διαχρονικό πρόβλημα που διατρέχει την περίοδο της Γ' Ελληνικής Δημοκρατίας και δεν είναι άλλο από το λεγόμενο «διοικητικό» πρόβλημα του κράτους. Αποσαφηνίζοντας την παραπάνω συνθήκη, αναφερόμαστε στην ασαφή κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ της Κεντρικής Διοίκησης και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης συνεπεία της δυστοκία διάκρισης μεταξύ των γενικών-κρατικών και τοπικών υποθέσεων αντίστοιχα. (Παπαδημητρίου, 2013, σελ. 114 & 433).

3.4 Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο

Σύμφωνα με την ισχύουσα ΚΥΑ 50025/2018 κύρια προϋπόθεση βάση της οποίας θεμελιώνεται το δικαίωμα για τη δωρεάν μεταφορά των μαθητών Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης είναι η απόσταση της κατοικίας από τη σχολική μονάδα. Η διαδικασία της μεταφοράς οργανώνεται από τους ΟΤΑ β' βαθμού (Περιφέρειες), ενώ σύμφωνα με το άρθρο 2 της ΚΥΑ μπορεί να οργανώνεται και από τις Περιφερειακές Ενότητες, και εκτελείται κατά σειρά προτεραιότητας, ως εξής:

Α) με τακτική δημόσια αστικής ή υπεραστικής ή δημοτική συγκοινωνία (όπως τα ΚΤΕΛ, ο ΟΣΕ, η ΟΣΥ ΑΕ, ο ΟΑΣΘ, τα θαλάσσια συγκοινωνιακά μέσα) με χορήγηση Ε.Μ.Δ. χωρίς κόμιστρο. Το ποσό του ΕΜΔ υπολογίζεται στο 50% της τιμής του κανονικού εισιτηρίου της

διαδρομής (μονής ή μετ' επιστροφής) που κάνει ο μαθητής και πληρώνεται απευθείας από τις Περιφέρειες στους συγκοινωνιακούς φορείς.

Β) με διαθέσιμα ιδιόκτητα μεταφορικά μέσα των ΟΤΑ (α' & β' βαθμού) τηρουμένων προϋποθέσεων ύπαρξης και καταλληλότητας.

Γ) με δημόσια σύμβαση υπηρεσιών μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας και

Δ) μαθητικό επίδομα

Οι παραπάνω οριζόμενοι τρόποι (Α, Β & Γ) επιτρέπεται να λειτουργούν και συνδυαστικά.

Οι προϋποθέσεις και οι εξαιρέσεις για τους μαθητές Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης δημόσιων σχολείων, αναφορικά με την ελάχιστη απόσταση κατοικίας από τη σχολική μονάδα, είναι οι εξής:

Μαθητές	Ε.Μ.Δ. & ίδια μέσα ΟΤΑ	Δημόσια Σύμβαση
Α/θμιας εκπ/σης (α' και β' προσχολικής ηλικίας και Δημοτικού)	1.200 μέτρα (από Γ' Δημοτικού και άνω)	1.200 μέτρα (υποχρεωτικά για Α' & Β' Δημοτικού)
Β/θμιας εκπ/σης -Γυμνάσιο	2.500 μέτρα	3.000 μέτρα
Β/θμιας εκπ/σης-Λύκειο & ΕΠΑΛ	4.000 μέτρα	5.000 μέτρα
Σχολικών Μονάδων Ειδικής Αγωγής και Εκπαίδευσης (ΣΜΕΑΕ)	Χωρίς περιορισμούς (με ίδια μέσα ΟΤΑ και εφόσον δεν είναι εφικτό ή ασύμφορο με Δημόσια Σύμβαση)	
Μουσικών σχολείων	Χωρίς περιορισμούς αν μεταφέρουν βαριά και ογκώδη μουσικά όργανα, 1.500 μέτρα για τους λοιπούς (ισχύει η σειρά προτεραιότητας)	

Επιπλέον ειδικές περιπτώσεις – εξαιρέσεις που δικαιούνται δωρεάν μεταφορά:

– μαθητές Γ' δημοτικού για το υποχρεωτικό μάθημα της κολύμβησης: 1.200 μέτρα (με εξαιρέσεις σε ειδικές περιπτώσεις) και έως 25.000 μέτρα (με ίδια μέσα ΟΤΑ και εφόσον δεν είναι εφικτό ή ασύμφορο με Δημόσια Σύμβαση)

- μαθητές της Α' τάξης των ΕΠΑΛ: μόνο για το κοντινότερο στην κατοικία τους ΕΠΑΛ
- μαθητές της Β' και της Γ' τάξης των ΕΠΑΛ για το κοντινότερο στην κατοικία τους ΕΠΑΛ που παρέχει την ειδικότητά τους.
- μαθητές εκτός χωροταξικής κατανομής: μόνο για σοβαρές εξαιρετικές περιπτώσεις.

Συγκρίνοντας την ισχύουσα ΚΥΑ με τις προγενέστερες παρατηρούμε, ορισμένες τομές-αλλαγές που επήλθαν με σκοπό τη βελτιστοποίηση των προς παροχή υπηρεσιών και την εξάλειψη των παθογενειών:

- Σαφώς πιο δίκαιη και εναρμονισμένη με το σημερινό εκπαιδευτικό σύστημα, αφού συμπεριέλαβε α' & β' προσχολική ηλικία, εφάρμοσε τους χιλιομετρικούς κανόνες και για μαθητές καλλιτεχνικών και διαπολιτισμικής εκπαίδευσης σχολείων και συμπεριέλαβε τη μεταφορά για το μάθημα της κολύμβησης (γ' δημοτικού)
- Δίνοντας έμφαση στην ασφάλεια, αφού καθίσταται πλέον υποχρεωτική η ύπαρξη συνοδού έως και τη β' δημοτικού, εφαρμόζοντας και προληπτικό ιατρικό έλεγχο για αυτούς ενώ παράλληλα αυστηροποιούνται τα κριτήρια αποκλεισμού για οδηγούς και συνοδούς. Σημαντική κατάργηση με γνώμονα την ασφάλεια ήταν και η δυνατότητα να μετακινούνται οι μαθητές με ιδιώτες μεταφορείς σε ορεινές, δύσβατες ή νησιωτικές περιοχές εν ελλείψει μέσων δημοσίας χρήσης. Τα λεωφορεία υποχρεούνται σε σήμανση με την ένδειξη «Προσοχή Σχολικό Λεωφορείο – Συνεχείς Στάσεις». Ενώ απαγορεύεται να ξεπεράσουν το όριο των 60 χλμ/ώρα. (Κοτούλα, 2021, σελ.46)
- Εναρμονισμένη με τις ανάγκες του ποικιλόμορφου πλέον εκπαιδευτικού συστήματος αφού μειώνεται ο χρόνος αναμονής των μαθητών έως την πραγματοποίηση του επόμενου δρομολογίου σε 60' από 90' λεπτά.
- Βελτιωμένη ως προς τα μεταβατικά ζητήματα της ομαλής έναρξης των σχολικών ετών δεδομένου ότι αυξήθηκε η δυνατότητα χρονικής παράτασης των συμβάσεων από 3 σε 5 μήνες.
- Περισσότερο τεχνολογικά εξελιγμένη καθώς προβλέπεται πλέον η ηλεκτρονική πλατφόρμα «my school» για καταχώρηση στοιχείων πανελλαδικά.
- Εναρμονισμένη με την εθνική νομοθεσία και συγκεκριμένα με τις διατάξεις περί της έδρας των ΕΔΧ οχημάτων (Ταξί), αφού συμπεριέλαβε την υποχρέωση να λαμβάνεται υπόψη η έδρα στα σημεία επιβίβασης ή/και αποβίβασης.

Ωστόσο, μελετώντας διεξοδικά την ΚΥΑ γίνεται αντιληπτή η ιδιαίτερη έμφαση που προσδίδεται στην οικονομικότητα του έργου. Πιο συγκεκριμένα, σε περίπτωση ασύμφορης οικονομικά διαδικασίας, με τους κατά σειρά τρόπους προτεραιότητας, δίνεται η δυνατότητα παρέκκλισης από αυτή (υπό προϋποθέσεις). Μνεία ωστόσο γίνεται και για τους όρους της διακήρυξης αφενός προκειμένου να αποσκοπούν στη μέγιστη δυνατή συμπίεση του κόστους μεταφοράς και αφετέρου στο σχεδιαστικό μέρος των δρομολογίων να λαμβάνονται υπόψη κριτήρια οικονομικότητας.

3.5 Το θεσμικό πλαίσιο για την ανάθεση των δημοσίων συμβάσεων

Σύμφωνα με τη σειρά προτεραιότητας που αναλύσαμε παραπάνω, στις περιπτώσεις που η μεταφορά δεν μπορεί να οργανωθεί με τους λοιπούς τρόπους, οι Περιφέρειες αναθέτουν μέσω δημόσιας σύμβασης υπηρεσιών. Για τον συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημόσιας σύμβασης ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται στο Ν.4412/2016 όπως ισχύει, ο οποίος αποτελεί το βασικό νομοθέτημα και ο οποίος ενσωμάτωσε αφενός τις διατάξεις των Κοινοτικών Οδηγιών (2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ) για όλα τα Κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αφετέρου εισήγαγε διατάξεις, οι οποίες εκφράζουν την αμιγώς εθνική πολιτική στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων. Επιπρόσθετα και σύμφωνα με διατάξεις του βασικού νομοθετήματος εφαρμόζονται και τα δευτερογενή νομοθετήματα που αφορούν στη λειτουργία του Εθνικού Συστήματος Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων (Ε.Σ.Η.ΔΗ.Σ.) στο οποίο αναρτώνται όλες οι διαδικασίες ανάθεσης (προμηθειών και υπηρεσιών) άνω του ποσού των 30.000,00 € και του Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων (Κ.Η.Μ.ΔΗ.Σ.) στο οποίο αναρτώνται όλες οι πράξεις που αφορούν δαπάνες και είναι άνω του ποσού των 2.500,00 €. Περαιτέρω εφαρμόζονται ειδικοί κανονισμοί για την εξέταση προδικαστικών προσφυγών, αλλά και διαδικασίες που άπτονται των διοικητικών προσφυγών στα δικαστήρια.

Παράλληλα, αναφορικά με το σχεδιασμό της μεταφοράς των μαθητών, λαμβάνονται υπόψη και άλλες διατάξεις που αφορούν σε θέματα αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Παιδείας (όπως ωράρια, ολόημερα σχολεία, συγχωνεύσεις/μεταστεγάσεις, λειτουργία σχολείων κ.ά), του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (όπως θέματα ασφάλειας, ζητήματα μεταφορικών μέσων, θέματα εδρών ΕΔΧ (ταξί) κ.ά) και των ΟΤΑ α' και β' βαθμού (χαρακτηρισμός αστικών περιοχών, τροποποίηση γραμμών αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας, οριοθέτηση εδρών - διοικητικών μονάδων λειτουργίας

οχημάτων, έκδοση αδειών επιβατικών οχημάτων δημοσίας χρήσης, έκδοση αδειών οδικού μεταφορέα κ.ά).

3.6 Αποσαφήνιση του καθεστώτος που ρυθμίζει τις συμβάσεις μεταφοράς μαθητών

Όπως προαναφέρθηκε στο κεφάλαιο 1 του παρόντος μέρους της εργασίας, ο Κανονισμός 1370/2007 ρυθμίζει το ειδικό καθεστώς των δημοσίων επιβατικών σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών με εξαίρεση τις συμβάσεις με λεωφορείο ή με τραμ που εμπíπτουν στην έννοια της «σύμβαση υπηρεσίας» ή «σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας» σύμφωνα με τις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ, εφόσον δεν λαμβάνουν τη μορφή συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών.

Μελετώντας τη Γνώμη Α31/2020, την Απόφαση Δ81/2020 και την Κατευθυντήρια Οδηγία 26/2021 της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. (στις οποίες λαμβάνεται υπόψη αφενός η ερμηνευτική Ανακοίνωση της Επιτροπής περί αποσαφήνισης και διάκρισης των «δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών» και των «συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών» και αφετέρου της συναφούς νομολογίας του Δικαστηρίου), γίνεται αντιληπτό ότι κριτήριο για να υπαχθεί μια σύμβαση εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου στην έννοια της δημόσιας σύμβασης (Οδηγίας 2014/24/ΕΕ) ή σύμβασης (Οδηγία 2014/25/ΕΕ), είναι να εκλείπει το στοιχείο της μετακύλισης του κινδύνου στον ανάδοχο καθώς και να καταβάλλεται η αμοιβή απευθείας σε αυτόν. Στις συμβάσεις που τυγχάνουν εφαρμογής οι Οδηγίες περί δημοσίων συμβάσεων και στον ν.4412/2016 συνακόλουθα, εφαρμόζονται οι διατάξεις περί ανάθεσης που προβλέπουν οι Οδηγίες, ενώ εφαρμοστέες παραμένουν οι λοιπές διατάξεις του Κανονισμού. Άρα, σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κανονισμού, στον ανάδοχο καταβάλλεται αποζημίωση ως αντιστάθμισμα για την εκτέλεση του έργου.

Από το συνδυασμό των ανωτέρω και δεδομένου ότι στις συμβάσεις μεταφοράς μαθητών εκλείπει το στοιχείο της μετακύλισης του κινδύνου, αυτές αποτελούν «συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας» ανατίθενται κατά την Οδηγία 2014/24/ΕΕ και υπάγονται, στο Βιβλίο Ι του ν.4412/2016 «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ).» (Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ., 2021)

3.7 Όργανα Εποπτείας & Ελέγχου

Οι εποπτικοί και ελεγκτικοί μηχανισμοί που αφορούν στη νομιμότητα και κανονικότητα των διαδικασιών για τη μεταφορά μαθητών είναι οι εξής:

Σε επίπεδο προσυμβατικού ελέγχου :

Από το Ελεγκτικό Συνέδριο (Ελ.Συν.), βάσει του αρθ.278 του Ν.3852/10 και ειδικότερα βάσει ειδικής διάταξης που θεσπίστηκε με Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου (ΦΕΚ Α 102/2015), ο Επίτροπος του Ελ.Συν. του μεγαλύτερου δήμου της Περιφερειακής Ενότητας που λαμβάνει χώρα η μεταφορά μαθητών.

Σε επίπεδο προληπτικού ελέγχου :

Από το Ελ.Συν. της Περιφερειακής Ενότητας που εδρεύει η Περιφέρεια, προβλέπεται στο άρθ. 275 του Ν.3852/10 και ασκείται σύμφωνα με το Π.Δ. 136/2011 (ΦΕΚ Α 267) επί χρηματικών ενταλμάτων ποσού άνω των 15.000,00 € (συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ).

Σε επίπεδο κατασταλτικού ελέγχου :

Από το Ελ.Συν. που είναι αρμόδιο για τον ανωτέρω προληπτικό έλεγχο διεξάγεται υποχρεωτικά ετήσιος τακτικός και δειγματοληπτικός κατασταλτικός έλεγχος των λογαριασμών της Περιφέρειας, ο οποίος προβλέπεται από το αρθ.276 του ως άνω νόμου. (Καραναστάσης, 2006, σελ. 84-89) & (Λαδιάς, 2014, σελ. 75-86)

Έλεγχος νομιμότητας επίσης ασκούν και οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, βάσει των άρθ. 214 & 225 του Ν.3852/10, οι οποίες εγκρίνουν τις αποφάσεις των συλλογικών οργάνων περί ανάθεσης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών από το ποσό των 30.000,00 € και μέχρι το ποσό των 300.000,00 €

Το Υπουργείο Εσωτερικών ως Αρχή αρμόδια για την εποπτεία των Περιφερειών.

Εσωτερικό έλεγχο δαπανών ασκούν οι υπηρεσίες των Περιφερειών που εκκαθαρίζουν τις δαπάνες.

Η Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων (Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ.), σύμφωνα με το Ν.4013/2011, ως εκπρόσωπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ασκεί δειγματοληπτικό έλεγχο για τη διασφάλιση της τήρησης του νομικού πλαισίου των δημοσίων συμβάσεων από τα δημόσια όργανα και τις αναθέτουσες αρχές.

Σε επίπεδο Περιφέρειας αρμόδιοι για την εποπτεία, τον έλεγχο και την παρακολούθηση της εκτέλεσης του έργου είναι:

- Οι Διευθυντές των σχολικών μονάδων που βεβαιώνουν την πραγματοποίηση της

μεταφορά των μαθητών (ΚΥΑ 50025/2018)

- Οι αστυνομικές και δημοτικές αρχές που ασκούν τον έλεγχο εν γένει της οδικής κυκλοφορίας
- Οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών της Περιφέρειας και τα μικτά κλιμάκια ελέγχου που ασκούν την αρμοδιότητα του ελέγχου των επαγγελματιών οδηγών και οχημάτων δημόσιας χρήσης
- Η Περιφερειακή Ομάδα Διοίκησης Έργου (ΠΟΔΕ) με διεξαγωγή δειγματοληπτικών ελέγχων για τη διαπίστωση της καλής εκτέλεση του έργου (ΚΥΑ 50025/2018)
- Ο υπάλληλος, με καθήκοντα επόπτη, της υπηρεσίας της Περιφερειακής Ενότητας που έχει την αρμοδιότητα της μεταφοράς μαθητών (άρθρο 216, Ν.4412/16)

Από την παραπάνω ανάλυση, παρατηρείται ότι στην ελληνική δημόσια διοίκηση σε επίπεδο εποπτείας και ελέγχου, χρησιμοποιείται η τακτική της ρυθμίσεως των αστοχιών με νέους αυστηρότερους και περισσότερους εποπτικούς και ελεγκτικούς μηχανισμούς. Αυτή άλλωστε είναι και η μεταρρυθμιστική λογική της χώρας που δεν επικεντρώνεται σε μία πολιτική πρόληψης αλλά περισσότερο θεραπείας. Θα έπρεπε λοιπόν οι ελεγκτικοί μηχανισμοί να προβαίνουν εκτός από τους ελέγχους νομιμότητας και σε ελέγχους αποτελεσματικότητας και απόδοσης, όπως συμβαίνει αντίστοιχα με τα Ελεγκτικά Συνέδρια άλλων χωρών της Ε.Ε.

3.8 Καθορισμός του στόχου της πολιτικής από τις Περιφέρειες

Σε μια σύγχρονη δημόσια διοίκηση κάθε δημόσια πολιτική πρέπει πρωτίστως να αποσκοπεί στην προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος. Η δημόσια πολιτική οφείλει να μελετά τη διαδικασία διά της οποίας τα προγράμματα σχεδιάζονται, εκτελούνται και αξιολογούνται και να επικεντρώνεται στον τρόπο λειτουργίας, επικοινωνίας, συντονισμού και διεκπεραίωσης του έργου από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Κατά συνέπεια η δημόσια πολιτική προσανατολίζεται στην μελέτη και τη διατύπωση μεθοδολογικών προτύπων, πραγματικών ή επιθυμητών, βάσει των οποίων, ανεξαρτήτως πεδίου, ασκείται (οντολογικά) ή πρέπει να ασκείται (δεοντολογικά) η δημόσια δράση (Τσέκος, 2021, παραδόσεις μαθήματος)

Σύμφωνα με το Ν.3852/2010, η αποστολή των Περιφερειών είναι «.....να σχεδιάζουν, προγραμματίζουν και υλοποιούν πολιτικές σε περιφερειακό επίπεδο στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, σύμφωνα με τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και της κοινωνικής συνοχής της χώρας, λαμβάνοντας υπόψη και τις εθνικές και ευρωπαϊκές πολιτικές». Από την ίδια την αποστολή προκύπτει η απαίτηση ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδίου για τη διαχείριση και αντιμετώπιση όλων των υποθέσεων τοπικού ενδιαφέροντος. Με τον τρόπο αυτό θα αποτελέσει μία αλληλέγγυα κοινωνία πολιτών με ίσα δικαιώματα, χωρίς αποκλεισμούς και διακρίσεις, με αυξημένο επίπεδο διαβίωσης, εντείνοντας την κοινωνική συνοχή και προσβλέποντας στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Στο πλαίσιο άσκησης της δημόσιας πολιτικής της Περιφέρειας για τη μεταφορά μαθητών κρίνεται σκόπιμη η διατύπωση του στόχου ως εξής:

«Εξασφάλιση ασφαλούς, ποιοτικής και απρόσκοπτης πρόσβασης ανεξαιρέτως όλων των μαθητών που δικαιούνται δωρεάν μεταφορά τηρουμένων των αρχών της νομιμότητας και οικονομικότητας και με απώτερο στόχο την παραγόμενη προστιθέμενη δημόσια αξία κατά την οποία το τελικό επιδιωκόμενο αποτέλεσμα πρέπει να είναι το δημόσιο συμφέρον».

3.9 Σχεδιασμός και οργάνωση των διαδικασιών της μεταφοράς μαθητών από τις Περιφέρειες

Τόσο σε σχεδιαστικό όσο και σε εφαρμοστικό επίπεδο η διαδικασία της μεταφοράς μαθητών χαρακτηρίζεται για την δυστοκία και την πολυπλοκότητά της δεδομένου ότι πρόκειται για ένα δυναμικό σύστημα διαρκούς εξέλιξης με κοινωνικό-οικονομικό αντίκτυπο. Οι καταγιστικές τροποποιήσεις του θεσμικού πλαισίου, οι προπαρασκευαστικές διαδικασίες, οι χρονοβόρες διαγωνιστικές διαδικασίες, η διαρκής και συνήθως απρόβλεπτη τροποποίηση του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου των συμβάσεων καθόλη τη διάρκεια του σχολικού έτους, οι ιδιόζουσες περιπτώσεις μαθητών (σοβαρά κινητικά και ψυχικά προβλήματα, ευάλωτες κοινωνικά ομάδες, ρομά, πρόσφυγες κλπ) και το πλήθος των συμμετεχόντων/εμπλεκόμενων, είναι μόνο ορισμένοι από τους παράγοντες που καθιστούν τη διαδικασία εξαιρετικά «επώδυνη» για όλους.

Οι Παράγοντες που διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη του στόχου είναι οι εξής:

- Το εύρος και ο δυναμικός χαρακτήρας του έργου
- Οι αυξημένες ανάγκες τροποποίησης του έργου σε όλη τη διάρκειά του
- Ο σχεδιασμός των γραμμών της τακτικής συγκοινωνίας
- Η ύπαρξη ιδιοκτητών μέσων των ΟΤΑ
- Η διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης
- Η διοικητική επάρκεια-ικανότητα του δημοσίου τομέα
- Το αυξημένο κόστος του έργου

Σημαντικοί θεωρούνται και ορισμένοι περιορισμοί στις διαδικασίες που προκύπτουν βάσει του θεσμικού πλαισίου, όπως:

- Μέχρι την 31^η Ιανουαρίου κάθε έτους οι Περιφέρειες συλλέγουν τα εκτιμώμενα στοιχεία των δικαιούχων από τους Διευθυντές των σχολικών μονάδων, τα οποία αξιολογούν προκειμένου να καθορίσουν αρχικώς τον τρόπο μεταφοράς του κάθε δικαιούχου και περαιτέρω τον σχεδιασμό και την κοστολόγηση των δρομολογίων για τους δικαιούχους που εμπίπτουν στη Δημόσια Σύμβαση.
- Η περίοδος της διαγωνιστικής διαδικασίας, η οποία πρέπει να εκκινήσει τουλάχιστον έξι (6) μήνες πριν την έναρξη του επόμενου σχολικού έτους.
- Η διαγωνιστική διαδικασία θα πρέπει να ολοκληρωθεί (με την υπογραφή συμβάσεων) έγκαιρα και πριν την έναρξη του σχολικού έτους
- Η ισχύς των συμβάσεων που προσδιορίζεται από ένα (1) έως και τρία (3) σχολικά έτη, πλέον της δυνατότητας παράτασης που επεκτείνεται έως και πέντε (5) μήνες.
- Ποσοστό προαίρεση έως 20% επί της συμβατικής αξίας για τυχόν τροποποίηση δρομολογίων που προκύπτουν κατά την εκτέλεση των συμβάσεων.
- Τήρηση του κριτηρίου της οικονομικότητας και της νομιμότητας κατά τον σχεδιασμό

Αρκετά μεγάλο είναι το πλήθος των συμμετεχόντων και εμπλεκόμενων που επηρεάζουν ή επηρεάζονται από το έργο και άρα επηρεάζουν δυνητικώς το αποτέλεσμά του. Αυτοί είναι οι εξής:

- Οι ωφελούμενοι μαθητές και οι γονείς/κηδεμόνες τους

- Οι διευθυντές των σχολείων
- Οι διευθύνσεις πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης κάθε νομού
- Οι αιρετοί Προϊστάμενοι των Περιφερειών (Περιφερειάρχης, Αντιπεριφερειάρχες χωρικοί και θεματικοί)
- Τα στελέχη και οι υπάλληλοι των υπηρεσιών των Περιφερειών
- Η ΚΤΕΛ Α.Ε. ως αρμόδιος φορέας εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου
- Οι ανάδοχοι των δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών
- Οι υπάλληλοι των αρμοδίων υπηρεσιών των Δήμων και των αρμόδιων Υπουργείων (Υποδομών και Μεταφορών, Παιδείας-Έρευνας και Θρησκευμάτων, Εσωτερικών και Οικονομικών)
- Οι Επίτροποι των Ελ.Συν.

Οι ιδιαιτερότητες του έργου σε ότι αφορά το εύρος του, τις ιδιαίτερες συνθήκες εκτέλεσής του, της επεξεργασίας και τελικής κατάρτισης των δρομολογίων που θα το αποτελούν, καθώς και η αναγκαιότητα συντονισμού και συνεργασίας υπηρεσιών προς την επίτευξη, σε σύντομο χρονικό διάστημα, όλων των απαιτητών ενεργειών για την ολοκλήρωση των διαδικασιών, καθιστούν απαραίτητη τη συγκρότηση ομάδας εργασίας αποτελούμενη από τους εξής:

- ✓ Συντονιστής-Υπάλληλος της Περιφέρειας σε θέση ευθύνης ο οποίος οργανώνει και κατευθύνει τους λοιπούς εμπλεκόμενους, παρακολουθεί την πορεία υλοποίησης των ενεργειών και επιλύει τυχόν εμπόδια και προβλήματα.
- ✓ Υπεύθυνοι σχεδιασμού, συνήθως υπάλληλοι οικονομικών τμημάτων ή τμημάτων δια βίου μάθησης. Συλλέγουν τα στοιχεία των δικαιούχων μαθητών από τα σχολεία, καθορίζουν τον τρόπο μεταφοράς, διαχειρίζονται τα μαθητικά επιδόματα και αναλαμβάνουν το σχεδιασμό των απαιτούμενων δρομολογίων που θα εκτελεστούν με δημόσια σύμβαση, λαμβάνοντας υπόψη τις παραμέτρους όπως αυτές αναλύονται στην σχετική ΚΥΑ.
- ✓ Υπεύθυνοι κοστολόγησης δρομολογίων, συνήθως υπάλληλοι τεχνικών τμημάτων (μηχανικοί). Αρμόδιοι για την κοστολόγηση, την αποτύπωση χιλιομετρικών αποστάσεων δρομολογίων μεταφοράς μαθητών και την σύνταξη Τεχνικής Έκθεσης.

- ✓ Υπεύθυνοι ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων, συνήθως υπάλληλοι οικονομικών τμημάτων, οι οποίοι καταρτίζουν τους όρους των διακηρύξεων, αναλαμβάνουν τη διενέργεια των διαγωνισμών έως και την υπογραφή των συμβάσεων σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Επιπροσθέτως επιλαμβάνονται θεμάτων Ελεγκτικού Συνεδρίου, προδικαστικών προσφυγών και διοικητικών προσφυγών.
- ✓ Επόπτης, συνήθως υπάλληλος τμήματος δια βίου μάθησης. Αναλαμβάνει να εποπτεύει την εκτέλεση του μεταφορικού έργου, φροντίζει να είναι πάντα επικαιροποιημένα τα δικαιολογητικά των αναδόχων μεταφορέων και επιλαμβάνεται όποιου ζητήματος ανακύψει.

Στο έργο της ομάδας περιλαμβάνονται επίσης, η τροποποίηση των δρομολογίων και η δημιουργία νέων δρομολογίων, ανάλογα με τις ανάγκες που θα προκύψουν κατά τη διάρκεια του σχολικού έτους.

Τα τμήματα Πληροφορικής παρέχουν τεχνική υποστήριξη όπου αυτή απαιτείται για την ολοκλήρωση των διαδικασιών.

Επίσης η Νομική Υπηρεσία παρέχει όταν ζητηθεί από την ομάδα εργασίας, γνωμοδοτήσεις και νομικές συμβουλές.

Ωστόσο παράλληλα με την ανωτέρω ομάδα εργασίας, λειτουργούν σύμφωνα με την ΚΥΑ και οι κάτωθι ομάδες:

- ✓ Περιφερειακή Ομάδα Διοίκησης Έργου (ΠΟΔΕ). Αποτελείται από έναν συντονιστή, εκπροσώπους υπαλλήλους των Περιφερειακών Ενοτήτων, της Περιφερειακής Διεύθυνσης Εκπαίδευσης και της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων. Το έργο της είναι κυρίως συντονιστικό και αφορά στο επίπεδο της Περιφέρειας. Διενεργεί δειγματοληπτικούς ελέγχους, προτείνει βελτιώσεις και επιλύει προβλήματα. Επίσης εισηγείται προτάσεις προς την Συντονιστική Ομάδα Διοίκησης Έργου (ΣΟΔΕ)..
- ✓ Συντονιστική Ομάδα Διοίκησης Έργου (ΣΟΔΕ). Αποτελείται από υπαλλήλους των εμπλεκόμενων Υπουργείων και εκπρόσωπο της Ένωσης Περιφερειών. Το έργο της αφορά την παρακολούθηση σε εθνικό επίπεδο, την υποστήριξη σε νομοθετικά ζητήματα, την υποβολή βελτιωτικών προτάσεων και τον έλεγχο των απολογιστικών στοιχείων για κάθε Περιφέρεια.

Δυνατότητες και συνεργασίες των ΟΤΑ για το έργο της μεταφοράς των μαθητών

Η Περιφέρεια έχει τη δυνατότητα, σύμφωνα με το άρθρο 186 του Ν. 3852/2010, να ζητά

την τροποποίηση των γραμμών της τακτικής συγκοινωνίας προκειμένου να την προσαρμόζει στις ανάγκες της σχολικής μεταφοράς. Η κατεύθυνση αυτού του σχεδιασμού θα αποτελούσε ίσως το ιδανικότερο σενάριο, δεδομένου ότι θα εξυπηρετούνταν ένα μεγάλο ποσοστό μαθητών με τη χορήγηση Ε.Μ.Δ. και έτσι, η διοίκηση θα εστίαζε σε πολύ λιγότερους μαθητές οι οποίοι θα μεταφέρονταν με ανάθεση δημόσιας σύμβασης. (Αναγνωστοπούλου, Μορφουλάκη & Παπανικολάου, 2011, σελ. 4-6)

Σημαντικός παράγοντας για την οργάνωση του έργου της μεταφοράς των μαθητών σε μία Περιφέρεια είναι η ύπαρξη κατάλληλων μεταφορικών μέσων ιδιοκτησία ΟΤΑ. Έτσι οι Δήμοι και οι Περιφέρειες μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου έκαστου έτους οφείλουν να βεβαιώνουν την ύπαρξη των μέσων τους στην αρμόδια υπηρεσία της Περιφέρειας για να ληφθεί υπόψη κατά το σχεδιασμό του έργου της μεταφοράς μαθητών. Η εν λόγω ενέργεια είναι ουσιαστική για την οργάνωση του έργου, ειδικά σε περιπτώσεις που δεν επαρκούν τα δημόσια μέσα μεταφοράς.

Οι ΟΤΑ έχουν τη δυνατότητα σύναψης σύμβασης διαδημοτικής ή διαβαθμιδικής συνεργασίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του αρ. 99 του ν. 3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87) και του αρ.223 του Ν.3463/2006. Μέσω των συνεργασιών αυτών τίθεται η δυνατότητα, για την εξυπηρέτηση του σκοπού της σύμβασης, να διατίθενται είτε το προσωπικό των συμβαλλομένων είτε τα οχήματα τους συμπεριλαμβανομένων και των σχολικών λεωφορείων. Σε μία τέτοια συνεργασία δύναται να συμμετέχει και νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου ή σύνδεσμος στον οποίο μετέχει ο φορέας που αναλαμβάνει την αρμοδιότητα. Μία άλλη μορφή συνεργασίας στην οποία μπορούν να ανατρέχουν οι ΟΤΑ είναι η σύναψη Προγραμματικής σύμβασης σύμφωνα με το άρθρο 100 του ν. 3852/2010. Στο πλαίσιο μιας Προγραμματικής σύμβασης μπορούν να ορίζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών, στα οποία εμπíπτουν η απασχόληση προσωπικού και η παραχώρηση της χρήσης μέσων του ενός συμβαλλομένου στον άλλον. Έτσι λοιπόν οι ΟΤΑ δύναται να ζητούν από τα νομικά τους πρόσωπα ή από φορείς του Δημοσίου τομέα τη συνδρομή τους σε προσωπικό και οχήματα για την εκτέλεση του έργου της μεταφοράς μαθητών. Ακόμα μία δυνατότητα συνεργασίας προκύπτει από διάταξη του Ν. 3852/2010, σύμφωνα με το αρ.194 του οποίου, οι Περιφέρειες έχουν τη δυνατότητα να συνιστούν μία επιχείρηση, με τη μορφή αναπτυξιακής ανώνυμης εταιρίας, με την προϋπόθεση ότι δε συμμετέχουν σε άλλη. Αντικείμενο της εταιρείας, μεταξύ άλλων, είναι η επιστημονική και τεχνική υποστήριξη των περιφερειών της Ένωσης Περιφερειών και άλλων φορέων, η προώθηση της επιχειρηματικής, οικονομικής και γενικότερα βιώσιμης ανάπτυξης της περιφέρειας, η ανάπτυξη δραστηριοτήτων προστασίας του περιβάλλοντος.

Αναφορικά με το μετοχικό κεφάλαιο δύναται να συμμετέχουν περιφέρειες και δήμοι ή και άλλοι φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Με την προϋπόθεση ότι οι ΟΤΑ και οι λοιποί φορείς της Τ.Α. κατέχουν την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου, στην εταιρία μπορούν να συμμετέχουν φορείς του δημόσιου τομέα, συνεταιρισμοί και ενώσεις αυτών, επιστημονικοί φορείς, επιμελητήρια, φορείς συλλογικών κοινωνικών ή οικονομικών συμφερόντων, καθώς και τράπεζες και πιστωτικά ιδρύματα. Τέλος οι εταιρίες αυτές μπορούν να μετέχουν σε άλλες επιχειρήσεις για τους αναπτυξιακούς σκοπούς της Περιφέρειας. Μέσω αυτής της μορφής συνεργασίας των ΟΤΑ και άλλων φορέων του δημοσίου τομέα παρέχεται η δυνατότητα εκτέλεσης της μεταφοράς των μαθητών είτε μεταξύ τους είτε με τρίτους. (Αναγνωστοπούλου & Μορφουλάκη, 2010, σελ. 50-57)

Όπως προέκυψε, από την ανωτέρω εκτενή ανάλυση των αρμοδιοτήτων και δυνατοτήτων των ΟΤΑ σχετικά με τις μεταφορές, διαπιστώνεται ότι ενώ μπορούν να διενεργούν, μέσω διαφόρων τρόπων συνεργασίας, μεταφορές μαθητών με ιδιότητα μέσα, εφόσον είναι αδύνατη η μεταφορά τους με μεταφορικά μέσα δημόσιας χρήσης, αυτό στην πραγματικότητα υφίσταται σε ελάχιστες περιπτώσεις. Ως επί το πλείστον η υφιστάμενη κατάσταση, με την ελάχιστη διαθεσιμότητα ιδιόκτητων μέσων των ΟΤΑ, συνεπάγεται την ολοένα και μεγαλύτερη ανάγκη χρήσης της επιλογής της δημόσιας σύμβασης. Με αποτέλεσμα να εντείνεται η πολυπλοκότητα του έργου, να αυξάνονται οι απαιτούμενοι πόροι και να δημιουργούνται πρόσθετα διοικητικά βάρη στην Περιφέρεια.

Η διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης

Η διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης για το έργο της μεταφοράς των μαθητών θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως «αρτηριοσκληρωτική», τόσο για το διοικητικό βάρος που επιφορτίζονται οι υπηρεσίες της Περιφέρειας, όσο και για τον ρόλο που εντέλει παίζει στην αποτελεσματικότητα του έργου. Προκειμένου να γίνει αντιληπτός ο ανωτέρω χαρακτηρισμός, κρίνεται σκόπιμη η αποτύπωση της διαδικασίας των ενεργειών και των εμπλεκόμενων μερών, με χρονικούς προσδιορισμούς, από την έναρξή της έως και την ολοκλήρωσή της με την υπογραφή της Σύμβασης ή των Συμβάσεων. Ο παρακάτω πίνακας αφορά μία συνήθη διαδικασία ανοικτού διαγωνισμού μεταφοράς μαθητών, η οποία διενεργείται από Περιφερειακή Ενότητα, και ο εκτιμώμενος προϋπολογισμός της είναι άνω των ορίων που τίθενται από τις Οδηγίες (ήτοι άνω των 215.000,00 €):

A/A	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΑΡΜΟΔΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ / ΟΡΓΑΝΟ
-----	-----------	---------------------------

1	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ, ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ	ΤΜΗΜΑ ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗ Π.Ε.
2	ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΟΜΑΔΑ ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗΣ Π.Ε.
3	ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΣ-ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΟ ΑΙΤΗΜΑ ΚΗΜΔΗΣ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
4	ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΔΑΠΑΝΗΣ	ΔΙΑΤΑΚΤΗΣ –ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
5	ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΣΤΗ ΔΙΑΥΓΕΙΑ & ΚΗΜΔΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΔΑΠΑΝΗΣ	ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ Π.Ε.
6	ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΠΡΟΣ Ο.Ε ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΔΙΑΚΥΡΗΣΗΣ & ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
7	ΕΚΔΟΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ/ ΟΡΩΝ ΔΙΑΚΗΡΥΞΗΣ / ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
8	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟΥ ΔΙΑΚΗΡΥΞΗΣ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
9	ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΩΝ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ (35 ΗΜΕΡΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ)	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
10	ΤΕΛΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΔΙΑΚΗΡΥΞΗΣ / ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ/ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
11	ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
12	ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ ΣΤΟ ΚΗΜΔΗΣ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
13	ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΔΙΑΚΗΡΥΞΗΣ ΣΤΟ ΚΗΜΔΗΣ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
14	ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ ΣΤΗ ΔΙΑΥΓΕΙΑ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
15	ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ ΣΕ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
16	ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΟ Ε.Σ.Η.ΔΗ.Σ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
17	ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ, ΔΙΑΚΗΡΥΞΗΣ ΣΤΟ ΕΠΙΣΗΜΟ SITE ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
18	ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΑΠΟΣΦΡΑΓΙΣΗ ΤΟΥ ΦΑΚΕΛΟΥ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
19	ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΓΓΥΗΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΟΛΩΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
20	ΕΛΕΓΧΟΣ & ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΩΝ - ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ	ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
21	ΣΥΝΤΑΞΗ Α ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ / ΣΤΑΔΙΟ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
22	ΔΙΑΒΙΒΑΣΗ Α ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ	ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
23	ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΑΠΟΣΦΡΑΓΙΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.

24	ΑΠΟΣΦΡΑΓΙΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ	ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
25	ΠΡΑΚΤΙΚΟ Β ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
26	ΔΙΑΒΙΒΑΣΗ Β ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ	ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
27	ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ Α & Β ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣ Ο.Ε.	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
28	ΕΚΔΟΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ Ο.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
29	ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ (10 ΗΜΕΡΗ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΑΔΟΧΟ)	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
30	ΥΠΟΒΟΛΗ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΚΥΡΩΣΗΣ	ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΣ ΑΝΑΔΟΧΟΣ
31	ΥΠΟΒΟΛΗ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΚΥΡΩΣΗΣ ΣΕ ΕΝΤΥΠΗ ΜΟΡΦΗ (3 ΗΜΕΡΕΣ ΜΕΤΑ)	ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΣ ΑΝΑΔΟΧΟΣ
32	ΑΠΟΣΦΡΑΓΙΣΗ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΚΥΡΩΣΗΣ	ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
33	ΣΥΝΤΑΞΗ Γ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΚΥΡΩΣΗΣ	ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
34	ΔΙΑΒΙΒΑΣΗ Γ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ	ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
35	ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ Γ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣ Ο.Ε.	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
36	ΕΚΔΟΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ Ο.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΚΥΡΩΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
37	ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΚΑΤΑΚΥΡΩΣΗΣ ΜΕ ΕΝΣΩΜΑΤΩΜΕΝΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΑΙ ΜΕ ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ ΤΑ Α, Β, Γ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΕΣ ΜΕ ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
38	ΑΝΑΜΟΝΗ 10 ΗΜΕΡΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΚΑΤΑΚΥΡΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΥΧΟΝ ΠΡΟΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
39	ΔΙΑΒΙΒΑΣΗ ΣΧΕΔΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΗ ΦΑΚΕΛΟΥ ΓΙΑ ΠΡΟΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΣΕ ΕΠΙΤΡΟΠΟ ΕΛ.ΣΥΝ. ΝΑΥΠΛΙΟΥ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
40	ΠΡΑΞΗ ΠΡΟΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ (ΣΥΝΗΘΩΣ 1 ΜΗΝΑ ΜΕΤΑ)	ΕΠΙΤΡΟΠΟΣ
41	ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΥΔ ΠΕΡΙ ΟΨΙΓΕΝΩΝ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
42	ΥΠΟΒΟΛΗ ΥΔ	ΟΡΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΑΔΟΧΟΣ

43	ΑΝ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ Η ΥΔ ΜΝΗΜΟΝΕΥΕΤΑΙ ΣΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ, ΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ Η ΥΔ ΕΛΕΓΧΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΙΣΗΓΕΙΤΑΙ ΣΤΗΝ Ο.Ε ΑΝΑΛΟΓΩΣ	ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
44	ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΚΑΤΑΚΥΡΩΣΗΣ ΣΤΟ ΚΗΜΔΗΣ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
45	ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ (15 ΗΜΕΡΗ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ)	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
46	ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΑΠΟ ΑΝΑΔΟΧΟ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗ	ΑΝΑΔΟΧΟΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗΣ
47	ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.
48	ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΣΤΟ ΚΗΜΔΗΣ (ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ, ΣΥΝΗΘΩΣ 3 ΗΜΕΡΕΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗ)	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ Π.Ε.

Από τον ανωτέρω πίνακα διαπιστώνεται:

- Η πολυπλοκότητα και πληθώρα των διαδικασιών, που παρά τις συνεχόμενες προσπάθειες που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία έτη, για την απλοποίηση τους, αυτές συνεχίζουν να μεγεθύνονται.
- Οι ασφυκτικοί χρόνοι που απαιτούνται για την προετοιμασία και ολοκλήρωση των διαδικασιών πριν την έναρξη του σχολικού έτους.
- Το μεγάλο διοικητικό βάρος που επιφορτίζονται και οι ανάδοχοι και οι υπάλληλοι των Π.Ε.
- Η τεχνογνωσία και η εμπειρία που απαιτείται για την ορθή εκτέλεση όλων των διαδικασιών.

Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να επισημανθεί ότι μία τέτοια διαδικασία ολοκληρώνεται συνήθως σε χρόνο μεγαλύτερο των έξι μηνών, χωρίς να υπολογιστούν ενδεχόμενες προσφυγές ή άλλα ένδικα βοηθήματα, όπου κωλύουν -άρα παρατείνουν- την υπογραφή της σύμβασης έως την εκδίκασή των. Επιπροσθέτως να τονιστεί ότι σε μία διαγωνιστική διαδικασία πιθανόν να μείνουν και άγονα δρομολόγια (ήτοι χωρίς προσφορά ή χωρίς αποδεκτή προσφορά) τα οποία αντιμετωπίζονται εκ νέου με καινούρια διαγωνιστική διαδικασία.

Οι διαδικασίες για τη μεταφορά μαθητών σχεδιάζονται με στοιχεία προηγούμενων ετών τα

οποία δεν είναι οριστικά, έτσι η διαδικασία ξεκινά με δεδομένα μειονεκτήματα. Ως εκ τούτου απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή από τις υπηρεσίες των Περιφερειών στο πλαίσιο των τροποποιήσεων του έργου, οι οποίες είναι αναπόφευκτες, συχνότερες και χρίζουν ιδιαίτερης αντιμετώπισης.

Όταν προκύψουν νέες ανάγκες μεταφοράς (όπως εγγραφές νέων μαθητών ή μετεγγραφές) κύριος σκοπός είναι αυτές να ενσωματωθούν στο τρέχον μεταφορικό έργο. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό ή εάν η εν δυνάμει τροποποίηση ξεπερνά τη ρήτρα προαίρεσης της υφιστάμενης σύμβασης, τότε ο μόνος τρόπος για την εξυπηρέτησή τους είναι η ανάθεση με δημόσια σύμβαση, η οποία επιτυγχάνεται μέσω των εξής δυνατοτήτων:

- α) προκήρυξη νέου διαγωνισμού ή απευθείας ανάθεσης (αναλόγως του προϋπολογισμού)
- β) προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση του αρθ.32 του Ν.4412/2016.

Σε κάθε περίπτωση ωστόσο η εξυπηρέτηση νέων δρομολογίων που προκύπτουν κατά τη διάρκεια του σχολικού έτους αποτελεί μια εξαιρετικά χρονοβόρα διαδικασία, με αντίκτυπο και στους μαθητές αλλά και στις υπηρεσίες της Περιφέρειας.

Η Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. (2021) στην κατευθυντήρια οδηγία 27 που εξέδωσε με στόχο τη μείωση των επαναλαμβανομένων πλημμελειών – παρατυπιών που έχουν διαπιστωθεί κατά το σχεδιασμό και την υλοποίηση διαγωνιστικών διαδικασιών, σημειώνει ότι μία από τις πιο συνήθεις συστάσεις της για τις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων μεταφοράς μαθητών αφορά την αντιμετώπιση των νέων δρομολογίων. Συγκεκριμένα οι συστάσεις της Αρχής ήταν η πρόβλεψη, στην διακήρυξη του διαγωνισμού, ρήτρας τροποποίησης, προκειμένου να εξυπηρετείται η ανάγκη κάλυψης νέων δρομολογίων σε όλη τη διάρκεια του εκάστοτε σχολικού έτους. Στην ίδια Οδηγία επίσης επισημάνθηκε ότι, για τη μεταφορά μαθητών, προκρίνεται ως ενδεδειγμένη λύση η εφαρμογή Δυναμικού Συστήματος Αγορών (ΔΣΑ). Το ΔΣΑ αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο που παρέχει ευελιξία, επιτάχυνση διαδικασιών, μείωση διοικητικών βαρών και εξασθένιση των μέχρι σήμερα παθογενειών, τόσο σε σχεδιαστικό όσο και σε εκτελεστικό επίπεδο. Η Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ προς το σκοπό αυτό έχει ήδη εκδώσει σχετικό υπόδειγμα ΔΣΑ που αφορά τη μεταφορά μαθητών και είναι έτοιμο προς χρήση από τις Περιφέρειες.

Αναφορικά με το αυξημένο κόστος του έργου, είναι γεγονός ότι κάθε χρόνο μεταφέρεται ένα υπέρογκο ποσό (170.000.000,00 € περίπου) από το Υπουργείο Εσωτερικών προς τις

Περιφέρειες της χώρας για τη σχολική μεταφορά (ΚΥΑ 50025/2018). Επί καθημερινής βάσεως μετακινούνται περίπου 215.000 μαθητές με σχολικά λεωφορεία τα οποία εκτελούν περίπου 12.000 δρομολόγια (πρωινά και απογευματινά) προκειμένου να εξυπηρετήσουν τους ωφελούμενους. (Κοτούλα, 2021, σελ. 45)

Σύμφωνα με τα στοιχεία που εξάχθηκαν από την Οπτικοποίηση δεδομένων (data visualization) ηλεκτρονικών διαγωνισμών ΕΣΗΔΗΣ, η οποία σχεδιάστηκε, υλοποιήθηκε και ανανεώνεται από το Τμήμα Μητρώου Οικονομικών Φορέων, Επιτελικής Πληροφόρησης, Στατιστικών και Απολογιστικών Στοιχείων της Γενικής Διεύθυνσης Δημοσίων Συμβάσεων: Για το έτος 2021, η μεταφορά μαθητών στους ΟΤΑ κατέχει την πρώτη θέση σε πλήθος (125) διαγωνισμών παροχής υπηρεσιών και την δεύτερη σε κόστος διαγωνισμών (72.867.773,00 ευρώ).

Από τα αντίστοιχα στοιχεία Οπτικοποίησης δεδομένων συμβάσεων του ΚΗΜΔΗΣ έτους 2021, προκύπτει ότι η μεταφορά των μαθητών καταλαμβάνει την πρώτη θέση σε πλήθος συμβάσεων (1.741 συμβάσεις), την δεύτερη θέση με τη μεγαλύτερη συνολική αξία συμβάσεων (67.546.345,00 ευρώ) των συμβάσεων γενικών υπηρεσιών που έχουν συναφθεί από ΟΤΑ.

Να σημειώσουμε ότι τα ανωτέρω ποσά υπολείπονται του πραγματικού κόστους του συνόλου του έργου της μεταφοράς καθώς σε αυτά δε εμπεριέχονται τα κόστη των Ε.Μ.Δ. και τα μαθητικά επιδόματα.

Κεφάλαιο 4ο : Η μεταφορά μαθητών σε άλλες χώρες της Ευρώπης

4.1 Συστήματα μεταφοράς μαθητών σε χώρες της Ευρώπης

Τα συστήματα μεταφοράς μαθητών των ευρωπαϊκών χωρών προσομοιάζουν με αυτά της Ελλάδας. Η πεζή μετακίνηση και η χρήση ποδηλάτου είναι αρκετά διαδεδομένα μέσα μετακίνησης, ωστόσο το μεικτό σύστημα μετακίνησης που περιλαμβάνει τη χρήση σχολικών λεωφορείων και μέσων δημοσίων συγκοινωνιών είναι αυτό που επικρατεί. Οι χώρες **Γαλλία, Ελβετία, Σουηδία, Γερμανία και Φινλανδία** χρησιμοποιούν κυρίως τις ίδιες μεθόδους για τη μεταφορά μαθητών από/προς το σχολικές μονάδες, με την Ελλάδα. Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά που είναι κοινό σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες (Φινλανδία, Ελβετία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο) είναι το κριτήριο «απόσταση από το σχολείο», το οποίο εφαρμόζεται με διαφορετικό τρόπο σε κάθε χώρα. Ένα δεύτερο κριτήριο είναι η ηλικία των μαθητών (Γαλλία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο, Ελβετία). Από την άλλη, η μεταφορά μαθητών με αναπηρία και κινητικά προβλήματα είναι υποχρεωτική από όλες τις ευρωπαϊκές χώρες. Το σχολικό σύστημα μεταφοράς διαχειρίζονται οι τοπικές σχολικές αρχές (Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία, Ελβετία) και η Τ.Α. (Γαλλία, Σουηδία, Ελλάδα). Η χρηματοδότηση προέρχεται από την Κεντρική Διοίκηση, την Τοπική Αυτοδιοίκηση, ή και τα δύο μαζί (Σουηδία). (Kotoula et al., 2017, p. 390).

Στη **Σουηδία** η μεταφορά των μαθητών υποχρεωτικής εκπαίδευσης (7-16 ετών) παρέχεται δωρεάν, ενώ οι μαθητές μη-υποχρεωτικής εκπαίδευσης λαμβάνουν επίδομα. Αξιοσημείωτο είναι το σύστημα σχολικής μεταφοράς με αμαξίδια «προσωπικής ταχείας μεταφοράς» (Personal rapid transit ή Pod Cars) τα οποία κινούνται πάνω σε μονότροχες σιδηροδρομικές γραμμές, που εφαρμόζεται στην πανεπιστημιακή πόλη της Uppsala. Τα πλεονεκτήματα του εναλλακτικού αυτού μέσου αφορούν την ασφάλεια αλλά και το χαμηλό ενεργειακό κόστος.

Στη **Γερμανία** χρησιμοποιούνται κυρίως τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία για τις πρωινές και μεσημεριανές σχολικές μεταφορές, ενώ τον υπόλοιπο χρόνο χρησιμοποιούνται για την τακτική συγκοινωνία με διαφορετικές στάσεις. Επιπρόσθετα χρησιμοποιούνται τα minibus έως 8 επιβατών ή τα ταξί. Η ασφάλεια είναι θέμα μείζονος σημασίας για τη χώρα

γι' αυτό εκτός από την ειδική σήμανση πάνω στα οχήματα έχουν θεσμοθετηθεί και άλλοι κανόνες. Για παράδειγμα κατά τη στάση του λεωφορείου ανάβει ειδική σήμανση και απαγορεύεται οποιαδήποτε προσπέραση, ενώ τα όρια ταχύτητας που έχουν οριστεί είναι τα 50 χλμ μέσα στην πόλη και 80 χλμ έξω από τη πόλη. (Αναγνωστοπούλου & Μορφουλάκη, 2010, σελ. 34-35 & 37-38)

Στην **Ιταλία** προωθούνται μελέτες για μετάβαση σε συστήματα έξυπνων, πράσινων και ολοκληρωμένων αστικών μεταφορών. Για την υλοποίηση τους η Πολιτεία παρέχει 20 εκατομμύρια ευρώ σε μεγάλους δήμους (με πληθυσμιακό κριτήριο) προκειμένου να εφαρμόσουν στις σχολικές μετακινήσεις τους οχήματα ηλεκτρικά και υβριδικά. (Παπουλιάκος, 2021, σελ.26-27).

Στην **Ολλανδία**, το 90% των μαθητών πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης ζει σε κοντινή απόσταση από το τοποθεσία του σχολείου (1 χλμ.) και το 97% βρίσκονται σε απόσταση λιγότερο από 2 χλμ. Περίπου το 30% των παιδιών μεταφέρονται στο σχολείο με αυτοκίνητο, τα υπόλοιπα περπατούν ή κάνουν ποδήλατο, μόνα τους ή με γονείς ή άλλους συνοδούς. Είναι ενδιαφέρον ότι από την ηλικία των 8 έως 9 ετών, τα παιδιά αρχίζουν να μετακινούνται ανεξάρτητα στο σχολείο, ενώ συνολικά το 17% των παιδιών του δημοτικού σχολείου (4–12 ετών) πηγαίνουν στο σχολείο μόνοι τους. Οι γονείς έχουν έναν ξεχωριστό ρόλο στο να διδάξουν στα παιδιά τους να αξιολογούν τις καταστάσεις κυκλοφορίας μόνα τους.

Στην **Πολωνία**, ο ρόλος των γονέων έχει ρυθμιστεί από το νόμο. Διατάξεις του Νόμου Οδικής Κυκλοφορίας ορίζει ότι ένα παιδί έως 7 ετών μπορεί να χρησιμοποιεί δημόσιο δρόμο μόνο όταν βοηθείται από άτομο ηλικίας τουλάχιστον 10 ετών (π.χ. μεγαλύτερο αδερφό). Σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου, τα παιδιά των μεγάλων τάξεων του δημοτικού σχολείου και της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης θα πρέπει να μπορούν να περπατούν από/προς το σχολείο σε απόσταση έως 3 km και 4 km αντίστοιχα. Αν η απόσταση υπερβαίνει τα παραπάνω όριο, η Τ.Α. θα πρέπει να παρέχει δωρεάν μεταφορά και επίβλεψη ή αποζημίωση σε περίπτωση που οι γονείς χρησιμοποιούν τα δικά τους οχήματα. (Masoumi et al., 2020, pp.3-4).

Σε αρκετές χώρες, ανάμεσά τους το **Ηνωμένο Βασίλειο** και η **Ιταλία**, τα τελευταία χρόνια έχει υιοθετηθεί ως εναλλακτικός τρόπος μεταφοράς το σχολικό λεωφορείο με τα πόδια (στα αγγλικά το “walking school bus”, στα ιταλικά το “Pedibus”). Πρόκειται για μία μικρή ομάδα μαθητών, τα οποία περπατούν σε σειρά σε πεζοδρόμιο και συνοδεύονται από έναν ή δύο ενήλικες (είτε γονείς είτε άλλα άτομα) με σταθερές διαδρομές, δρομολόγια και στάσεις. Πρόκειται για έναν πιο υγιεινό τρόπο για να πάνε τα παιδιά στο σχολείο μειώνοντας ταυτόχρονα την κυκλοφοριακή συμφόρηση και δημιουργώντας μία καλύτερη

επαφή με τη γειτονιά. Μια σειρά από πιεστικές κοινωνικές προκλήσεις καθιστούν επίκαιρη την αξία τους και μελλοντικά είναι πιθανό να είναι πιο βιώσιμα και να χρησιμοποιηθούν από περισσότερες χώρες. (Γκάνια, 2011, σελ.20) & (Smith et al., 2015, pp.1-3).

4.2 Καλές πρακτικές ευρωπαϊκών χωρών που μπορούν να εφαρμοστούν και στην Ελλάδα

Πολλές είναι εκείνες οι καλές πρακτικές ευρωπαϊκών συστημάτων μεταφοράς μαθητών που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και από το ελληνικό μοντέλο, προκειμένου να βελτιωθεί το υφιστάμενο σύστημα. Παρακάτω παρατίθενται ορισμένες από αυτές κατά την κρίση του γράφοντος :

- ✓ Ειδικά δρομολόγια με συγκεκριμένες διαφορετικές στάσεις και ώρες που αφορούν μόνο εξυπηρέτηση μαθητών και εκτελούνται από τα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας (πρακτική που εφαρμόζεται στη **Γερμανία**).
- ✓ Υποχρεωτική παρουσία συνοδών εάν το 50% των θέσεων του λεωφορείου καταλαμβάνονται από μαθητές κάτω των 12 ετών (πρακτική που εφαρμόζεται στην **Ισπανία** και στην **Πορτογαλία** αυστηρότερα).
- ✓ Ειδική σήμανση ή ξεχωριστό χρώμα για τα οχήματα που εκτελούν τη μεταφορά των μαθητών (πρακτική που εφαρμόζεται στη **Γερμανία**).
- ✓ Πρόσθετοι καθρέφτες οδήγησης, ζώνη ασφαλείας για κάθε επιβαίνοντα και συγκεκριμένη θέση για κάθε μαθητή (πρακτική που εφαρμόζεται στην **Αυστρία**).
- ✓ Υποχρεωτικές ετήσιες ασκήσεις εκκένωσης των λεωφορείων σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης (πρακτική που εφαρμόζεται στην **Ολλανδία**)
- ✓ Εξοπλισμός όλων των οχημάτων με ειδικό αισθητήρα δοκιμών για το αλκοόλ ("Alcolock") για την επίτευξη μηδενικού επιπέδου αλκοόλ στους οδηγούς μεταφοράς μαθητών (πρακτική που εφαρμόζεται στην Στοκχόλμη της **Σουηδίας**). (Γκάνια, 2011, σελ.16-20) & (Κοτούλα, 2021, σελ.54)

Παρότι δεν αφορά σε χώρα της Ευρώπης, κρίνεται σκόπιμο από το γράφοντα να αναφερθεί μία αξιοσημείωτη έρευνα που έγινε στις σχολικές Περιφέρειες των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Στοιχεία από την οποία θα μπορούσαν να συμβάλλουν στον εξορθολογισμό του εθνικού μας συστήματος. Η έρευνα αναφέρεται στον σχολικό εκφοβισμό και την απρεπή συμπεριφορά εντός των σχολικών λεωφορείων. Οι προτάσεις που κατέδειξε η

έρευνα για τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν τέτοια φαινόμενα, είναι οι εξής:

- Δεδομένου ότι η αναλογία των μαθητών προς τους ενήλικες κάνει το σχολικό λεωφορείο γόνιμο χώρο για ανάρμοστη συμπεριφορά, οι μαθητές χρειάζονται εποπτεία. Στο μέτρο του δυνατού, τα λεωφορεία θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με κάμερες ασφαλείας και συνοδούς λεωφορείων για την υποστήριξη των οδηγών με ένα επιπλέον ζευγάρι μάτια, προκειμένου να μην αποσπώνται από την οδήγησή τους.
- Οι προσωπικές σχέσεις, η συνεχής επικοινωνία και η αλληλεπίδραση μεταξύ όλων των μερών, συμπεριλαμβανομένων των οδηγών, των μεταφορέων, των διευθυντών, των μαθητών, των συνοδών και των γονέων είναι απαραίτητες για τη δημιουργία ασφαλών σχολικών λεωφορείων.
- Τέλος, οι Περιφέρειες πρέπει να αναπτύξουν ορθές πολιτικές και να λάβουν μέτρα για τον χειρισμό της ανάρμοστης συμπεριφοράς όταν παρουσιάζεται. Μόλις ολοκληρωθεί το περιστατικό, οι πολιτικές σχετικά με την τεκμηρίωση της ανάρμοστης συμπεριφοράς είναι κρίσιμες. Όλες οι μορφές ανάρμοστης συμπεριφοράς πρέπει να τεκμηριώνονται αμέσως σε αναφορές συμβάντων επειδή μπορούν να βοηθήσουν τους διαχειριστές να κατανοήσουν το πλαίσιο του περιστατικού και πώς να το αντιμετωπίσουν. (Hendrix & Kennedy, 2020, pp.83-87)

Μέρος Δεύτερο

Κεφάλαιο 1ο : Η περίπτωση της Περιφερειακής Ενότητας Αργολίδας

1.1 Υφιστάμενη κατάσταση του έργου στο Νομό Αργολίδας

Στο πλαίσιο της παρούσας διπλωματικής εργασίας επιλέχθηκε η μελέτη για την Περιφερειακή Ενότητα Αργολίδας, στην οποία περιλαμβάνονται σχολικές μονάδες των Δήμων Άργους-Μυκηνών, Ναυπλίου, Επιδαύρου και Ερμιονίδας. Για την πλήρη μελέτη του συστήματος σχολική μεταφοράς επιλέχθηκε το σχολικό έτος 2020-2021 καθώς έχει ήδη ολοκληρωθεί και υπάρχουν μετρήσιμα δεδομένα προς αξιολόγηση. Οι ανάγκες για τη σχολική μεταφορά ανήλθαν στους 4.364 μαθητές. Από αυτούς, σύμφωνα με τα δεδομένα των συμβάσεων του σχολικού έτους 2020-2021, οι 3.563 εξυπηρετήθηκαν με Δημόσια σύμβαση, οι 760 με ΕΜΔ-τακτική συγκοινωνία, ενώ μόλις 41 μαθητές έλαβαν το μαθητικό επίδομα. Για τη μετακίνησή τους υλοποιήθηκαν συνολικά 251 δρομολόγια την ημέρα πρωτίστως με λεωφορεία και δευτερευόντως με ταξί. Οι κύριοι ανάδοχοι των δημοσίων συμβάσεων ήταν: η ΚΤΕΛ ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ Α.Ε., ο ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΣ-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΡΑΔΙΟΤΑΞΙ ΑΡΓΟΥΣ καθώς και ορισμένοι μεμονωμένοι ιδιοκτήτες/εκμεταλλευτές Ταξί.

Δύο σημαντικά στοιχεία που θα πρέπει να επισημανθούν καθώς παίζουν καθοριστικό ρόλο για τις σχολικές μεταφορές του Νομού είναι τα εξής :

Α) Οι ΟΤΑ της Περιφερειακής Ενότητας Αργολίδας δεν διαθέτουν κατάλληλα οχήματα προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για το έργο της μεταφοράς των μαθητών και

Β) Στη Περιφερειακή Ενότητα Αργολίδας δεν υφίσταται αστική συγκοινωνία, εντός πόλεως, άρα όλοι οι μαθητές που μεταφέρονται με ΕΜΔ χρησιμοποιούν την υπεραστική τακτική συγκοινωνία (ΚΤΕΛ), ενώ οι μαθητές που δεν δικαιούνται μεταφοράς (π.χ. λόγω της μικρής απόστασης της κατοικίας από το σχολείο) αναγκάζονται να περπατούν μέσα στην πόλη.

Προβλήματα που κατά καιρούς απασχόλησαν τα Μ.Μ.Ε.

Κατά καιρούς το έργο της μεταφοράς έχει απασχολήσει, με αρνητικό τρόπο, όλους τους εμπλεκόμενους όπως και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και την κοινή γνώμη της τοπικής κοινωνίας. Μετά από έρευνα σε δημοσιογραφικές αναφορές αλλά και από τα στοιχεία που συλλέχθηκαν από την Π.Ε. Αργολίδας, παρατίθενται, χρονολογικά, ορισμένα παραδείγματα των τελευταίων ετών, με τη μορφή τίτλων και με περιληπτική αναφορά:

- **«Σε κατάληψη δύο σχολεία στην Αργολίδα για τη διακοπή μεταφοράς των μαθητών»** (newsbeast, 2012), λόγω διακοπής της μεταφοράς τους από την ΚΤΕΛ επικαλούμενη καθυστέρηση πληρωμής.
- **«Ανεστάλη η μεταφορά μαθητών με το ΚΤΕΛ Αργολίδας»** (newsbeast, 2013), ο ανάδοχος ανέστειλε το έργο ως ένδειξη διαμαρτυρίας για το γεγονός ότι η Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου ενημέρωσε την επιχείρηση ότι για να εκκαθαρίσει οφειλόμενη δαπάνη θα προβεί σε μείωση της κατά 10%.
- **«Πορεία διαμαρτυρίας μαθητών του Μουσικού Σχολείου Αργολίδας»** (eleftheriaonline.gr, 2014), οι λόγοι αφορούσαν την μη ύπαρξη αναδόχου, σε τρεις συνεχόμενες διαγωνιστικές διαδικασίες, για τα δρομολόγια μόνο του μουσικού σχολείου.
- **«Πρόστιμο στο ΚΤΕΛ Αργολίδας για τους μαθητές»** (moriasnews.gr, 2016), η Ο.Ε. της Περιφέρειας Πελοποννήσου επέβαλλε κυρώσεις στην ΚΤΕΛ Αργολίδας Α.Ε. λόγω μη εκτέλεσης δρομολογίων που αφορούσαν στη μεταφορά μαθητών στο Νηπιαγωγείο της Αρχαίας Επιδαύρου.
- **«Αργολίδα: Το ΚΤΕΛ διακόπτει τη μεταφορά μαθητών»** (EPT news, 2018), η ΚΤΕΛ Α.Ε. δεν συμμετείχε στον αρχικό και επαναληπτικό διαγωνισμό για τα σχ.ετ. 2018-19 & 2019-2020 επικαλούμενη λόγους ασύμφορα χαμηλού προϋπολογισμού.
- **«Αργολίδα: Παραμένει άλυτο το πρόβλημα μεταφοράς των μαθητών Ρομά στα σχολεία»** (anagnostis.org, 2021), κοινοβουλευτική ερώτηση του κ. Κ. Βελόπουλου σχετικά με το θέμα, όπου έπειτα από διερεύνηση απαντήθηκε αρμοδίως ότι οι συγκεκριμένοι μαθητές Ρομά κατά το τρέχον σχολικό έτος δεν είχαν συμπεριληφθεί στους πίνακες των ωφελουμένων καθώς δεν είχαν κάνει εγγραφή στα σχολικά ιδρύματα.

Στοιχεία κόστους του έργου στην Π.Ε. Αργολίδας

Στην Περιφέρεια Πελοποννήσου βάση της οπτικοποίησης των δεδομένων που αφορά σε συναφθείσες συμβάσεις από το ΚΗΜΔΗΣ (eprocurement.gov.gr, 2022), προκύπτει ότι κατά το έτος 2021 υπεγράφησαν σε όλο το φορέα της Περιφέρειας Πελοποννήσου (Π.Ε. Αργολίδας, Αρκαδίας, Λακωνίας, Μεσσηνίας, Κορινθίας) 168 συμβάσεις μεταφοράς μαθητών συνολικής αξίας **14.755.806,00 €**.

Στην Π.Ε. Αργολίδας σύμφωνα με τα στοιχεία της τελευταίας διακήρυξης με αριθμό 850/2020 και Α/Α συστήματος ΕΣΗΔΗΣ 95294 (ΑΔΑΜ 20PROC007072240): «*Διακήρυξη Ηλεκτρονικού, ανοικτού, άνω των ορίων, μειοδοτικού διαγωνισμού για την ανάθεση υπηρεσιών μεταφοράς μαθητών Α/θμιας & Β/θμιας Εκπαίδευσης, χωρικής αρμοδιότητας Π.Ε. Αργολίδας, για τα σχολικά έτη 2020-21, 2021-22 & 2022-23*», ο προϋπολογισμός του έργου της τριετίας ανήλθε σε **18.118.997,67 €** συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. και δικαιωμάτων προαίρεσης-παράτασης. Ωστόσο από τη διαγωνιστική διαδικασία, τη μείωση των σχολικών ημερών και τις επερχόμενες εκπτώσεις προέκυψαν οι παρακάτω συμβάσεις :

<u>ΑΝΑΔΟΧΟΣ</u>	<u>ΠΟΣΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕ ΦΠΑ</u>	<u>ΠΟΣΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕ ΦΠΑ</u>
	<u>ΚΑΙ ΠΡΟΑΙΡΕΣΗ-ΠΑΡΑΤΑΣΗ</u>	<u>ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΑΙΡΕΣΗ-ΠΑΡΑΤΑΣΗ</u>
ΚΤΕΛ ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ Α.Ε.	9.354.684,35 €	7.001.903,63 €
ΣΥΝ.ΠΕ.ΡΑΔΙΟΤΑΞΙ ΑΡΓΟΥΣ	2.530.423,57 €	1.894.001,05 €
ΜΗΤΣΟΥΛΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	93.163,21 €	69.731,89 €
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΑ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ	11.978.271,13 €	8.965.636,57 €

Να σημειώσουμε ότι η μεγάλη διαφορά στα ποσά της διακήρυξης σε σχέση με τις υπογραφείσες συμβάσεις έγκειται κυρίως στο γεγονός ότι η διακήρυξη αφορούσε 540 σχολικές ημέρες, ωστόσο και λόγω του χρονικού διαστήματος που κατέλαβε η διαγωνιστική διαδικασία, οι συμβάσεις υπεγράφησαν για χρονικό διάστημα 397 σχολικών ημερών.

Αναφορικά με το χρόνο της διαγωνιστικής διαδικασίας αναφέρεται ότι αυτή διήρκεσε λίγο περισσότερο από ένα έτος λόγω :

- α) των προπαρασκευαστικών ενεργειών όλων των εμπλεκόμενων μερών,
- β) της δυσκολίας ελέγχου από την επιτροπή του μεγάλου όγκου των υποβαλλόμενων δικαιολογητικών,

γ) του σύνθητες φαινομένου των συμπληρώσεων λόγω ελλείψεων ή και των διευκρινίσεων δικαιολογητικών, όπου απαιτούνται επιπλέον προθεσμίες,
δ) της πολυπλοκότητας των διαγωνιστικών διαδικασιών,
ε) της έλλειψης εξειδικευμένου σε θέματα διαγωνισμών, ανθρώπινου δυναμικού,
στ) του απαιτητού χρόνου για την ολοκλήρωση του προσυμβατικού ελέγχου από τον Επίτροπο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Ωστόσο παρά τα μεγάλα κόστη των συμβάσεων, λόγω της υγειονομικής κρίσης που έπληξε την χώρα η πανδημία του covid-19, με την επακόλουθη αναστολή της σχολικής διαδικασίας, τα ποσά που δαπανήθηκαν από την Π.Ε. Αργολίδας αναφορικά με το σχολικό έτος 2020-2021 μειώθηκαν και ανήλθαν συνολικά στο ποσό των 2.491.453,54 €. Από αυτό το ποσό περίπου 97.000,00 € αφορούσαν τα ΕΜΔ και 11.000,00 € ήταν τα μαθητικά επιδόματα.

1.2 Ποσοτική και ποιοτική έρευνα

Η ακόλουθη έρευνα στοχεύει στην απάντηση του κύριου ερευνητικού ερωτήματος πολλαπλών διαστάσεων (οικονομία-πολιτική-τοπική ανάπτυξη-κοινωνική ευημερία-όφελος μαθητή/γονέα), το οποίο έχει ως εξής:

«Είναι ο τρόπος που οργανώνεται και εκτελείται η μεταφορά των μαθητών στην Π.Ε. Αργολίδας ο ενδεδειγμένος ως προς τον τιθέμενο στόχο;»

Αναφορικά με τον τιθέμενο στόχο της πολιτικής της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αυτός είναι η εξασφάλιση ασφαλούς, ποιοτικής και απρόσκοπτης πρόσβασης ανεξαιρέτως όλων των μαθητών που δικαιούνται δωρεάν μεταφορά τηρουμένων των αρχών της νομιμότητας και οικονομικότητας και με απώτερο στόχο την παραγόμενη προστιθέμενη δημόσια αξία κατά την οποία το τελικό επιδιωκόμενο αποτέλεσμα πρέπει να είναι το δημόσιο συμφέρον.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την επίτευξη του στόχου είναι η πρωτογενής έρευνα, μέσω δύο ερωτηματολογίων, με τυποποιημένες ερωτήσεις, δομημένες και σχεδιασμένες ώστε να μπορούν να ερμηνευτούν με τον ίδιο τρόπο από όλους τους ερωτώμενους. Τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων ανέδειξαν ορισμένα ζητήματα και προβλήματα τα οποία επιλύθηκαν με στοχευμένες ερωτήσεις μέσω συνεντεύξεων που διενεργήθηκαν με ηλεκτρονικές επιστολές προς τον Αντιπεριφερειάρχη Π.Ε. Αργολίδας, την υπεύθυνη υπάλληλο για τη μεταφορά μαθητών της Π.Ε. Αργολίδας και το Διευθυντή της Διεύθυνσης Διοικητικού-Οικονομικού Π.Ε. Αργολίδας.

Οι ερωτήσεις και στα δύο ερωτηματολόγια ήταν ίδιες και στόχευαν στη διαπίστωση

προβλημάτων και στην αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας του έργου της μεταφοράς των μαθητών από τη σκοπιά των ίδιων των ωφελουμένων (μαθητών και γονέων/κηδεμόνων) που είναι και αυτοί που απολαμβάνουν την παροχή των υπηρεσιών. Η ερευνητική διαδικασία ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 2021 και ολοκληρώθηκε τον Ιανουάριο του 2022.

Τα ερωτηματολόγια σχεδιάστηκαν μέσω της εφαρμογής google forms, ήταν διαδικτυακά, ανώνυμα και αυτοσυμπληρούμενα. Η έγκριση σχετικά με την ορθότητα των ερωτηματολογίων έγινε από την επιβλέπουσα καθηγήτρια. Η διανομή τους έγινε με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο μέσω των σχολικών μονάδων του Νομού Αργολίδας (συμπεριλαμβανομένων των ΕΠΑΛ, των Σχολικών Μονάδων Ειδικής Αγωγής, του Μουσικού Σχολείου Αργολίδας και του Καλλιτεχνικού Σχολείου Αργολίδας), προκειμένου να διανεμηθούν στους γονείς και μαθητές αντίστοιχα. Συνολικά απεστάλησαν 98 προσκλήσεις οι οποίες κατανέμονται ως εξής:

- 20 Νηπιαγωγεία
- 41 Δημοτικά σχολεία
- 15 Γυμνάσια
- 13 Λύκεια
- 6 Ειδικά σχολεία

Οι δέκα ερωτήσεις που εμπεριέχονταν σε κάθε ερωτηματολόγιο, σχεδιάστηκαν σύμφωνα με τις διαπιστώσεις που προέκυψαν από τη μελέτη της βιβλιογραφίας και της νομοθεσίας. Περιλαμβάνουν βασικά απογραφικά και πληροφοριακά στοιχεία και οι κατηγορίες απαντήσεων είναι τύπου συμφωνίας και ικανοποίησης. Τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων επεξεργάστηκαν μέσω του προγράμματος Microsoft excel προκειμένου να εξαχθούν τα γραφήματα και τα ποσοστά που θα παρουσιαστούν στην εργασία.

Το πρώτο ερωτηματολόγιο απευθυνόταν στους γονείς/κηδεμόνες των μαθητών Α/θμιας Εκπ/σης Αργολίδας που μεταφέρονται από και προς τις σχολικές μονάδες με Λεωφορεία ή ταξί ή με Ειδικό Μαθητικό Δελτίο ή λαμβάνουν το μαθητικό επίδομα. Η επιλογή αυτή έγινε με γνώμονα την ηλικιακή ομάδα των μαθητών η οποία είναι κάτω των έντεκα ετών και δεν θα μπορούσαν εύκολα να κατανοήσουν και να απαντήσουν στις ερωτήσεις. Συνολικά απαντήθηκαν σε αυτή την κατηγορία 125 ερωτηματολόγια που αντιστοιχούν περίπου στο 10% του συνόλου του δείγματος.

Το δεύτερο ερωτηματολόγιο απευθυνόταν στους μαθητές/τριες της Β/θμιας Εκπ/σης Αργολίδας που μεταφέρονται από και προς τις σχολικές μονάδες με Λεωφορεία ή ταξί ή με

ΕΜΔ ή λαμβάνουν το μαθητικό επίδομα. Οι ερωτώμενοι αυτοί είναι σε ηλικία ώστε να ανταπεξέλθουν στη συμπλήρωσή του εκφράζοντας την άποψή τους. Συνολικά απαντήθηκαν σε αυτή την κατηγορία 132 ερωτηματολόγια που αντιστοιχούν περίπου στο 11% του συνόλου του δείγματος.

Τα ερωτήματα και στα δύο ερωτηματολόγια ήταν δομημένα ως εξής:

1. Τρόπο μεταφοράς μαθητή (υποχρεωτική ερώτηση)
2. Αν ξεκινάει άμεσα η μεταφορά με την έναρξη του σχολικού έτους (υποχρεωτική ερώτηση)
3. Βαθμό ικανοποίησης από τον τρόπο μεταφοράς (υποχρεωτική ερώτηση)
4. Λόγους μικρού βαθμού ικανοποίησης (ερώτηση περίπτωσης, πολλαπλών απαντήσεων)
5. Ερώτηση περί ασφάλειας για την μεταφορά (υποχρεωτική ερώτηση)
6. Γνώμη για το αν η μεταφορά θα ήταν καλύτερη με ίδια μέσα ΟΤΑ (υποχρεωτική ερώτηση)
7. Λόγοι περί αρνητικής απάντησης στην προηγούμενη ερώτηση (ερώτηση περίπτωσης, πολλαπλών απαντήσεων)
8. Λόγοι περί θετικής απάντησης στην προηγούμενη ερώτηση (ερώτηση περίπτωσης, πολλαπλών απαντήσεων)
9. Βαθμολόγηση όλων των τρόπων μεταφοράς (υποχρεωτική ερώτηση)

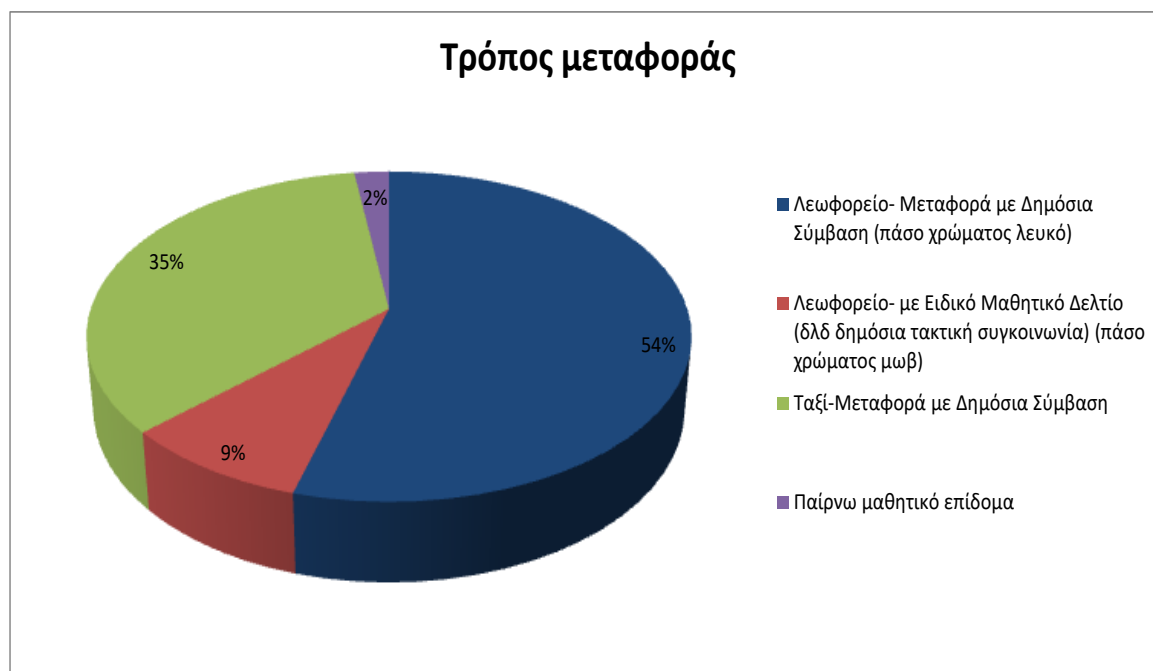
Κεφάλαιο 2ο : Αποτελέσματα έρευνας-συμπεράσματα-προτάσεις

2.1 Αποτελέσματα ποσοτικής έρευνας-ερωτηματολογίων

1^ο Ερωτηματολόγιο για γονείς/κηδεμόνες μαθητών Α/θμιας Εκπ/σης

Παρακάτω παρατίθενται τα γραφήματα με τα αποτελέσματα των απαντήσεων των συμμετεχόντων στην έρευνα.

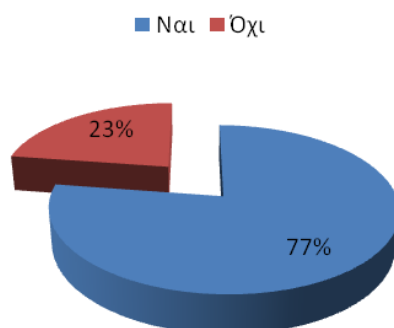
Ερώτηση 1^η : Τρόπος μεταφοράς του μαθητή στη σχολική μονάδα



Σε αυτή την ερώτηση παρατηρούμε ότι το 54% των ερωτώμενων μεταφέρονται τα παιδιά τους με δημόσια σύμβαση με λεωφορείο, το 35 % με λεωφορείο με Ε.Μ.Δ. ενώ μόνο το 9% με δημόσια σύμβαση με ταξί και το 2% λαμβάνει μαθητικό επίδομα.

Ερώτηση 2^η : Με την έναρξη του σχολικού έτους, ξεκινάει αμέσως και η μεταφορά του μαθητή από την Π.Ε. Αργολίδας;

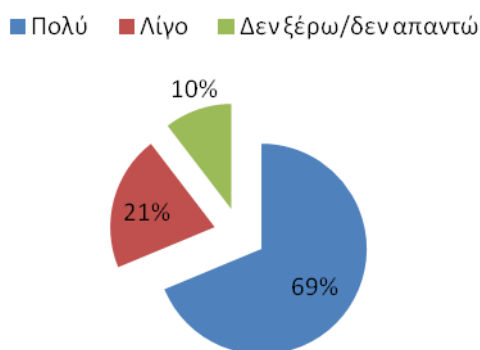
Με την έναρξη του σχολικού έτους ξεκινάει αμέσως και η μεταφορά του μαθητή από την Π.Ε. Αργολίδας;



Ός προς το αν ξεκινάει άμεσα η μεταφορά του μαθητή κατά την έναρξη της σχολικής χρονιάς, από τους συγκεκριμένους ερωτηθέντες η πλειοψηφία, δηλαδή το 77%, απάντησε θετικά ενώ το 23% αρνητικά κάτι το οποίο θα ερωτηθεί για να διαπιστωθεί ο λόγος στη φάση της ποιοτικής έρευνας μέσα από τη συνέντευξη.

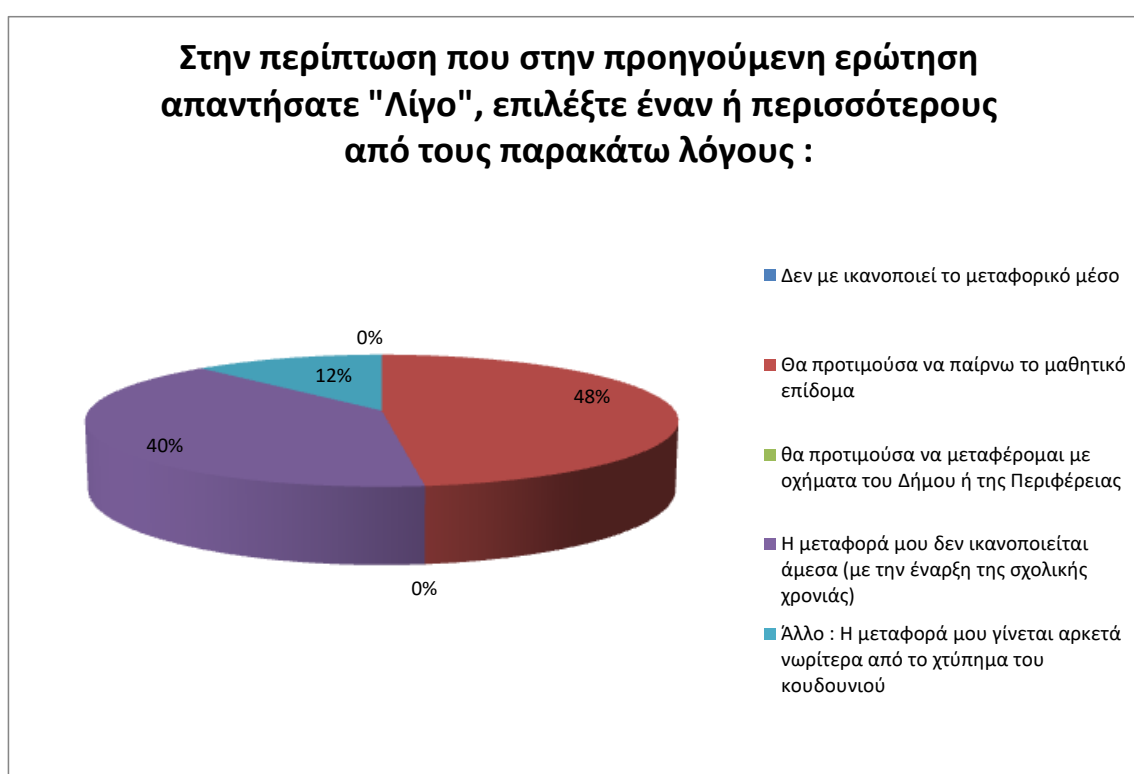
Ερώτηση 3η : Πόσο ικανοποιημένος/η είστε από τον τρόπο που μεταφέρεται το παιδί σας στο σχολείο;

Πόσο ικανοποιημένος είστε από τον τρόπο που μεταφέρεται το παιδί σας στο σχολείο;



Η συγκεκριμένη ερώτηση αφορά το βαθμό ικανοποίησης του ίδιου του ωφελούμενου (του γονέα/κηδεμόνα στη συγκεκριμένη περίπτωση και κατ' επέκταση του μαθητή). Μεγάλο βαθμό ικανοποίησης εξέφρασε το 69% των ερωτώμενων, μικρό το 21% ενώ το 10% εξέφρασε ουδέτερη στάση.

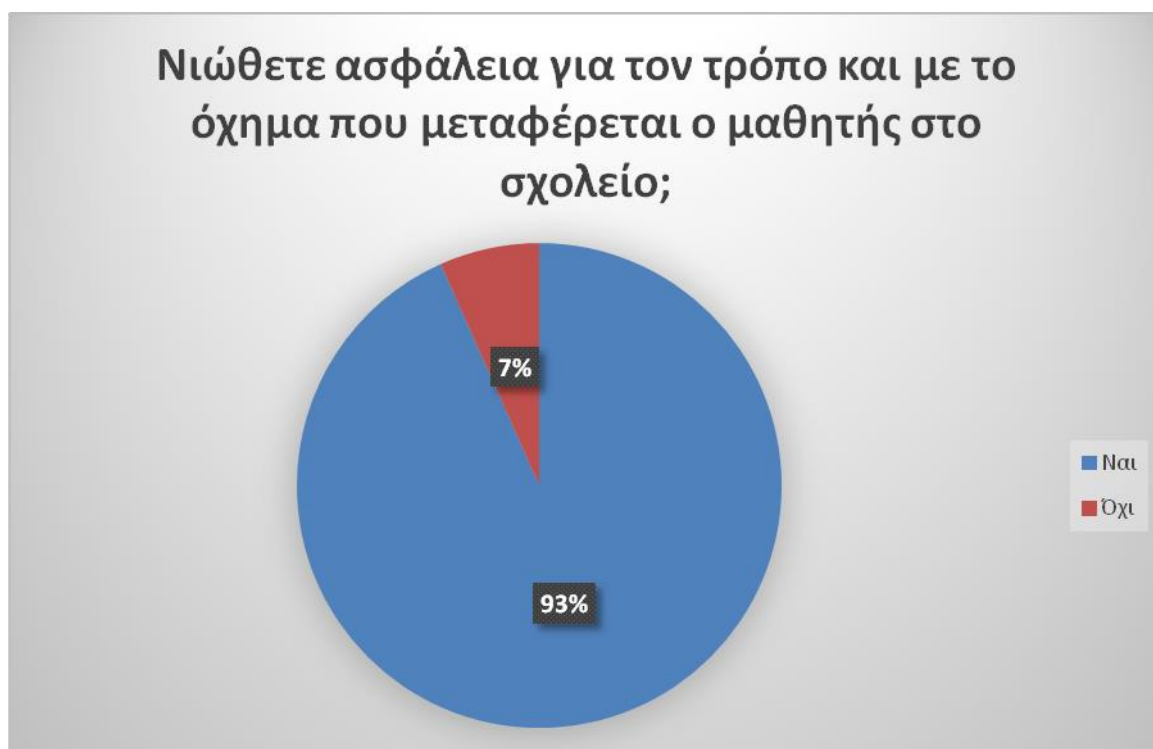
Ερώτηση 4η : Στην περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Λίγο" επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους.



Η ερώτηση αυτή απαντήθηκε από το 21% των ερωτώμενων που εξέφρασαν χαμηλό βαθμό ικανοποίησης στην προηγούμενη ερώτηση. Από αυτούς παρατηρούμε ότι το 48% θα προτιμούσαν να λάμβαναν το μαθητικό επίδομα, το 40% δεν μένουν άμεσα ικανοποιημένοι κατά την έναρξη της σχολικής χρονιάς, ενώ υπήρξε και ένα 12% που απάντησαν με ελεύθερο κείμενο ότι η μεταφορά τους γίνεται πολύ νωρίτερα από την έναρξη των μαθημάτων. Το τελευταίο θα αποτελέσει επίσης σημείο της ποιοτικής έρευνας μέσω της συνέντευξης για να διαπιστωθούν οι λόγοι που υφίσταται αυτή η περίπτωση. Καμία

απάντηκε δεν δόθηκε στους λόγους που αφορούσαν τη μη ικανοποίηση από το μεταφορικό μέσο και την προτίμηση για ίδια μέσα των ΟΤΑ.

Ερώτηση 5η : Νιώθετε ασφάλεια για τον τρόπο και με το όχημα που μεταφέρεται ο μαθητής στο σχολείο;



Η συγκεκριμένη ερώτηση αφορά το βαθμό ασφάλειας του ίδιου του ωφελούμενου (του γονέα/κηδεμόνα στη συγκεκριμένη περίπτωση και κατ' επέκταση του μαθητή). Θετικό βαθμό ικανοποίησης εξέφρασε το 93% των ερωτώμενων ενώ μόλις το 7% εξέφρασε αρνητικό βαθμό.

Ερώτηση 6η : Πιστεύετε ότι η μεταφορά θα ήταν καλύτερη αν γινόταν με οχήματα του Δήμου ή της Περιφέρειας αντί με οχήματα των ιδιωτών (ΚΤΕΛ-Ταξί κλπ);

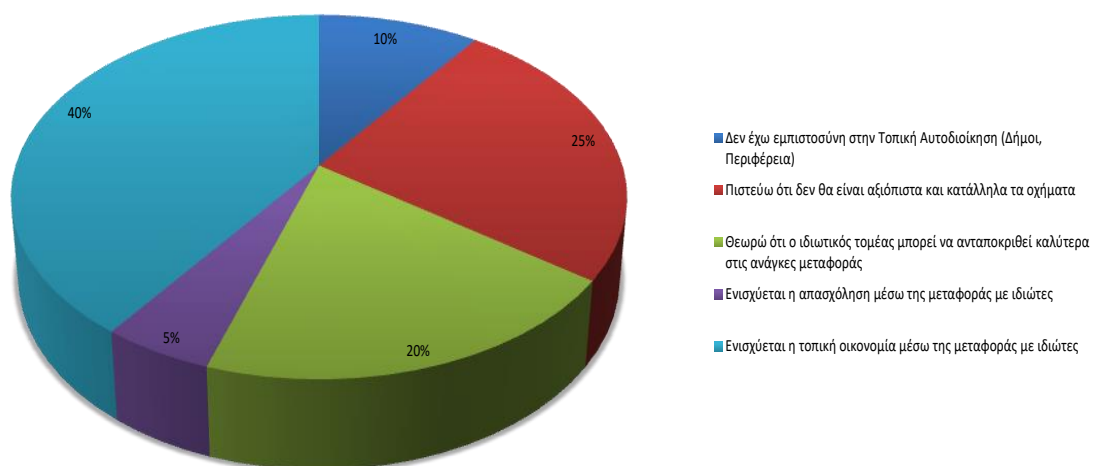
Πιστεύετε ότι η μεταφορά θα ήταν καλύτερη αν γινόταν με οχήματα του Δήμου ή της Περιφέρειας αντί με οχήματα των ιδιωτών (ΚΤΕΛ-Ταξί κλπ);



Η ερώτηση αφορά την γνώμη των ερωτώμενων σε περίπτωση που η μεταφορά γινόταν με ίδια μέσα των ΟΤΑ. Διαπιστώνεται ότι το 35 % δεν εξέφρασε άποψη, το 35% εξέφρασε αρνητική άποψη και το 30% εξέφρασε θετική.

Ερώτηση 7η : Στην περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Όχι", επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους.

Στην περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Όχι", επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους:

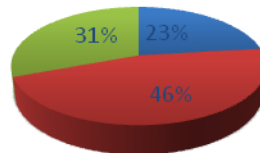


Η ερώτηση αυτή απαντήθηκε από το 35% των ερωτώμενων που εξέφρασαν αρνητική άποψη στην προηγούμενη ερώτηση. Από αυτούς παρατηρούμε ότι το 40% δηλώνουν ότι δεν έχουν εμπιστοσύνη στο θεσμό της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Αυτό το σημείο θα συμπεριληφθεί στις συνεντεύξεις. Το 25% πιστεύουν ότι δεν θα είναι αξιόπιστα και κατάλληλα τα οχήματα, το 20% θεωρούν ότι ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να ανταποκριθεί καλύτερα στις ανάγκες της μεταφοράς, το 10% θεωρεί ότι με τους ιδιώτες ενισχύεται η τοπική οικονομία και το 5% ότι ενισχύεται η απασχόληση με τους ιδιώτες.

Ερώτηση 8η : Στην περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Ναι", επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους.

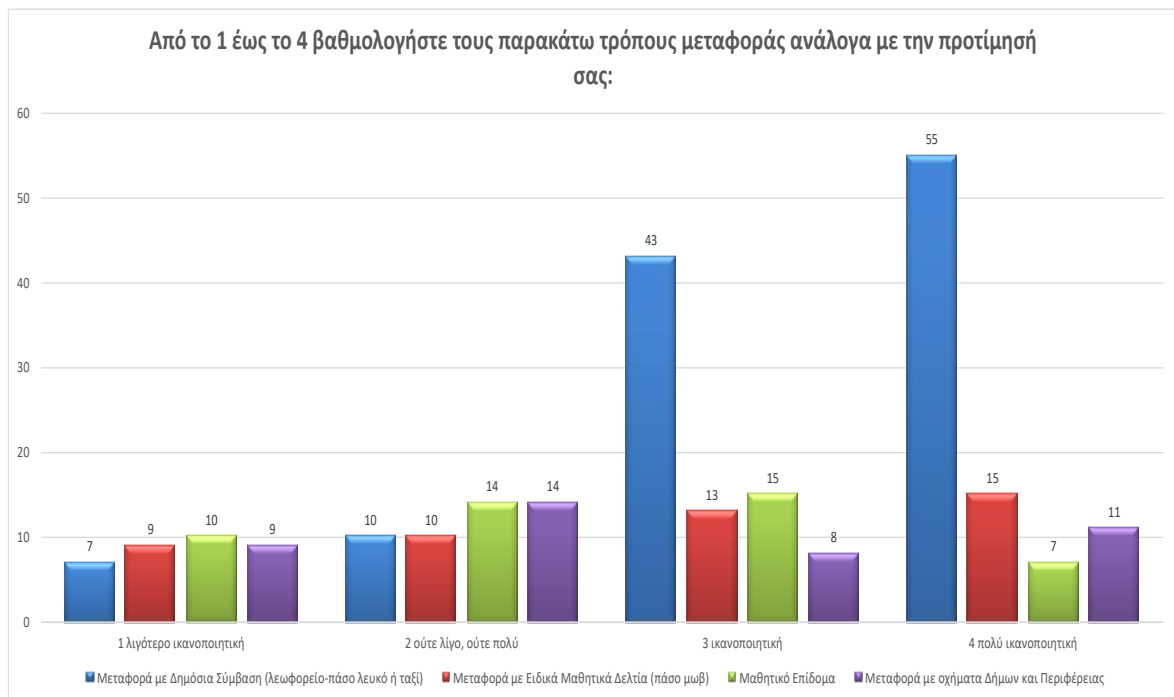
Στην περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Ναι", επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους:

- Έχω εμπιστοσύνη στην Τοπική Αυτοδιοίκηση (Δήμοι και Περιφέρειες)
- Το κόστος της μεταφοράς θα μειωθεί σημαντικά
- Θα νιώθω πιο σίγουρος/η ότι θα αρχίζει η μεταφορά μου με την έναρξη της σχολικής χρονιάς



Η ερώτηση αυτή απαντήθηκε από το 30% των ερωτώμενων που εξέφρασαν θετική άποψη στην προηγούμενη ερώτηση αναφορικά με τη γνώμη για μεταφορά με ίδια μέσα ΟΤΑ. Από αυτούς παρατηρούμε ότι το 46% θεωρούν ότι το κόστος της μεταφοράς θα μειωθεί σημαντικά, το 31% νιώθουν πιο σίγουροι ότι η μεταφορά τους θα ξεκινά αμέσως με την έναρξη του σχολικού έτους ενώ το 23% απάντησαν ότι έχουν εμπιστοσύνη στο θεσμό της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Τα συγκεκριμένα αποτελέσματα θα αποτελέσουν ερωτήματα στη φάση των συνεντεύξεων.

Ερώτηση 9η : βαθμολόγηση των τρόπων μεταφοράς.



Από τη συγκεκριμένη ερώτηση αυτό που μπορούμε να παρατηρήσουμε είναι ότι οι περισσότεροι ερωτώμενοι βαθμολόγησαν τη μεταφορά με Δημόσια Σύμβαση (λεωφορεία και ταξί) ως ικανοποιητική και πολύ ικανοποιητική. Επιπροσθέτως παρατηρούμε ότι σε όλους τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς έχουμε περίπου τις ίδιες αυξομειώσεις.

2° Ερωτηματολόγιο για μαθητές/τριες Β/θμιας Εκπ/σης

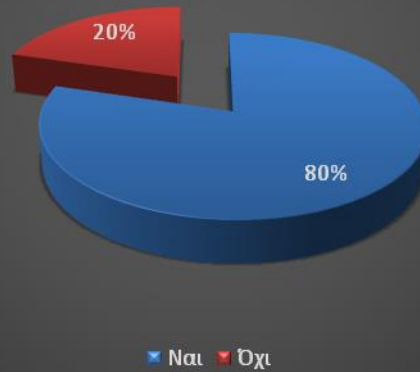
Ερώτηση 1η : Με ποιο τρόπο μεταφέρεσαι στο σχολείο;



Σε αυτή την ερώτηση παρατηρούμε ότι το 46% των ερωτώμενων μεταφέρονται με δημόσια σύμβαση με λεωφορείο, το 29 % με λεωφορείο με Ε.Μ.Δ. ενώ το 25% με δημόσια σύμβαση με ταξί ενώ δεν υπήρξαν απαντήσεις περί μαθητικού επιδόματος.

Ερώτηση 2η : Με την έναρξη του σχολικού έτους, ξεκινάει αμέσως και η μεταφορά από την Π.Ε. Αργολίδας;

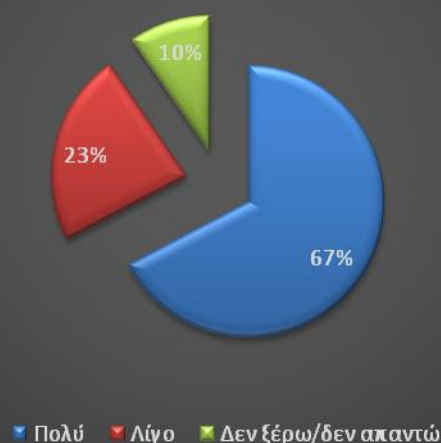
Με την έναρξη του σχολικού έτους ξεκινάει άμεσα και η μεταφορά σου από την Π.Ε. Αργολίδας;



Η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων, συγκεκριμένα το 80%, απάντησε θετικά στη συγκεκριμένη ερώτηση, ενώ αρνητικά απάντησε το 20%. Το τελευταίο αποτέλεσμα θα αποτελέσει ερώτημα κατά την ποιοτική έρευνα των συνεντεύξεων.

Ερώτηση 3η : Πόσο ικανοποιημένος είσαι από τον τρόπο που μεταφέρεις στο σχολείο;

Πόσο ικανοποιημένος είσαι από τον τρόπο που μεταφέρεις στο σχολείο;



Η συγκεκριμένη ερώτηση αφορά το βαθμό ικανοποίησης του ίδιου του ωφελούμενου. Μεγάλο βαθμό ικανοποίησης εξέφρασε το 67% των ερωτώμενων, μικρό το 23% ενώ το 10% δεν έλαβε θέση.

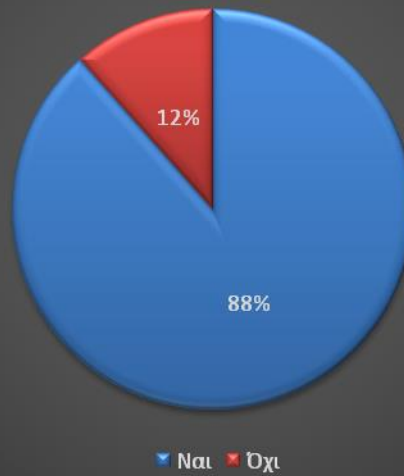
Ερώτηση 4η : Στην περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Λίγο" επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους.



Η ερώτηση αυτή απαντήθηκε από το 23% των ερωτώμενων που εξέφρασαν χαμηλό βαθμό ικανοποίησης στην προηγούμενη ερώτηση. Από αυτούς παρατηρούμε ότι το 50% δεν μένουν άμεσα ικανοποιημένοι κατά την έναρξη της σχολικής χρονιάς, το 20% θα προτιμούσαν να λαμβάνουν το μαθητικό επίδομα, το 15% εξέφρασαν μη ικανοποίηση από το μεταφορικό μέσο, ενώ υπήρξε και ένα 15% που απάντησαν με ελεύθερο κείμενο ότι η μεταφορά τους γίνεται πολύ νωρίτερα από την έναρξη των μαθημάτων. Καμία απάντηση δεν δόθηκε στους λόγους που αφορούσαν την προτίμηση για ίδια μέσα των ΟΤΑ. Τα αποτελέσματα της ερώτησης θα αποτελέσουν ερωτήματα στις συνεντεύξεις.

Ερώτηση 5η : Νιώθεις ασφάλεια για τον τρόπο και με το όχημα που μεταφέρεσαι στο σχολείο;

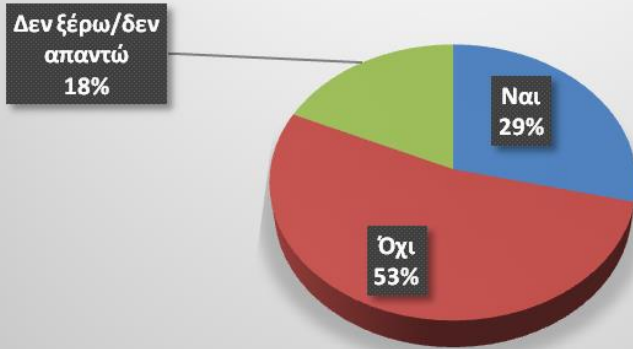
Νιώθεις ασφάλεια με τον τρόπο και με το όχημα που μεταφέρεις στο σχολείο;



Η συγκεκριμένη ερώτηση αφορά το βαθμό ασφάλειας του ίδιου του ωφελούμενου. Θετικό βαθμό ικανοποίησης εξέφρασε το 88% των ερωτώμενων ενώ μόλις το 12% εξέφρασε αρνητικό βαθμό.

Ερώτηση 6η : Πιστεύεις ότι η μεταφορά σου θα ήταν καλύτερη αν γινόταν με οχήματα του Δήμου ή της Περιφέρειας αντί με οχήματα των ιδιωτών (ΚΤΕΛ-Ταξί κλπ);

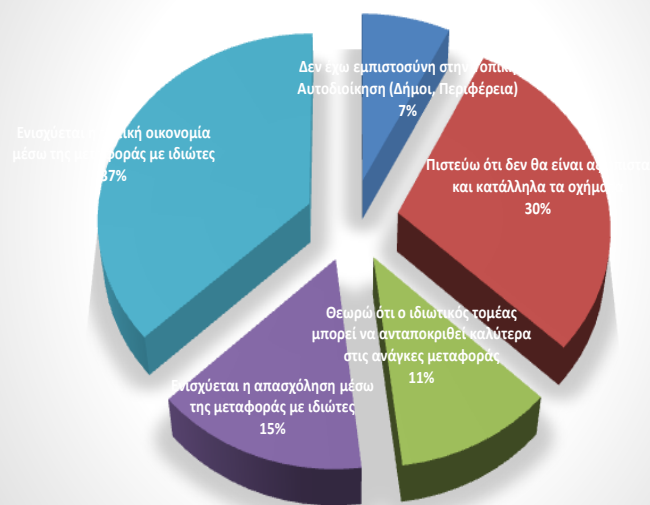
Πιστεύεις ότι η μεταφορά σου θα ήταν καλύτερη αν γινόταν με οχήματα του Δήμου ή της Περιφέρειας αντί με οχήματα των ιδιωτών (ΚΤΕΛ-Ταξί κλπ);



Η ερώτηση αφορά τη γνώμη των ερωτώμενων σε περίπτωση που η μεταφορά γινόταν με ίδια μέσα των ΟΤΑ. Διαπιστώνεται ότι το 53% εξέφρασε αρνητική άποψη, το 29% εξέφρασε θετική ενώ μόλις το 18% δεν εξέφρασε άποψη.

Ερώτηση 7η : Στην περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Όχι", επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους.

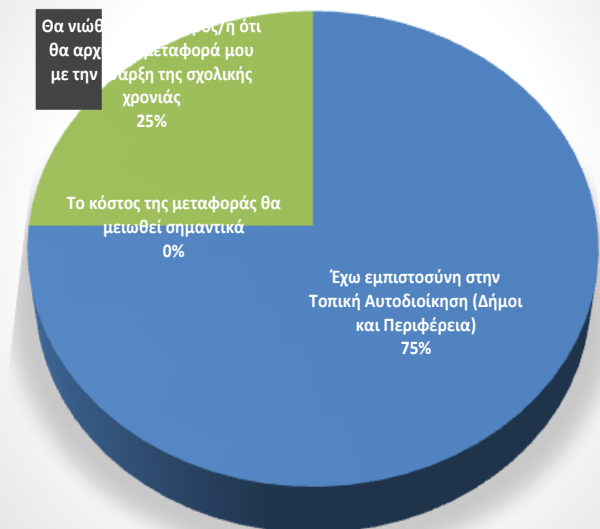
Σε περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Όχι", επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους:



Η ερώτηση αυτή απαντήθηκε από το 53% των ερωτώμενων που εξέφρασαν αρνητική άποψη στην προηγούμενη ερώτηση. Από αυτούς παρατηρούμε ότι το 37% θεωρεί ότι με τους ιδιώτες ενισχύεται η τοπική οικονομία, το 30% πιστεύουν ότι δεν θα είναι αξιόπιστα και κατάλληλα τα οχήματα, το 11% θεωρούν ότι ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να ανταποκριθεί καλύτερα στις ανάγκες της μεταφοράς, το 15% ότι ενισχύεται η απασχόληση με τους ιδιώτες, ενώ μόλις το 7% απάντησε ότι δεν έχει εμπιστοσύνη στο θεσμό της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Στοιχεία της ερώτησης θα αναλυθούν στην ποιοτική έρευνα προς διατύπωση ερωτημάτων και επίλυση ζητημάτων.

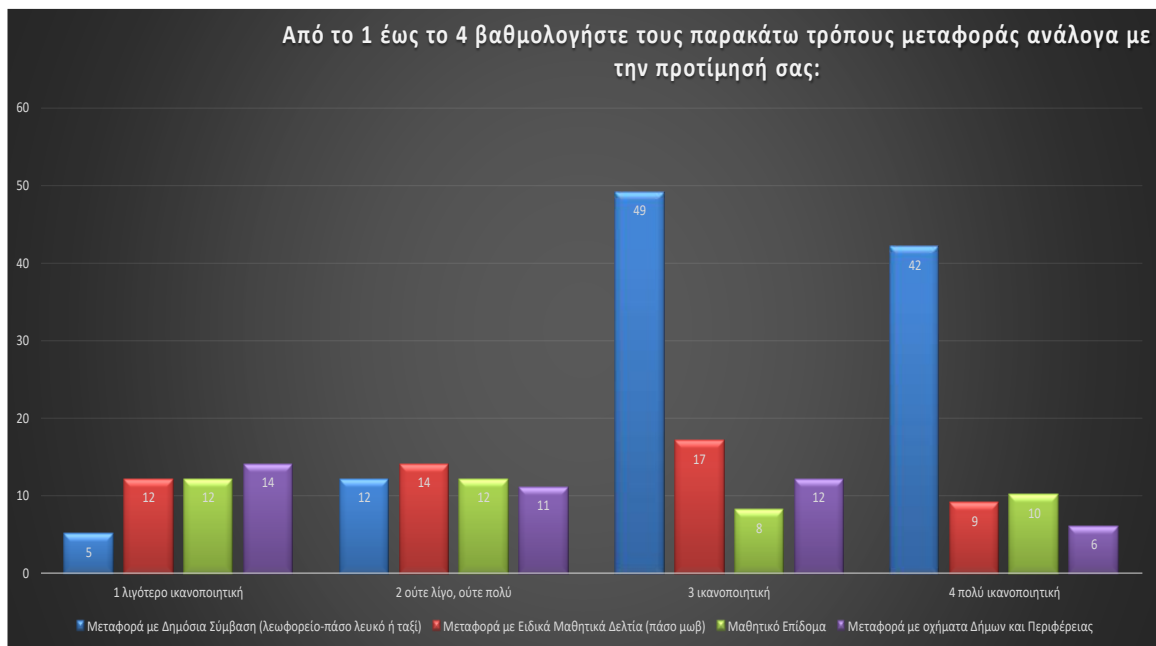
Ερώτηση 8η : Στην περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Ναι", επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους.

Σε περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Ναι", επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους:



Η ερώτηση αυτή απαντήθηκε από το 29% των ερωτώμενων που εξέφρασαν θετική άποψη στην προηγούμενη ερώτηση αναφορικά με τη γνώμη για μεταφορά με ίδια μέσα ΟΤΑ. Από αυτούς παρατηρούμε ότι το 75% απάντησαν ότι έχουν εμπιστοσύνη στο θεσμό της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, και το υπόλοιπο 25% νιώθουν πιο σίγουροι ότι η μεταφορά τους θα ξεκινά αμέσως με την έναρξη του σχολικού έτους. Αξιοσημείωτο είναι ότι οι μαθητές/τριες της Β/θμιας Εκπ/σης δεν έδωσαν καμία απάντηση αναφορικά με τη μείωση του κόστους της μεταφοράς. Τα αποτελέσματα της ερώτησης αυτής συνδυαστικά με την όμοια ερώτηση που τέθηκε στο 1^ο ερωτηματολόγιο θα αποτελέσουν θέμα συζήτησης στις συνεντεύξεις.

Ερώτηση 9η : βαθμολόγηση των τρόπων μεταφοράς.



Από τη συγκεκριμένη ερώτηση αυτό που μπορούμε να παρατηρήσουμε είναι ότι οι περισσότεροι ερωτώμενοι μαθητές βαθμολόγησαν τη μεταφορά με Δημόσια Σύμβαση (λεωφορεία και ταξί) ως ικανοποιητική και πολύ ικανοποιητική. Επιπροσθέτως παρατηρούμε ότι σε όλους τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς έχουμε περίπου τις ίδιες αυξομειώσεις χωρίς να διαπιστώνεται κάτι το αξιοσημείωτο.

2.2 Αποτελέσματα ποιοτικής έρευνας-συνεντεύξεων

Το ζήτημα της οργάνωσης και εκτέλεσης του έργου της μεταφοράς των μαθητών από την Π.Ε. Αργολίδας καθίσταται περισσότερο ευκρινές με τα συμπεράσματα τα οποία εξήχθησαν από την αξιοποίηση των συνεντεύξεων του εν ενεργεία αιρετού Αντιπεριφερειάρχη Π.Ε. Αργολίδας κ. Ιωάννη Μαλτέζου, του Διευθυντή της Διεύθυνσης Διοικητικού-Οικονομικού Π.Ε. Αργολίδας κ. Επαμεινώνδα Μαυρόγιαννη και της υπαλλήλου της Π.Ε. Αργολίδας και υπεύθυνης για το έργο κ. Αναστασίας Μπάζου.

Οι απόψεις των συνεντευξιζόμενων συγκλίνουν στο ζήτημα που αφορά τους λόγους της καθυστέρησης στην έναρξη της μεταφοράς ορισμένων μαθητών και των δύο βαθμίδων εκπαίδευσης. Είναι γεγονός ότι κάθε σχολικό έτος έχει διαφορετικές ανάγκες μεταφοράς, διαφορετικά δρομολόγια, και διαφορετικό αριθμό μαθητών, έτσι λοιπόν κατά την έναρξη

του σχολικού έτους συγκεντρώνονται τα δεδομένα για τη μεταφορά από τους διδάσκοντες, επεξεργάζονται κατάλληλα από τη Διοίκηση και στη συνέχεια προωθούνται στην Περιφέρεια για τον ακριβή καταμερισμό των μέσων και τον καθορισμό των δρομολογίων, σε συνδυασμό και με τους μεταφορείς. Η διαδικασία αυτή ωστόσο πολλές φορές καθυστερεί και συνεπακόλουθα δημιουργούνται προβλήματα στην έναρξη της μεταφοράς των μαθητών. Ένας ακόμα λόγος που σχετίζεται με την καθυστέρηση αυτή είναι οι χρονοβόρες διαγωνιστικές διαδικασίες που συντελούνται προκειμένου για μεταφορά με δημόσια σύμβαση. Επιπλέον, περιπτώσεις του ιδίου ζητήματος, αφορούν σε νέες εγγραφές μαθητών από μετεγγραφή που διενεργούνται καθ' όλη τη διάρκεια της σχολικής χρονιάς καθώς και σε μεταφορά μαθητών εκτός χωροταξικής κατανομής όπου απαιτούνται επιπλέον διοικητικές πράξεις για τη δωρεάν μετακίνησή τους.

Αναφορικά με το πρόβλημα της προσέλευσης και αναμονής των μαθητών στις σχολικές μονάδες αρκετή ώρα νωρίτερα από την έναρξη των μαθημάτων, οι απόψεις των συνεντευξιζόμενων διέφεραν, κυρίως λόγω της θέσεως την οποία κατέχουν. Έτσι από πλευράς στελεχών της διοίκησης διαπιστώθηκε ότι αυτό συμβαίνει κυρίως σε μαθητές που χρησιμοποιούν για τη μετακίνησή τους τη δημόσια τακτική συγκοινωνία, καθώς οι μαθητές που μετακινούνται με δημόσια σύμβαση φθάνουν στις σχολικές μονάδες το πολύ 10 λεπτά νωρίτερα σύμφωνα με τη συμβατική υποχρέωση. Ωστόσο η ισχύουσα ΚΥΑ προβλέπει έως και 60 λεπτά αναμονής προκειμένου να μην χρησιμοποιηθούν παραπάνω οχήματα που θα επέφεραν περαιτέρω αυξήσεις στο ήδη επιβαρυμένο κόστος του έργου. Ο Αντιπεριφερειάρχης από την πλευρά του ως αιρετός προϊστάμενος της Π.Ε. έχει βρεθεί αντιμέτωπος με «παράλογες» απαιτήσεις από τους ωφελούμενους, οι οποίες δεν έχουν έρεισμα στη λογική και στην αρχή της αναλογικότητας. Τέτοιες περιπτώσεις αφορούν αδικαιολόγητες και υπερβολικές διαμαρτυρίες γονέων για το ωράριο, όπως επίσης και άρνηση από διδάσκοντες να εξυπηρετήσουν σε μία τέτοια περίπτωση. Χαρακτηριστικά αναφέρθηκε σε ένα σχολείο στο Νομό, όπου οι νηπιαγωγοί αρνούνταν να πάνε στο σχολείο τους 10 λεπτά νωρίτερα για να συνοδεύσουν τα παιδάκια σε μία διαδρομή 50 μέτρων μέσω του προαυλίου του Δημοτικού. Διαπιστώνουμε λοιπόν από τη μία πλευρά την ζωτικής σημασίας παροχή της Πολιτείας στους μαθητές και σε όλη την κοινωνία, απαραίτητη ώστε να πληρούται η συνταγματική επιταγή περί ελεύθερης και δωρεάν παιδείας, ιδίως σε ότι αφορά τα χρόνια της υποχρεωτικής εκπαίδευσης. Από την άλλη πρέπει και ο ωφελούμενος να συμμερίζεται τα προβλήματα και τις δυστοκίες που η δημόσια διοίκηση καλείται να ξεπεράσει προκειμένου να συγκεραστούν όλες οι διαφορετικές και ιδιόζουσες πολλές

φορές περιπτώσεις. Η συγκέντρωση από διάφορα σημεία των μαθητών και η μεταφορά τους στο σχολείο, πολλές φορές μάλιστα με πλήρη λεωφορεία πενήντα θέσεων, είναι προφανές ότι θα πρέπει συνδυάζεται με μία σχετική ανοχή των γονέων και των μαθητών σε ότι αφορά τα χρονικά διαστήματα μεταξύ της μετάβασης στο σχολείο και της έναρξης των μαθημάτων ή από τη λήξη των μαθημάτων μέχρι την αποχώρηση των μαθητών από το σχολείο, όταν βέβαια τούτο είναι σε κάποιο λογικό πλαίσιο. Κρίνοντας τα ανωτέρω θα πρέπει να καθίσταται αντιληπτό ότι η μεταφορά των μαθητών γίνεται με δαπάνες του Ελληνικού Δημοσίου, δηλαδή όλων των πολιτών, συμπεριλαμβανομένων και ημών, άρα θα πρέπει όλοι οι εμπλεκόμενοι να βοηθήσουν (ο καθένας με τον τρόπο του και από τη θέση του) ώστε να γίνεται η μεταφορά με ασφάλεια, με ορθό τρόπο αλλά και με λελογισμένο κόστος.

Για το ζήτημα της προτίμησης του μαθητικού επιδόματος αντί της μεταφοράς με ΕΜΔ ή Δημόσια σύμβαση η εκτίμηση του Αντιπεριφερειάρχη ήταν ότι πρόκειται για περιπτώσεις μαθητών που συμπίπτει η κατεύθυνση και το ωράριο του γονιού με εκείνο του μαθητή τέκνου του, δεδομένου ότι το επίδομα είναι ιδιαίτερα χαμηλό. Τα δε στελέχη της Π.Ε. θεωρούν ότι είναι φαινόμενο της συνεχιζόμενης πανδημιακής κρίσης και των οικονομικών επιπτώσεων που έχει επιφέρει στα νοικοκυριά σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση που προϋπήρχε και εντείνεται τα τελευταία έτη.

Στο βασικό ερώτημα για το αν η μεταφορά θα ήταν συμφερότερη (εννοείται το δημόσιο συμφέρον/συμφέρον του πολίτη) αν γινόταν με ίδια μέσα των ΟΤΑ, οι συνεντευξιζόμενοι έδωσαν κοινές απαντήσεις. Συμφωνούν ότι αυτή η λύση δεν θα ήταν η συμφερότερη ούτε για τον πολίτη ούτε και για κανέναν από τους εμπλεκόμενους. Πιο συγκεκριμένα ανέφεραν ότι ένα τέτοιο εγχείρημα είναι πρακτικά ανέφικτο και σίγουρα πιο κοστοβόρο. Αρκεί μόνο κάποιος να αναλογιστεί ότι στο νομό Αργολίδας για τη διεκπεραίωση των δρομολογίων απαιτούνται περισσότερα από 100 λεωφορεία και γύρω στα 50 οχήματα ΤΑΞΙ. Κοντολογίς θα απαιτούνταν μία τεράστια επένδυση από πλευράς των ΟΤΑ σε αγορά λεωφορείων ή λοιπών επιβατηγών αυτοκινήτων για να ανταπεξέλθουν στο εγχείρημα. Περαιτέρω θα απαιτούνταν δαπάνες συντήρησης και επισκευής, ασφαλιστικές καλύψεις κ.α. Επιπροσθέτως θα επιβαρυνόταν ο προϋπολογισμός του κράτους με την πρόσληψη αντίστοιχου αριθμού οδηγών και συνοδών. Ένα τέτοιου είδους εγχείρημα ουσιαστικά θα δημιουργούσε ακόμη μεγαλύτερη διόγκωση του δημοσίου τομέα, σε μία δραστηριότητα που δε θα προσέφερε κανένα όφελος.

Στην ερώτηση σχετικά με το αν μέσω της μεταφοράς των μαθητών επιτυγχάνεται ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και απασχόλησης σε τέτοιο βαθμό που αν η μεταφορά γινόταν με ίδια μέσα ΟΤΑ θα επέφερε άσχημες συνέπειες στους τομείς αυτούς, ελήφθησαν απαντήσεις από τον Αντιπεριφερειάρχη και το Δ/ντη Διοικητικού-Οικονομικού. Οι απαντήσεις τους συγκλίνουν και είναι σαφέστατα θετικές καθώς και οι δύο έχουν την απαραίτητη γνώση τόσο του έργου όσο και της τοπικής αγοράς. Είναι γεγονός ότι τα ΚΤΕΛ της περιοχής τα τελευταία έτη έχουν υποστεί σημαντικές μειώσεις στα δρομολόγιά τους και κατ' επέκταση και του κέρδους τους, συνεπεία της ερήμωσης των ορεινών περιοχών του Νομού και της αύξησης των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς. Την πτωτική αυτή πορεία των κερδών ακολούθησε η αύξηση του κόστους ενέργειας και η υγειονομική κρίση, περιορίζοντας τα ακόμα περισσότερο. Τέλος, στην Πελοπόννησο θα επαναλειτουργήσει το έτος 2023 το τραίνο γεγονός το οποίο συνεπάγεται τον διαμοιρασμό των ήδη υφιστάμενων δρομολογίων. Ως εκ τούτου, η μόνη πηγή ρευστότητας που έχει μείνει στις εταιρείες ΚΤΕΛ παραμένει η μεταφορά των μαθητών. Το όμοιο συμβαίνει και σε μία μεγάλη μερίδα της αγοράς όσων διατηρούν και εκμεταλλεύονται ΤΑΞΙ, που επίσης συμμετέχουν στη μεταφορά των μαθητών.

Αναφορικά με την μη ύπαρξη εμπιστοσύνης στο θεσμό της Τοπικής Αυτοδιοίκησης που εξέφρασαν οι γονείς/κηδεμόνες, σε σχέση με τους ιδιώτες μεταφορείς, η πεποίθηση των στελεχών της διοίκησης είναι ότι αυτό απορρέει από τις παθογένειες του δημοσίου τομέα και την κουλτούρα της ελληνικής δημόσιας διοίκησης, φαινόμενα που είναι βαθιά ριζωμένα στη μνήμη των πολιτών. Πελατειακές σχέσεις, διαπλοκή, διαφθορά, επικάλυψη αρμοδιοτήτων, ανεπάρκεια εξειδικευμένων στελεχών, έλλειψη ικανότητας διαχείρισης κρίσεων είναι μόνο μερικές από τις καταστάσεις που οι πολίτες έχουν βρεθεί κατά καιρούς αντιμέτωποι. Ο Αντιπεριφερειάρχης τόνισε ότι οι πολίτες έχουν την πεποίθηση ότι λειτουργεί πιο αποτελεσματικά το σύστημα αν εργάζεται ο ιδιωτικός τομέας και ελέγχεται από το δημόσιο. Ιδίως σε ένα θέμα τόσο ευαίσθητο όπως η ασφάλεια των παιδιών τους. Με άλλα λόγια προτιμούν να υπάρχει το οικονομικό κίνητρο του ιδιώτη να εργαστεί σωστά, με υπευθυνότητα, με σωστά συντηρημένα οχήματα, με συνέπεια στο πρόγραμμα και όλη η διαδικασία να ελέγχεται από τις αρμόδιες δημόσιες υπηρεσίες, την Περιφέρεια, την Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση, τους Δήμους, την Αστυνομία. Η πεποίθηση σχετικά με την περίπτωση ολικής ανάληψης του έργου της μεταφοράς από τους ΟΤΑ θα οδηγούσε σε ασυνέπεια στην τήρηση των δρομολογίων, σε πλημμελή συντήρηση των

οχημάτων, σε παραβίαση των κανόνων ασφάλειας αφού θα υπήρχε η αίσθηση ότι το Δημόσιο δεν ελέγχει αυστηρά τον εαυτό του και ούτω καθεξής.

2.3 Συμπεράσματα και προτάσεις

Οι ρυθμίσεις του συστήματος των επιβατικών μεταφορών διέπονται από τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό αριθ.1370/2007, η φιλοσοφία του οποίου είναι να εξασφαλίζονται από τις αρμόδιες τοπικές αρχές περισσότερες, ασφαλέστερες, υψηλότερης ποιότητας και λιγότερο δαπανηρές υπηρεσίες γενικού δημοσίου συμφέροντος, σύμφωνα πάντα με τους κανόνες του κοινοτικού δικαίου. Στο πλαίσιο αυτό ουδόλως περιορίζει την ιδιωτική πρωτοβουλία και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις από την αγορά, ενώ αντιθέτως θα λέγαμε ότι επιδιώκει να ενισχύσει το συνδυασμό δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Ο Κανονισμός χορηγεί αρκετές αρμοδιότητες στις τοπικές αρχές, εφόσον δεν απαγορεύονται από το εθνικό δίκαιο, ενδυναμώνοντας έτσι το ρόλο τους στον συγκοινωνιακό τομέα. Ειδικότερα οι τοπικές αρχές δύναται να συνάπτουν συμβάσεις απευθείας ανάθεσης, χωρίς διαγωνιστική διαδικασία, στους εγχώριους φορείς επί των οποίων ασκούν έλεγχο όμοιο με εκείνο που ασκούν στις δικές τους υπηρεσιακές μονάδες.

Ο Κανονισμός προκειμένου να εξασφαλίσει την ανέφελη μετάβαση των κρατών-μελών στις ρυθμίσεις του, έθεσε μεταβατική περίοδο για την εφαρμογή του έως το Δεκέμβριο του 2019, ημερομηνία κατά την οποία θα έπρεπε να λήγει και η αποκλειστική ανάθεση που εκχωρήθηκε στα ΚΤΕΛ βάσει του Ν. 2963/2001. Με βάση αυτή τη συνθήκη οι Αρχές θα έπρεπε να προχωρήσουν σε υποχρεωτική εφαρμογή του, προκειμένου να εξασφαλιστεί η δημόσια αστική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση με συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού από το έτος 2020. Ωστόσο, έως σήμερα, δεν έχει εφαρμοστεί ο ΕΚ στη χώρα μας και το πλαίσιο έχει ρυθμιστεί με περαιτέρω νομοθετικές διατάξεις οι οποίες εξασφαλίζουν την ισχύ του Ν.2963/2001 ως την ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης που εμπίπτουν στον Κανονισμό 1370/2007. Αυτό σημαίνει ουσιαστικά ότι τα Κ.Τ.Ε.Λ. διαφυλάσσουν το προνόμιο του αποκλειστικού δικαιώματος άσκησης μεταφορικού έργου.

Τα συστήματα μεταφορών στη χώρα μας διαφέρουν ανάμεσα στα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη) και στον υπόλοιπο ελλαδικό χώρο. Οι περισσότερες αρμοδιότητες της κεντρικής διοίκησης για την Αθήνα ασκούνται από τον Ο.Α.Σ.Α. (Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας) και για τη Θεσσαλονίκη από τον Ο.Σ.Ε.Θ.

(Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης). Οι δημόσιες συγκοινωνίες στις υπόλοιπες περιοχές διενεργούνται από τα ΚΤΕΛ και διέπονται από τις διατάξεις του Ν.2963/2001, βάσει του οποίου, όπως προαναφέρθηκε, κατέχουν το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης.

Αναφορικά με την Τοπική Αυτοδιοίκηση και το ρόλο της στο έργο της αστικής συγκοινωνίας, η υφιστάμενη κατάσταση περιγράφεται ως περίπλοκη και χαοτική. Οι ΟΤΑ Α΄ βαθμού, όπως προκύπτει από τις νομοθετικές διατάξεις, έχουν μεν την διαχρονική αρμοδιότητα, την οποία όμως εντέλει δεν ασκούν. Αυτή η συνθήκη προέκυψε από το γεγονός της έλλειψης έκδοσης της απαραίτητης απόφασης (ως το 2001 που εκδόθηκε ο Ν.2963/01) από το αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών. Η κεντρική διοίκηση όμως, δεδομένης της γεωγραφικής άυξης και των μεγάλων αποστάσεων που επέφερε το Πρόγραμμα «Καποδίστριας» το 1997, αποφάσισε (για μία τριετία) την ενίσχυση των δήμων με οχήματα για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιών. Με γνώμονα την έλλειψη της αρμοδιότητας για τους δήμους, τα οχήματα αυτά παραχωρήθηκαν με σκοπό την εξυπηρέτηση των πολιτών σε διαδρομές που δεν εξυπηρετούντο από τα ΚΤΕΛ. Μετά την πάροδο της τριετίας τα εν λόγω οχήματα αποσύρθηκαν, με εξαίρεση κάποιους λιγοστούς δήμους (κυρίως στην Αττική) στους οποίους χρησιμοποιήθηκαν, μέσα στην πόλη, χωρίς κόμιστρο και με την προϋπόθεση ότι εκτελούσαν διαφορετικές διαδρομές που δεν καλύπτονταν από την αστική συγκοινωνία που εκτελούσαν τα ΚΤΕΛ.

Η μεταφορά στο σχολείο αποτελεί αναπόσπαστο και σημαντικό μέρος της κοινωνίας μας καθώς συμπεριλαμβάνει πολλές πτυχές της, όπως η απόκτηση γνώσης, η κοινωνικοποίηση, η οικοδόμηση ταυτότητας κ.λπ. Ωστόσο μέσα από την παραπάνω θεωρητική ανάλυση και την έρευνα της μελέτης περίπτωσης που παρουσιάστηκε, έγινε προσπάθεια εντοπισμού των παθογενειών του συστήματος μεταφοράς, από τη σκοπιά των ωφελούμενων, προκειμένου να εξευρεθούν οι κατάλληλοι τρόποι αντιμετώπισης, με σκοπό τη βελτίωσή του ώστε να ανταποκρίνεται στον αρχικό τιθέμενο στόχο.

Ένα αρκετά μεγάλο μειονέκτημα που εντοπίζεται είναι το γεγονός της έλλειψης της ενεργούς συμμετοχής της Τοπικής Αυτοδιοίκησης είτε μόνη της είτε μέσω μορφών συνεργασίας, στο έργο της μεταφοράς των μαθητών. Αυτό συμβαίνει καθώς σε πολλές Περιφέρειες, δεν υπάρχουν αστικά και υπεραστικά συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας, στην περίπτωση της Π.Ε. Αργολίδας εκλείπουν οι αστικές συγκοινωνίες ενώ οι περισσότεροι

Δήμοι και Περιφέρειες, όπως και στην παρούσα μελέτη περίπτωσης, δεν διαθέτουν τα κατάλληλα οχήματα για την εκτέλεση τέτοιων υπηρεσιών.

Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι αν το έργο εκτελούνταν αποκλειστικά από οχήματα των ΟΤΑ αυτό θα ήταν πιο κοστοβόρο και θα δημιουργούσε αξεπέραστα προβλήματα στην τοπική οικονομία και την απασχόληση διογκώνοντας ακόμη περισσότερο το διοικητικό φορτίο. Κάτι το οποίο δεν επιθυμεί κανένα εμπλεκόμενο μέρος. Ωστόσο για την άρση των καταστάσεων που προκαλούν αποδυνάμωση του ρόλου των ΟΤΑ στην καθημερινότητα των πολιτών θα μπορούσε, μιας και οι ΟΤΑ Α΄ βαθμού έχουν την διαχρονική αρμοδιότητα της αστικής συγκοινωνίας, να ρυθμιστούν ειδικές περιπτώσεις που να τους επιτρέπουν έστω και επικουρικά, χωρίς να δημιουργούν αντίκτυπο οικονομικό στους ιδιώτες μεταφορείς, να υλοποιούν μέρος της μεταφοράς των μαθητών. Τέτοιες περιπτώσεις θα μπορούσαν να είναι η μεταφορά μαθητών εντός του ιστού της πόλεως ή μεταφορές μικρών αποστάσεων που ενέχουν κινδύνους ασφαλείας (όπως έλλειψη πεζοδρομίων ή εκτέλεση έργων οδοποιίας).

Ένα άλλο μεγάλο ζήτημα είναι ότι η μεταφορά βασίζεται κυρίως και πρέπει να καλύπτεται από συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, μια περίπλοκη, δαπανηρή, χρονοβόρα και σε ορισμένες περιπτώσεις άκαρπη διαδικασία. Ένας τρόπος για να αμβλυνθεί η κατάσταση θα ήταν η μείωση των μαθητών που μεταφέρονται με αυτόν τον τρόπο, με παράλληλη αύξηση των μαθητών που μεταφέρονται με ΕΜΔ, μέσω της δυνατότητας της Περιφέρειας να τροποποιεί τις γραμμές της τακτικής συγκοινωνίας προκειμένου να τις προσαρμόζει στις ανάγκες της σχολικής μεταφοράς. Ωστόσο μία τέτοια ενέργεια θα είχε κοινωνικό-οικονομικό αντίκτυπο στους ιδιώτες μεταφορείς της τοπικής κοινωνίας, οι οποίοι ουσιαστικά βιοπορίζονται αποκλειστικά από αυτό το έργο. Έτσι είναι μία δυνατότητα που δεν προκρίνεται από τους αρμοδίους φορείς (πολιτικούς και διοικητικούς προϊσταμένους). Ένας τρόπος που παρέχει ευελιξία, επιτάχυνση διαδικασιών και μείωση διοικητικών βαρών για τις δημόσιες συμβάσεις, αποτελεί η χρήση του εργαλείου του Δυναμικού Συστήματος Αγορών. Παρά την προώθηση του από την Πολιτεία, στην Π.Ε. Αργολίδας δεν έχει ακόμα εφαρμοστεί λόγω έλλειψης τεχνογνωσίας προσωπικού και μη ύπαρξης επιμορφωτικών προγραμμάτων από αρμόδιο δημόσιο φορέα. Ως διαδικασία ανάθεσης παραμένει ο ανοικτός διαγωνισμός. Μία λύση που επίσης θα βοηθούσε στην έγκαιρη έναρξη του έργου θα ήταν η ολοκλήρωση των εγγραφών με το τέλος κάθε σχολικής χρονιάς, ώστε με την έναρξη της επομένης να έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες που απαιτούνται για το σχεδιασμό των δρομολογίων.

Σήμερα, στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες ενσωματώνονται νομοθετικές ρυθμίσεις και οδηγίες προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες και απαιτήσεις της κοινωνίας και να διασφαλίζεται το ίσο δικαίωμα των μαθητών στην εκπαίδευση. Συγκεκριμένα κριτήρια όπως η απόσταση από την κατοικία έως την σχολική μονάδα και η ηλικία του μαθητή βρίσκονται στην κορυφή της λίστας που λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία σχεδιασμού και εκτέλεσης του έργου. Μέσω της μελέτης διαφόρων συστημάτων σχολικής μεταφοράς σε χώρες της Ευρώπης εντοπίζονται ομοιότητες και διαφορές καθώς και καλές πρακτικές που θα μπορούσαν να σταθούν στην ελληνική πραγματικότητα χωρίς ιδιαίτερα μεγάλο κόστος. Η πεζή μετακίνηση και η χρήση ποδηλάτου είναι εναλλακτικοί τρόποι που θα μπορούσαν υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις να εφαρμοστούν. Αναφορικά με την ασφάλεια των μαθητών προτείνεται ο εξοπλισμός όλων των οχημάτων με ειδικό αισθητήρα δοκιμών για το αλκοόλ και η καθιέρωση υποχρεωτικών ετήσιων ασκήσεων εκκένωσης σε έκτακτη περίπτωση. Για την πρόληψη φαινομένων βίας και παραβατικών συμπεριφορών των μαθητών εντός των οχημάτων, προτείνεται η πρακτική της ύπαρξης συγκεκριμένης θέσης για κάθε μαθητή, τοποθέτηση καμερών ασφαλείας στα οχήματα και προσπάθεια διαρκούς αλληλεπίδρασης μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών για τη δημιουργία διαπροσωπικών σχέσεων συνεχούς επικοινωνίας. Επιπροσθέτως, κατασταλτικά, οι Περιφέρειες θα πρέπει να εφαρμόζουν ορθές πολιτικές και να λαμβάνουν μέτρα για τον χειρισμό της ανάρμοστης συμπεριφοράς.

Από τη μελέτη προέκυψε η έλλειψη ενός συστήματος μέτρησης της αποδοτικότητας του έργου. Η διοίκηση, είτε κεντρική είτε τοπική, για να είναι επιτυχημένη, θα πρέπει να είναι σε θέση να αξιολογεί τις πολιτικές που εφαρμόζει και σύμφωνα με τα εξαγόμενα αποτελέσματα, τα οποία πρέπει να είναι συγκεκριμένα και μετρήσιμα, να μπορεί να τις επανακαθορίζει προκειμένου να τις βελτιώνει, μαθαίνοντας συνεχώς από τις ευστοχίες και τις αστοχίες της. Ένας τρόπος για να επιτευχθεί αυτό θα ήταν μέσω των υφιστάμενων ελεγκτικών μηχανισμών, οι οποίοι θα προβαίνουν εκτός από τους ελέγχους νομιμότητας και σε ελέγχους αποτελεσματικότητας και απόδοσης, όπως συμβαίνει αντίστοιχα με τα Ελεγκτικά Συνέδρια άλλων χωρών της Ε.Ε.

Εν κατακλείδι και σε σχέση με το ερευνητικό ερώτημα και τις διαστάσεις του (οικονομία-πολιτική-τοπική ανάπτυξη-κοινωνική ευημερία-όφελος μαθητή/γονέα), ο τρόπος που οργανώνεται και εκτελείται η μεταφορά των μαθητών στην Π.Ε. Αργολίδας είναι σε γενικές γραμμές ο ενδεδειγμένος προς το δημόσιο συμφέρον. Ωστόσο συντρέχουν λόγοι και δίδονται προτάσεις για την βελτίωσή του, τη μείωση του κόστους του και την ενίσχυση της

ενεργούς συμμετοχής της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στο μεταφορικό αυτό έργο προκειμένου αυτό να συντελέσει στην ενδυνάμωση της εμπιστοσύνης των πολιτών προς το θεσμό. Εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο, δεν φαίνεται να βρίσκονται στη λίστα προτιμήσεων στην ελληνική πραγματικότητα και αυτό είναι ένα θέμα που χρήζει περαιτέρω εξέτασης. Ένα ακόμα θέμα που θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο μελλοντικής έρευνας, εν γένει για τις σχολικές μεταφορές, είναι το ζήτημα της οικονομικότητας του έργου.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

Ελληνόγλωσσες

Αναγνωστοπούλου, Δ., & Μορφουλάκη, Μ. (2010, Οκτώβριος). *Π.1 της Μελέτης για τις αναγκαίες βελτιώσεις του συστήματος μεταφοράς μαθητών, προς το σκοπό της αποτελεσματικής υλοποίησης του σχεδιαζόμενου Σχολείου του 21ου αιώνα*. ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ-ΕΜ-Β-2010-4. Θεσσαλονίκη.

Αναγνωστοπούλου, Δ., Μορφουλάκη, Μ., & Παπανικολάου, Α. (2011, Απρίλιος). *Π.4 της Μελέτης για τις αναγκαίες βελτιώσεις του συστήματος μεταφοράς μαθητών, προς το σκοπό της αποτελεσματικής υλοποίησης του σχεδιαζόμενου Σχολείου του 21ου αιώνα*. ΕΚΕΤΑ – ΙΜΕΤ – ΕΜ – Β – 2011 – 3. Θεσσαλονίκη.

Απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Υπόθεση C280/00. (2003, Ιούλιος 24). *Eur-Lex*. Ανάκτηση Νοέμβριος 11, 2021, από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62000CJ0280>

Γαβανάς, Ν., Παπαϊωάννου, Π., Πιτσιάβα Λατινοπούλου, Μ., & Πολίτης, Ι. (2015). *Αστικές μεταφορές και βιώσιμη κινητικότητα*. Στο Ν. Γαβανάς, Π. Παπαϊωάννου, Μ. Πιτσιάβα Λατινοπούλου, & Ι. Πολίτης, *Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας*. Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών.

Γκάνια, Β. (2011). *Διπλωματική εργασία Δ.Π.Μ.Σ. «Σχεδιασμός, Οργάνωση και Διαχείριση Συστημάτων Μεταφορών» : Διαχείριση κυκλοφορίας σχολικών λεωφορείων σε επίπεδο νομού*. Ανάκτηση από <http://ikee.lib.auth.gr/record/128405/files/GRI-2012-7929.pdf>

Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. (2020, Αύγουστος 2020). *Γνώμη Α 31/2020*. Ανάκτηση Φεβρουάριος 22, 2022, από <https://www.eaadhsy.gr/index.php/m-gnomes/m-oles-oi-gnomes?limit3=25&resetfilters=0&clearordering=0&clearfilters=0>

Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. (2020, Οκτώβριος 2020). *Απόφαση Δ 81/2020*. Ανάκτηση Φεβρουάριος 22, 2022, από http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:H52agWX416wJ:www.eaadhsy.gr/images/apofaseis/2020_%25CE%259481.pdf+&cd=3&hl=el&ct=clnk&gl=gr

Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. (2021, Απρίλιος 28). Ανάκτηση Φεβρουάριος 22, 2022, από ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΑ ΟΔΗΓΙΑ 26: ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΦΟΓΗΣ & ΕΙΔΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΒΙΒΛΙΟΥ ΙΙ Ν. 4412/2016: https://www.eaadhsy.gr/index.php/m-foreis/m-genikes-odigies?limit42=10&limitstart42=0&resetfilters=1&eads_odigies_eaadhsy_typos=%CE%9A%CE%B1%CF%84%CE%B5%CF%85%CE%B8%CF%85%CE%BD%CF%84%CE%A%CF%81%CE%B9%CE%B5%CF%82+%CE%9F%CE%B4%CE%B7%CE%B3%CE%AF%CE%B5%CF%82

Καλτσούνης, Α. (1997). Πολιτική μεταφορών της Ε.Ε. και δυνατότητες αποκεντρωμένης ανάπτυξης: η περίπτωση της Ηπείρου. *Επιθεώρηση αποκέντρωσης τοπικής αυτοδιοίκησης και περιφερειακής ανάπτυξης*(Τεύχος 10), σσ. 19-35.

Καρανασάσης, Μ. (2006). *Ο προληπτικός και κατασταλτικός έλεγχος των δαπανών και εσόδων των ΟΤΑ*. Αθήνα: Γ.Μ.Καρανασάσης.

ΚΑΝ (ΕΚ) αριθ.1370/2007. (2007, Οκτωβρίου 23). Στρασβούργο: Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κολέτσος, Δ. (2012). *Διπλωματική εργασία : Συγκριτική ανάλυση συστημάτων αστικών μεταφορών*. Πάντειο Πανεπιστήμιο. Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Ανάκτηση Νοέμβριος 15, 2021, από <http://pandemos.panteion.gr/index.php?op=record&type=0&q=%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CF%89%CE%BD&page=3&scope=0&lang=el&pid=iid:5637>

Κοτούλα, Κ. (2021). *Διδακτορική διατριβή : Διερεύνηση των παραγόντων που επηρεάζουν την επιλογή μέσου μετακίνησης με σκοπό τη σχολική εκπαίδευση*. Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης. Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών

ΚΥΑ ΙΒ/6071/98. (1998). (ΦΕΚ 932 Β') : *Μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης*.

ΚΥΑ 35415/11. (2011). (ΦΕΚ 1701 Β/1-8-2011) : *Μεταφορά μαθητών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης από τους Δήμους*.

ΚΥΑ 24001/13. (2013). (ΦΕΚ 1449 Β/14-6-2013) : *Μεταφορά μαθητών δημόσιων σχολείων από τις Περιφέρειες*.

ΚΥΑ 50025/2018. (2018). (ΦΕΚ 4217/Β'/26.09.2018) *Μεταφορά μαθητών δημόσιων σχολείων από τις Περιφέρειες.*

Λαδιάς, Χ. (2014). *Ειδικά Θέματα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης*. Αθήνα: Παπαζήση.

Λευκή Βίβλος. (2001, Σεπτέμβριος 12). *Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών.*

Λευκή Βίβλος. (2011, Μάρτιος 28). *Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών: προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*. Ανάκτηση Δεκέμβριος 23, 2021, από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/LSU/?uri=CELEX:52011DC0144&qid=1640281794003>

Λιμνιός, Χ. (2015, Νοέμβριος). *Διπλωματική εργασία: Οργάνωση και χρηματοδότηση συστημάτων αστικών μαζικών μεταφορών στην Ελλάδα και σύγκριση με αντίστοιχα συστήματα χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Ανάκτηση Ιανουάριος 29, 2022, από <http://ikee.lib.auth.gr/record/281414>

Λοντόρφος, Β. (2016). *Διπλωματική εργασία: Ανάλυση της υφιστάμενης δομής και λειτουργίας των αστικών ΚΤΕΛ και προοπτικές εν όψει της πλήρους εφαρμογής του Ε.Κ. 1370/2007 το 2020*. Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ-Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών & Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, ΠΜΣ Σχεδιασμός Όργάνωση και Διαχείριση των Συστημάτων Μεταφορών.

Μακρίδου, Ε. (2016). *Διπλωματική Εργασία: Ευρωπαϊκή Πολική Μεταφορών και Περιβάλλον, Βιώσιμες Μεταφορές των Ευρωπαϊκών Ολυμπιακών Πόλεων από το 1992 έως το 2012*. Αθήνα : Πάντειο Πανεπιστήμιο, Τμήμα Διεθνών & Ευρωπαϊκών Σπουδών, ΠΜΣ Περιβαλλοντική Διακυβέρνηση και Βιώσιμη Ανάπτυξη.

Μορφουλάκη, Μ., Βασιλαντωνάκης, Μ.-Β., Ιορδανόπουλος, Π., Σταθακόπουλος, Α., & Χρυσοστόμου, Κ. (2011, Φεβρουάριος). *Π.2 της Μελέτης για τις αναγκαίες βελτιώσεις του συστήματος μεταφοράς μαθητών, προς το σκοπό της αποτελεσματικής υλοποίησης του σχεδιαζόμενου Σχολείου του 21ου αιώνα*. ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ-ΕΜ-Β-2011-1. Θεσσαλονίκη.

Μορφουλάκη, Μ., Ιορδανόπουλος, Π., Σταθακόπουλος, Α., & Χρυσοστόμου, Κ. (2011, Φεβρουάριος). *Π.3 της Μελέτης για τις αναγκαίες βελτιώσεις του συστήματος μεταφοράς μαθητών, προς το σκοπό της αποτελεσματικής υλοποίησης του*

σχεδιαζόμενου Σχολείου του 21ου αιώνα. ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ-ΕΜ-Β-2011-2. Θεσσαλονίκη. Ανάκτηση από <https://repository-edu.ll.ekt.gr/edulll/handle/10795/1542>

- Μορφουλάκη, Μ., Παπανικολάου, Α., & Κοτούλα, Κ. (2011, Ιούνιος). *Π.5 της Μελέτης για τις αναγκαίες βελτιώσεις του συστήματος μεταφοράς μαθητών, προς το σκοπό της αποτελεσματικής υλοποίησης του σχεδιαζόμενου Σχολείου του 21ου αιώνα. ΕΚΕΤΑ - ΙΜΕΤ - ΕΜ - Β - 2011 - 4*. Θεσσαλονίκη.
- Ν. 1566/85. (1985). (ΦΕΚ Α 167): *Δομή και λειτουργία της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις.*
- Ν.2240/94. (1994). (ΦΕΚ Α 153): *Συμπλήρωση διατάξεων για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις.*
- Ν.2817/2000. (2000). (ΦΕΚ Α 78/14-3-2000) : *Εκπαίδευση των ατόμων με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες και άλλες διατάξεις.*
- Ν.2963/01. (2001). (ΦΕΚ Α 268/23-11-01) : *Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις.*
- Ν.3463/06. (2006). (ΦΕΚ - 114 Α/8-6-2006): *Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων.*
- Ν.3852/10. (2010). (ΦΕΚ 87 Α/7-6-2010): *Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης.*
- Ν.4013/11. (2011). (ΦΕΚ 204 Α/15-9-2011): *Σύσταση ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων και Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων.*
- Ν.4089/12. (2012). (ΦΕΚ 206 Α/26-10-2012): *Κύρωση της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Μεταφορά Μαθητών για το σχολικό έτος 2012-2013 (Α' 171)», μεταφορά αρμοδιότητας στις Περιφέρειες και άλλες διατάξεις.*
- Ν.4199/13. (2013). (ΦΕΚ 216 Α/11-10-13): *Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών -Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις.*
- Ν.4412/16. (2016). (ΦΕΚ-147 Α/8-8-16): *Δημόσιες Συμβάσεις Εργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ).*

- N.4568/18 . (2018). (ΦΕΚ 178 Α/11-10-2018): *Θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις.*
- N. 4635/19. (2019). ΦΕΚ 167 Α/30-10-2019 – Διορθ.Σφαλμ. Στα ΦΕΚ-171 Α/4-11-19 και στο ΦΕΚ-189 Α/29-11-19) : *Επενδύω στην Ελλάδα και άλλες διατάξεις.*
- Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. (2014). *Eur-Lex.*
Ανάκτηση από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A32014L0024>
- Οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. (2014). *Eur-Lex.*
Ανάκτηση από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32014L0025>
- Π.Δ. 967/1979. (1979). (ΦΕΚ 272 Α/11-12-1979): *Περί καθορισμού όρων, προϋποθέσεων και διαδικασίας αναθέσεως της εκμεταλλεύσεως εις το οικείο ΚΤΕΛ αγόνων γραμμών, εντάξεως εις τα ΚΤΕΛ αυτοκινήτων οχημάτων ως και περί υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών κλειστών γεωγραφικών περιοχών.*
- Π.Δ. 161/00. (2000). (ΦΕΚ 145 Α) : *Μεταβίβαση στις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις αρμοδιοτήτων, τοπικού ενδιαφέροντος, που αφορούν την πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση.*
- Π.Δ. 136/11. (2011). (ΦΕΚ 267 Α/31-12-2011) : *Καθορισμός κατώτατου ύψους των δαπανών που ελέγχονται από το Ελεγκτικό Συνέδριο.*
- Παπαδημητρίου, Κ. (2013). *Διδακτορική διατριβή : Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, ΑΠΟ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ, ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΚΟΠΙΑ.* Αθήνα: Εθνικό & Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης.
- Παπαϊωάννου, Γ. (1997). *Οι μεταφορές παράγων ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας εντός της Ε.Ε. Επιθεώρηση αποκέντρωσης τοπικής αυτοδιοίκησης και περιφερειακής ανάπτυξης* (Τεύχος 7), σσ. 52-58.
- Παπουλιάκος, Β. (2021, Μάιος). *Διπλωματική εργασία: Ανάλυση του θεσμικού πλαισίου και των διαδικασιών οργάνωσης και εκτέλεσης της μεταφοράς μαθητών δημοσίων*

σχολείων από τις Περιφέρειες. Λάρισα: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων, ΜΠΣ Διοίκηση Έργων και Προγραμμάτων.

Ραλάτου, Ζ. (2017). *Η πολιτική υποδομών μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η θέση της Ελλάδας. Διπλωματική εργασία-Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Μηχανικών Οικονομίας και Διοίκησης.* Ανάκτηση Νοέμβριος 15, 2021, από <https://hellanicus.lib.aegean.gr/handle/11610/18938>

Σαμπράκος, Ε. (1997). *Η υποδομή των μεταφορών στην Ελλάδα. Επιθεώρηση αποκέντρωσης τοπικής αυτοδιοίκησης και περιφερειακής ανάπτυξης* (Τεύχος 7), σσ. 63-73.

Σταθόπουλος, Α., Αναστασάκης, Μ., Ζαμπετάκης, Σ., Καρλαύτης, Μ., Κιούσης, Λ., Μαμάης, Α., . . . Γιαννής, Γ. (2004). *2ο Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα-Γ. Τεχνολογική προοπτική διερεύνησης στις μεταφορές στην Ελλάδα - προς μια βιώσιμη κινητικότητα το 2021*. Αθήνα: Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών.

Τριανταφυλλοπούλου, Α. (2021). Παραδόσεις στο μάθημα «Αυτοδιοίκηση και δημόσιες πολιτικές σε τοπικό επίπεδο», (Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων και Οργανισμών, Π.Μ.Σ. «Δημόσια Διοίκηση και Τοπική Αυτοδιοίκηση», ακαδημαϊκή περίοδος 2020-2021, εαρινό εξάμηνο)

Τσέκος, Θ. (2021). Παραδόσεις στο μάθημα «Στρατηγικός και επιχειρησιακός προγραμματισμός ως εργαλεία δημοσίας δράσεως», (Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, Τμήμα Διοικήσεως Επιχειρήσεων και Οργανισμών, Π.Μ.Σ. «Δημόσια Διοίκηση και Τοπική Αυτοδιοίκηση», ακαδημαϊκή περίοδος 2020-2021, εαρινό εξάμηνο)

Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών. (2022, Ιανουάριος 21). Διευκρινίσεις σχετικά με την ισχύ του ν. 2963/2001 όσον αφορά την αποκλειστικότητα παροχής συγκοινωνιακού έργου στα αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ. *έγγραφο με αρ.πρωτ.18361.*

Υπουργείο Εσωτερικών. (2019). Εγκύκλιος 2: Διευκρινήσεις επί της υπ' αριθ. 50025/19-9-2018 ΚΥΑ «Μεταφορά μαθητών δημόσιων σχολείων από τις Περιφέρειες».

Χριστοφάκης, Μ. (2007). *Μεταφορές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Η Πολιτική Υποδομών Μεταφορών.* Αθήνα: Διόνικος.

Hendrix, J., Kennedy, E. (2020). *Supporting students on school buses: Results from a nationally representative sample of head transportation officials*, Preventing School Failure: Alternative Education for Children and Youth, 65:1, 79-88, DOI: 10.1080/1045988X.2020.1837059.

<https://doi.org/10.1080/1045988X.2020.1837059>

Kotoula, K., Botzoris, G., Morfoulaki, M., & Aifandopoulou, G. (2017). *The existing school transportation framework in Greece-Barriers and problems comparing to other European countries. Transportation research procedia*, 24, 385-392.

Masoumi, H., Rooijen, M.v., Sierpiński, G. (2020). *Children's Independent Mobility to School in Seven European Countries: A Multinomial Logit Model*. Int. J. Environ. Res. Public Health 2020, 17, 9149. <https://doi.org/10.3390/ijerph17239149>

Smith, L., Norgate, SH., Cherrett, T., Davies, N., Winstanley, C., Harding, M. (2015). *Walking school buses as a form of active transportation for children—a review of the evidence*. J Sch Health. 2015; 85: 197-210.

Διαδικτυακές πηγές

<https://www.anagnostis.org/2021/09/20/argolida-paramenei-alyto-to-provlima-metaforas-ton-mathiton-roma-sta-scholeia/> (2021, Σεπτέμβριος 20). Ανάκτηση Φεβρουάριος 15, 2022.

<https://eleftheriaonline.gr/local/koinonia/perivallon-paideia-sylogoi/item/44718-mousiko-sxoleio-argolidas> (2014, Σεπτέμβριος 11). Ανάκτηση Φεβρουάριος 15, 2022.

<http://www.eprocurement.gov.gr/webcenter/files/statistics/new.html> (2022, Φεβρουάριος 14). Ανάκτηση Μάρτιος 2, 2022.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:tr0003> (2009, Σεπτέμβριος 10). Ανάκτηση Ιανουάριος 30, 2022.

<https://moriasnews.gr/> (2016, Δεκέμβριος 1). Ανάκτηση Φεβρουάριος 14, 2022.

<https://www.newsbeast.gr/greece/arthro/426372/se-katalipsi-duo-sholeia-stin-argolida-gia-ti-diakopi-metaforas-ton-mathiton> (2012, Οκτώβριος 11). Ανάκτηση Φεβρουάριος 13, 2022.

<https://www.newsbeast.gr/greece/arthro/499464/anestali-i-metafora-mathiton-me-to-ktel-argolidas> (2013, Μάρτιος 7). Ανάκτηση Φεβρουάριος 12, 2022.

<https://www.ertnews.gr/perifereiakoi-stathmoi/tripoli/argolida-to-ktel-diakoptei-ti-metafora-mathiton/> (2018, Νοέμβριος 23). Ανάκτηση Φεβρουάριος 12, 2022.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: 1^ο ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Σας προσκάλεσα να συμπληρώσετε μια φόρμα:

Μεταφορά Μαθητών στην Π.Ε. Αργολίδας (για μαθητές Β/θμιας Εκπ/σης)

Το παρόν ερωτηματολόγιο καταρτίστηκε στο πλαίσιο εκπόνησης της Διπλωματικής μου Εργασίας με τίτλο «Οι μεταφορές ανθρώπων ως πολιτική της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η μεταφορά μαθητών-Μελέτη περίπτωσης Π.Ε. Αργολίδας» στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα «ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ» του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου.

Το παρόν ερωτηματολόγιο απευθύνεται σε μαθητές Β/θμιας Εκπ/σης που μετακινούνται από και προς τις σχολικές μονάδες με Λεωφορεία ή ταξί ή με Ειδικό Μαθητικό Δελτίο ή λαμβάνουν το μαθητικό επίδομα. Παρακαλούνται οι μαθητές να συμπληρώσουν το ερωτηματολόγιο με ειλικρίνεια . Το ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε κατά τέτοιο τρόπο ώστε η συμπλήρωσή του να διαρκέσει ελάχιστα ! Οι απαντήσεις είναι εμπιστευτικές (επιστρέφονται ανώνυμες) και τα αποτελέσματα είναι μόνο για ερευνητικούς σκοπούς. Ευχαριστώ πολύ για την υποστήριξη!

Για οποιαδήποτε διευκρίνιση ή ερώτηση μπορείτε να επικοινωνήσετε μαζί μου άμεσα.

Ελένη Μάντζαρη

Προϊσταμένη Τμήματος Προμηθειών Περιφερειακής Ενότητας Αργολίδας,

Περιφέρειας Πελοποννήσου

e-mail: elemantz@gmail.com

1. Με ποιο τρόπο μεταφέρεσαι στο σχολείο; *

- Λεωφορείο- με Ειδικό Μαθητικό Δελτίο (δλδ δημόσια τακτική συγκοινωνία) (πάσο χρώματος μωβ)
- Λεωφορείο- Μεταφορά με Δημόσια Σύμβαση (πάσο χρώματος λευκό)
- Ταξί-Μεταφορά με Δημόσια Σύμβαση
- Παίρνω το μαθητικό επίδομα

2. Με την έναρξη του σχολικού έτους, ξεκινάει αμέσως και η μεταφορά σου από την Π.Ε. Αργολίδας; *

- Ναι
- Όχι

3. Πόσο ικανοποιημένος είσαι από τον τρόπο που μεταφέρεσαι στο σχολείο; *

- Λίγο
- Πολύ
- Δεν ξέρω/δεν απαντώ

4. Στην περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Λίγο" επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους:

- Δεν με ικανοποιεί το μεταφορικό μέσο
- Θα προτιμούσα να παίρνω το μαθητικό επίδομα
- Θα προτιμούσα να μεταφέρομαι με οχήματα του Δήμου ή της Περιφέρειας
- Η μεταφορά μου δεν ικανοποιείται άμεσα (με την έναρξη της σχολικής χρονιάς)
- Άλλο:.....

5. Νιώθεις ασφάλεια για τον τρόπο και με το όχημα που μεταφέρεσαι στο σχολείο; *

- Ναι
- Όχι

6. Πιστεύεις ότι η μεταφορά σου θα ήταν καλύτερη αν γινόταν με οχήματα του Δήμου ή της Περιφέρειας αντί με οχήματα των ιδιωτών (ΚΤΕΛ-Ταξί κλπ); *

- Ναι
- Όχι
- Δεν ξέρω/δεν απαντώ

7. Στην περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Όχι", επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους:

- Δεν έχω εμπιστοσύνη στην Τοπική Αυτοδιοίκηση (Δήμοι, Περιφέρεια)
- Πιστεύω ότι δεν θα είναι αξιόπιστα και κατάλληλα τα οχήματα
- Θεωρώ ότι ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να ανταποκριθεί καλύτερα στις ανάγκες μεταφοράς
- Ενισχύεται η απασχόληση μέσω της μεταφοράς με ιδιώτες
- Ενισχύεται η τοπική οικονομία μέσω της μεταφοράς με ιδιώτες
- Άλλο:.....

8. Στην περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Ναι", επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους :

- Έχω εμπιστοσύνη στην Τοπική Αυτοδιοίκηση (Δήμοι και Περιφέρειες)
- Το κόστος της μεταφοράς θα μειωθεί σημαντικά
- Θα νιώθω πιο σίγουρος/η ότι θα αρχίζει η μεταφορά μου με την έναρξη της σχολικής χρονιάς
- Άλλο:.....

9. Από το 1 έως 4 βαθμολογήστε τους παρακάτω τρόπους μεταφοράς ανάλογα με την προτίμησή σας : *

	1 λιγότερο ικανοποιητική	2 ούτε λίγο, ούτε πολύ	3 ικανοποιητική	4 πολύ ικανοποιητική
Μεταφορά με Δημόσια Σύμβαση (λεωφορείο- πάσο λευκό ή ταξί)	○	○	○	○
Μεταφορά με Ειδικά Μαθητικά Δελτία (πάσο μωβ)	○	○	○	○
Μαθητικό Επίδομα	○	○	○	○
Μεταφορά με οχήματα Δήμων και Περιφέρειας	○	○	○	○

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: 2^ο ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Σας προσκάλεσα να συμπληρώσετε μια φόρμα:

Μεταφορά Μαθητών στην Π.Ε. Αργολίδας (για γονείς/κηδεμόνες μαθητών Α/θμιας Εκπ/σης)

Το παρόν ερωτηματολόγιο καταρτίστηκε στο πλαίσιο εκπόνησης της Διπλωματικής μου Εργασίας με τίτλο «Οι μεταφορές ανθρώπων ως πολιτική της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η μεταφορά μαθητών-Μελέτη περίπτωσης Π.Ε. Αργολίδας» στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα «ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ» του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου.

Το παρόν ερωτηματολόγιο απευθύνεται στους γονείς/κηδεμόνες των μαθητών Α/θμιας Εκπ/σης που μεταφέρονται από και προς τις σχολικές μονάδες με Λεωφορεία ή ταξί ή με Ειδικό Μαθητικό

Δελτίο ή λαμβάνουν το μαθητικό επίδομα. Το ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε κατά τέτοιο τρόπο ώστε η συμπλήρωσή του να διαρκέσει ελάχιστα! Οι απαντήσεις είναι εμπιστευτικές (επιστρέφονται ανώνυμες) προκειμένου να απαντηθούν με ειλικρίνεια και τα αποτελέσματα είναι μόνο για ερευνητικούς σκοπούς και προκειμένου να συνδράμουν στην εξαγωγή συμπερασμάτων που μπορούν να βελτιώσουν το πλαίσιο διαχείρισης.

Για οποιαδήποτε διευκρίνιση ή ερώτηση μπορείτε να επικοινωνήσετε μαζί μου άμεσα.

Ελένη Μάντζαρη

Προϊσταμένη Τμήματος Προμηθειών

Περιφερειακής Ενότητας Αργολίδας, Περιφέρειας Πελοποννήσου

e-mail: elemantz@gmail.com

1. Τρόπος μεταφοράς του μαθητή στη σχολική μονάδα *

- Λεωφορείο- με Ειδικό Μαθητικό Δελτίο (δλδ δημόσια τακτική συγκοινωνία) (πάσο χρώματος μωβ)
- Λεωφορείο- Μεταφορά με Δημόσια Σύμβαση (πάσο χρώματος λευκό)
- Ταξί-Μεταφορά με Δημόσια Σύμβαση
- Λαμβάνει μαθητικό επίδομα

2. Με την έναρξη του σχολικού έτους, ξεκινάει αμέσως και η μεταφορά του μαθητή από την Π.Ε. Αργολίδας; *

- Ναι
- Όχι

3. Πόσο ικανοποιημένος/η είστε από τον τρόπο που μεταφέρεται το παιδί σας στο σχολείο; *

- Λίγο
- Πολύ
- Δεν ξέρω/δεν απαντώ

4. Στην περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Λίγο" επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους:

- Δεν είναι ικανοποιητικό το μεταφορικό μέσο
- Θα προτιμούσα να λαμβάνω το μαθητικό επίδομα
- Θα προτιμούσα η μεταφορά να γίνεται με οχήματα των Δήμων και της Περιφέρειας (ιδιότητα)
- Η μεταφορά του παιδιού δεν ικανοποιείται άμεσα (με την έναρξη της σχολικής χρονιάς)
- Άλλο:.....

5. Νιώθετε ασφάλεια για τον τρόπο και με το όχημα που μεταφέρεται ο μαθητής στο σχολείο; *

- Ναι
- Όχι

6. Πιστεύετε ότι η μεταφορά θα ήταν καλύτερη αν γινόταν με οχήματα του Δήμου ή της Περιφέρειας αντί με οχήματα των ιδιωτών (ΚΤΕΛ-Ταξί κλπ); *

- Ναι
- Όχι
- Δεν ξέρω/δεν απαντώ

7. Στην περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Όχι", επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους:

- Δεν έχω εμπιστοσύνη στην Τοπική Αυτοδιοίκηση (Δήμοι, Περιφέρεια)
- Πιστεύω ότι δεν θα είναι αξιόπιστα και κατάλληλα τα οχήματα
- Θεωρώ ότι ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να ανταποκριθεί καλύτερα στις ανάγκες μεταφοράς
- Ενισχύεται η απασχόληση μέσω της μεταφοράς με ιδιώτες
- Ενισχύεται η τοπική οικονομία μέσω της μεταφοράς με ιδιώτες
- Άλλο:.....

8. Στην περίπτωση που στην προηγούμενη ερώτηση απαντήσατε "Ναι", επιλέξτε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους:

- Έχω εμπιστοσύνη στην Τοπική Αυτοδιοίκηση (Δήμοι και Περιφέρεια)
- Το κόστος της μεταφοράς θα μειωθεί σημαντικά
- Θα νιώθω πιο σίγουρος/η ότι θα αρχίζει η μεταφορά με την έναρξη της σχολικής χρονιάς
- Άλλο:.....

9. Από το 1 έως 4 βαθμολογήστε τους παρακάτω τρόπους μεταφοράς ανάλογα με την προτίμησή σας : *

	1 λιγότερο ικανοποιητική	2 ούτε λίγο, ούτε πολύ	3 ικανοποιητική	4 πολύ ικανοποιητική
Μεταφορά με Δημόσια Σύμβαση (λεωφορείο-πάσο λευκό ή ταξί)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μεταφορά με Ειδικά Μαθητικά Δελτία (πάσο μωβ)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Μαθητικό Επίδομα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μεταφορά με οχήματα Δήμων και Περιφέρειας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΩΝ

Συνεντεύξεις στο πλαίσιο εκπόνησης της Διπλωματικής μου Εργασίας με τίτλο «Οι μεταφορές ανθρώπων ως πολιτική της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η μεταφορά μαθητών-Μελέτη περίπτωσης Π.Ε. Αργολίδας» στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα «ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ» του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου. Δεν είναι υποχρεωτική η απάντηση σε όλα τα ερωτήματα. Αν θεωρείτε ότι κάποια από αυτά δεν άπτονται των γνώσεων ή των αρμοδιοτήτων σας, παρακαλώ παραλείψτε τα.

Ερώτημα 1^ο : Από τη θέση σας πείτε μας ποιοι είναι οι λόγοι εκείνοι που συντελούν στην καθυστέρηση της έναρξης της μεταφοράς ορισμένων μαθητών και των δύο βαθμίδων εκπαίδευσης;

Ερώτημα 2ο : Από τη θέση σας πείτε μας γιατί κάποιοι μαθητές (και των δύο βαθμίδων) ανέφεραν ότι φτάνουν στη σχολική μονάδα αρκετά νωρίτερα από την έναρξη των μαθημάτων;

Ερώτημα 3ο : Αρκετοί ερωτώμενοι εξέφρασαν την άποψη ότι θα προτιμούσαν να λαμβάνουν το μαθητικό επίδομα αντί να μεταφέρονται με ΕΜΔ ή Δημόσια σύμβαση, απαντήστε μας από τη θέση σας γιατί πιστεύετε ότι συμβαίνει αυτό;

Ερώτημα 4ο : Θεωρείτε ότι η μεταφορά θα ήταν συμφερότερη (εννοείται το δημόσιο συμφέρον/συμφέρον του πολίτη) αν γινόταν με ίδια μέσα των ΟΤΑ;

Ερώτημα 5ο : Θεωρείτε ότι μέσω της μεταφοράς των μαθητών επιτυγχάνεται ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και απασχόλησης σε τέτοιο βαθμό που αν η μεταφορά γινόταν με ίδια μέσα ΟΤΑ θα επέφερε δυσμενείς συνέπειες στους τομείς αυτούς;

Ερώτημα 6ο : Η έρευνα ανέδειξε ότι κυρίως οι γονείς/κηδεμόνες δεν έχουν εμπιστοσύνη στο θεσμό της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε σχέση με τους ιδιώτες (για το έργο της μεταφοράς των

μαθητών). Πείτε μας από τη θέση σας για ποιο λόγο πιστεύετε ότι συμβαίνει αυτό και τι προτείνετε να γίνει για να αλλάξει αυτή η συνθήκη στο μέλλον;

Ευχαριστώ για τη συμβολή σας

Με εκτίμηση

Ελένη Μάντζαρη