

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

Αθήνα, 9 Ιουνίου 2010

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΥΠΟΥ
ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ
ΔΗΜΗΤΡΗ ΡΕΠΠΑ

Το «πράσινο κύμα» και οι αστικές συγκοινωνίες, ήταν το αντικείμενο Συνέντευξης Τύπου, που παραχώρησε σήμερα ο Υπουργός Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων Δημήτρης Ρέππας, με τον Υφυπουργό Νίκο Σηφουνάκη και τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Χάρη Τσιόκα, παρουσία των Προέδρων και Διευθυνόντων Συμβούλων του ΟΑΣΑ, Δ. Δημητρίου και του ΤΡΑΜ, Β. Σπυράκου.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Τα θέματα τα οποία θα συζητήσουμε σήμερα είναι κυρίως δύο. Το πρώτο αφορά στην πρόοδο συγκρότησης του λεγόμενου Μητροπολιτικού Φορέα Αστικών Συγκοινωνιών. Το δεύτερο αφορά ένα μέσο σταθερής τροχιάς, ένα πράσινο μέσο μεταφοράς, το τραμ.

Έχουμε διακηρύξει πως στόχος μας είναι, να προχωρήσουμε στη διαμόρφωση ενός μητροπολιτικού φορέα. Αυτός θα είναι ο ΟΑΣΑ. Ο φορέας αυτός θα έχει την ευθύνη να θέτει τις προδιαγραφές για την ποιότητα των προσφερόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών, να σχεδιάζει το πρόγραμμα το οποίο θα εκτελούν οι άλλοι φορείς. Θα είναι αυτός, ο οποίος θα έχει την ευθύνη να παρακολουθεί την ανάθεση και συντήρηση των έργων υποδομής για τη διευκόλυνση του συγκοινωνιακού έργου και βεβαίως θα έχει τον τελικό λόγο, μετά από συνεννόηση με τους επιμέρους συγκοινωνιακούς φορείς, προκειμένου να αντιμετωπιστούν όποια προβλήματα προκύπτουν στο πλαίσιο εφαρμογής του σχεδιασμού που έχει αποφασιστεί.

Στόχος μας είναι στο σχεδιασμό και στην εκτέλεση του έργου, όπως έχει αποφασιστεί από τον φορέα αυτό, να ανήκουν πέραν των ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ και η ΑΜΕΛ, η ΤΡΑΜ, ο Προαστιακός που ανήκει στον ΟΣΕ, καθώς και τα ΚΤΕΛ που αποτελούν ιδιωτικό φορέα.

Στο πλαίσιο λοιπόν αυτού του σχεδιασμού, όλοι οι επιμέρους φορείς θα εντάσσονται σε ενιαίο προγραμματισμό. Στόχος μας είναι να προχωρήσουμε το έργο των συγχωνεύσεων, όπως το έχουμε εξαγγείλει. Αυτό γίνεται, θα ενημερωθείτε σχετικά αργότερα.

Είναι πάρα πολύ σημαντικό όμως, να θέσουμε έναν ποιοτικό και ποσοτικό ταυτόχρονα στόχο, που δεν είναι άλλος από το ότι το 2012 θέλουμε το 50% των πολιτών που μετακινούνται ημερησίως στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, να χρησιμοποιούν μαζικά μέσα μεταφοράς.

Όσον αφορά στο Τραμ, θέλω να αναφέρω ότι έτσι όπως σχεδιάστηκε, μπορεί κανείς να παρατηρήσει ότι έχει αδυναμίες, αλλά ανταποκρίνεται στο έργο του στις επιμέρους πτυχές, όπως στην ασφάλεια στις μετακινήσεις, στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, την καθαριότητα των μέσων. Υπάρχει όμως ένας παράγοντας ο οποίος εκ των πραγμάτων καθιστά το μέσο αυτό λιγότερο ελκυστικό και είναι ο παράγων χρόνος.

Για να διανύσει το μέσο αυτό συγκεκριμένες αποστάσεις, συχνά απαιτείται χρόνος μεγαλύτερος από αυτόν που μπορούμε να πετύχουμε μέσω ενός καλύτερου σχεδιασμού και συντονισμού κι αυτό ακριβώς είναι το θέμα μας.

Με τη σύσταση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων οι συναρμόδιες υπηρεσίες του πρώην Υπουργείου Μεταφορών και του πρώην Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ -μιλώ για τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων και ιδίως για τις δύο Διευθύνσεις: Μελετών Έργων Οδοποιίας και Κατασκευής Έργων Συντήρησης- συνεργάζονται πλέον, όπως και με τον ΟΑΣΑ και με την εταιρεία του Τραμ. Με βάση την παρουσίαση που θα σας κάνουμε, θα δείτε ότι μπορούμε άμεσα να προχωρήσουμε σε επιτάχυνση του χρόνου εκτέλεσης των δρομολογίων. Η επιτάχυνση αυτή φτάνει σε κάποια δρομολόγια -σε τρεις γραμμές συγκεκριμένα- στα 10 λεπτά και σε μία στα 15 λεπτά.

Άρα μπορεί να πει κανείς ότι έχουμε μια εξοικονόμηση χρόνου για τους επιβάτες συνολικά 35 λεπτών. Εγώ θέλω να σταματήσω εδώ. Θα δώσω το λόγο στον κ. Σηφουνάκη και εν συνεχεία είναι μαζί μας εδώ ο κ.

Δημητρίου από τον ΟΑΣΑ και ο κ. Σπυράκος από την ΤΡΑΜ, προκειμένου να σας κάνουν τις παρουσιάσεις και να μπορούμε σε περισσότερες λεπτομέρειες.

Ν. ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Καλημέρα κι από εμένα.

Το επίπεδο των αστικών συγκοινωνιών μιας χώρας, είναι αναμφίβολα ένας δείκτης πολιτισμού που αφορά στις υποδομές της, αλλά και τις υπηρεσίες μετακίνησης που προσφέρει στους πολίτες της. Η πολιτική μας στον τομέα των αστικών συγκοινωνιών βασίζεται στην παραπάνω παραδοχή και εξειδικεύεται με δράσεις που έχουν στόχο να προάγουν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, έναντι της χρήσης του Ι.Χ.

Σε μια εποχή όπου οι πολίτες δοκιμάζονται από την οικονομική κρίση, νιώθουν ολοένα και περισσότερο την υποβάθμιση του περιβάλλοντος στα μεγάλα αστικά κέντρα. Είναι υποχρέωση της πολιτείας να προσφέρει ποιοτικές υπηρεσίες μεταφοράς, οι οποίες εξασφαλίζουν αποδοτικότητα του κόστους λειτουργίας τους, γρήγορη μετακίνηση και μείωση βεβαίως των περιβαλλοντικών ρύπων.

Στο πλαίσιο αυτό το Υπουργείο μας προωθεί την μετεξέλιξη του ΟΑΣΑ σε ένα φορέα που θα λειτουργεί κατά τα πρότυπα των ευρωπαϊκών φορέων αστικών συγκοινωνιών και σε συνάρτηση με το νέο θεσμικό πλαίσιο στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, επεκτείνει τις δραστηριότητες του ΟΑΣΑ για ενιαία συγκοινωνιακή πολιτική στη μητροπολιτική πλέον περιφέρεια της Αττικής.

Παράλληλα το Τραμ αναβαθμίζεται σε ένα προνομιακό και πράσινο μέσο μετακίνησης, όπως είναι τα μέσα σταθερής τροχιάς. Μια από τις βασικές αιτίες για τη χαμηλή αποτελεσματικότητα στην εξυπηρέτηση των απαιτήσεων για μετακίνηση στην περιοχή της πρωτεύουσας είναι πολυαρχία και το πλήθος των εμπλεκόμενων φορέων στα θέματα των αστικών συγκοινωνιών.

Αυτός ο πολυκερματισμός του συστήματος αντιμετωπίζεται οριστικά με τη μετεξέλιξη του ΟΑΣΑ σε ένα νέο φορέα που ασκεί κεντρικά το σχεδιασμό, το συντονισμό, την εποπτεία και την παρακολούθηση του συγκοινωνιακού έργου και βεβαίως της οικονομικής απόδοσης όλων των φορέων που εμπλέκονται στο λεκανοπέδιο, δηλαδή πέραν των λεωφορείων ΕΘΕΛ, των τρόλεϊ ΗΛΠΑΠ και του Ηλεκτρικού ΗΣΑΠ, εντάσσονται στο νέο

φορέα, όπως είπε και ο Υπουργός κ. Ρέππας, το Μετρό ΑΜΕΛ, το Τραμ, ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος και τα ΚΤΕΛ.

Η λειτουργία του νέου φορέα θα προσαρμοστεί λοιπόν στα σύγχρονα μοντέλα οργάνωσης που εφαρμόζονται σε αρκετές μητροπόλεις της Ευρώπης και θα δομείται σε 4 επίπεδα. Πρώτο επίπεδο: ο φορέας μεταφορών θα καθορίζει τις προδιαγραφές των συγκοινωνιακών υπηρεσιών, δηλαδή την ποιότητα των υπηρεσιών, της ασφάλειας, του τροχαίου υλικού, των υποδομών και την πολιτική του κόμιστρου. Δηλαδή το είδος, το ύψος και τον τρόπο συλλογής του κόμιστρου για όλους τους φορείς που προσφέρουν συγκοινωνιακό έργο στην Αττική.

Στο πλαίσιο της οικονομικής εξυγίανσης του νέου φορέα, θα οριστικοποιηθεί η θεσμοθέτηση των πόρων που σήμερα είναι απρογραμματίστη, ό,τι προκύψει δηλαδή κάθε μήνα ή για να μην πω πολλές φορές, κάθε ημέρα και οι διαδικασίες είσπραξης αυτών των πόρων, ώστε να ενισχυθεί η οικονομική τους αυτοδυναμία στο βαθμό του δυνατού.

Δεύτερον: Ο φορέας θα σχεδιάζει μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα τις διαδρομές που θα εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό, καθώς και τη διαδικασία ελέγχου των εισιτηρίων και είσπραξης των προστίμων για όλους τους συγκοινωνιακούς φορείς της Αττικής.

Τρίτον: Θα αναθέτει την εκτέλεση έργου σε όλους τους φορείς παραγωγής και εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου μέσω συμβάσεων ακαθορίστου κόστους. Σε περίπτωση που οι φορείς αυτοί δεν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους, ο φορέας θα μπορεί να επιβάλει κυρώσεις.

Τέταρτον: Σε επίπεδο υποδομών ο ενιαίος φορέας θα χρηματοδοτεί τη μελέτη και τη συντήρηση όλων των υποδομών που απαιτούνται για τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών. Η μελέτη εφαρμογής και η κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής θα ανατίθεται μέσω προγραμματικών συμβάσεων στους εξειδικευμένους φορείς κατασκευής. Και τέτοιοι, όπως ξέρετε, είναι το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ. Άρα την ευθύνη σε όλα, πλην πιθανόν του Προαστιακού που θα έχει την ευθύνη ο ΟΣΕ ή ΕΡΓΟΣΕ.

Θέτοντας στο επίκεντρο τις ανάγκες του πολίτη - επιβάτη, ο νέος τρόπος λειτουργίας του ενιαίου φορέα αναμένουμε να αυξήσει την αξιοπιστία και κατ' επέκταση την ελκυστικότητα των αστικών συγκοινωνιών.

Το Υπουργείο μας σε συνεργασία λοιπόν με αυτόν το φορέα και με τον ΟΑΣΑ σήμερα, έθεσε ξεκάθαρους ποσοτικούς στόχους με έναν ορίζοντα 2ετίας και συγκεκριμένα: τη μείωση του λειτουργικού κόστους των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου κατά 10% μέσα στο 2010. Ήδη στους αναθεωρημένους προϋπολογισμούς όλων των φορέων οι οποίοι θα εγκριθούν στις προσεχείς Γενικές Συνελεύσεις του Ιουνίου του 2010, θα επικυρωθεί η προσαρμογή του λειτουργικού κόστους των παραπάνω στόχων.

Επίσης, την αύξηση του ημερήσιου αριθμού επιβατών κατά 20% μέχρι το 2012, ώστε τα μέσα μαζικής μεταφοράς να φτάσουν να αντιπροσωπεύουν το 50% των ημερήσιων μετακινήσεων στην Αθήνα. Ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται με την προσθήκη και τη λειτουργία των νέων σταθμών βεβαίως του Μετρό, την επέκταση του Τραμ προς τον Πειραιά, τον εκσυγχρονισμό του διαδρόμου του ΗΣΑΠ, την αναδιοργάνωση των λεωφορειολωρίδων διαδρομών, όπως αυτές που ανακοινώσαμε χθες.

Το ποσοστό των επιβατών που δηλώνουν σήμερα ικανοποιημένοι από τις προσφερόμενες υπηρεσίες είναι 75% και προσδοκούμε με αυτές τις αλλαγές ότι στο σύνολο των χρηστών θα φτάσει σε αυτό το χρονικό διάστημα που σας είπα πριν, το 85%. Θα έχουμε δηλαδή μία αύξηση περίπου του 10%. Αναλυτικότερα στοιχεία θα σας δώσει στη συνέχεια και κυρίως από τον Πρόεδρο τον κ. Δημητρίου.

Ως προς το Τραμ της Αθήνας, είναι ένα μέσο σταθερής τροχιάς και μαζικής μεταφοράς με μεγάλη προοπτική, που όμως περιορίστηκε σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Το Τραμ λειτούργησε στην Αθήνα για πρώτη φορά στα τέλη του 19^{ου} αιώνα για να διακοπεί οριστικά στη δεκαετία του '60.

Είναι η εποχή όμως, που η ζωή στις πόλεις προσαρμόζεται στις ανάγκες του αυτοκινήτου. Είναι το μέσο που αρχίζει να καθιερώνεται ως σύμβολο της κοινωνικής ανέλιξης και δείκτης βεβαίως του μοντερνισμού. Με αφορμή τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων και ακολουθώντας την τάση που διαμορφώνεται σε όλες τις σημαντικές μεγάλες πόλεις του κόσμου, η τότε κυβέρνηση σχεδίασε τη λειτουργία του νέου Τραμ, ένα μέσο που αποδεδειγμένα έχει μικρότερο λειτουργικό κόστος από το Μετρό, υψηλότερες δυνατότητες μεταφοράς από τα λεωφορεία, ενώ σε πολλές πόλεις όπως στη Γαλλία, στην Ιταλία, στη Γερμανία, τα νέα Τραμ έχουν συμβάλει καθοριστικά

στην περιβαλλοντική τους αναβάθμιση. Πόλεις π.χ. όπως το Στρασβούργο που ποτέ δεν είχαν Τραμ, την τελευταία 10ετία απέκτησαν Τραμ.

Ο σχεδιασμός του μέσου έχει ως κύρια προϋπόθεση για τη γρήγορη μετακίνησή του, τη λειτουργία του πράσινου κύματος, δηλαδή την ύπαρξη προτεραιότητας του Τραμ, όπως υπάρχει παντού σε όλο τον κόσμο. Στους φωτεινούς σηματοδότες, κάτι που εφαρμόστηκε μερικώς και υποβαθμίστηκε κατά την πενταετία 2004-2009.

Οι λόγοι πολλοί, τους γνωρίζετε όλοι γιατί έχετε ασχοληθεί πολύ. Συναρμοδιότητα των δύο Υπουργείων όπως αναφέρθηκε πριν ο Υπουργός, έλλειψη συναντίληψης των Υπηρεσιών κ.α.

Η εγκατάλειψη δυστυχώς του «πράσινου κύματος» είναι σήμερα η κύρια αιτία μείωσης της ελκυστικότητας του μέσου και έχει αντίκτυπο στην ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχει στο επιβατικό κοινό. Με άλλα λόγια, όπως προκύπτει από τις σχετικές έρευνες, ενώ ο βαθμός ικανοποίησης των πολιτών όσον αφορά στο ωράριο λειτουργίας, το αίσθημα ασφάλειας, την άνεση κατά την μετακίνηση, την καθαριότητα των οχημάτων, είναι πολύ υψηλός, ο χρόνος διαδρομής του Τραμ αποτελεί το βασικό δείκτη περιορισμένης προτίμησης και δυσαρέσκειας τις περισσότερες φορές των χρηστών.

Παραδείγματα: Σε βασικές διασταυρώσεις της πόλης όπως στις οδούς Λεωφ. Αμαλίας και Βασ. Όλγας, Φραντζή και Καλλιρρόης, Ποσειδώνος και Αχιλλέως, το Τραμ δεν έχει προτεραιότητα, ενώ σε πλήθος άλλων σημείων υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες οι οποίοι δεν είναι πλέον απαραίτητοι και καθυστερούν σημαντικά την κίνησή τους, γιατί έχουν υπάρξει αλλαγές στους δρόμους, γιατί έχουν γίνει γέφυρες και άρα είναι εκ περισσού.

Ωστόσο το μεγαλύτερο ίσως πλήγμα στην αξιοπιστία του Τραμ επήλθε και από την κακοδιαχείριση όπως γνωρίζετε. Τα στοιχεία δυστυχώς είναι αμείλικτα. Το 2004 παραδόθηκε το λειτουργούν δίκτυο της διαδρομής Σύνταγμα – Γλυφάδα – ΣΕΦ και μέχρι 31/3/2004 απασχολούνταν στην εταιρεία 156 εργαζόμενοι.

Το 2009 έγινε μόνο η προσθήκη του Τμήματος Γλυφάδα – Βούλα 680 μέτρα. Και χωρίς να έχει πραγματοποιηθεί η προγραμματισμένη επέκταση του δικτύου προς τον Πειραιά, ο συνολικός αριθμός των

εργαζομένων δυστυχώς στις 31/12/2009 ανέρχεται στους 689, δηλαδή κατά την περίοδο Μάρτιος 2004 – Σεπτέμβριος 2009 προσελήφθησαν 553 άτομα.

Τα οικονομικά στοιχεία του Οργανισμού: Το 2004 η ΤΡΑΜ Α.Ε. παρουσίαζε ζημιές, δηλαδή στον ελάχιστο χρόνο που λειτούργησε πριν καν καλά-καλά το καταλάβουν οι πολίτες, είχε ζημιές της τάξης των 6 εκατ. 381 χιλιάδων ευρώ περίπου. Στα επόμενα 4 χρόνια οι ζημιές ανήλθαν στο ιλιγγιώδες ποσό των 155 εκατ. ευρώ.

Η πηγή αυτών των στοιχείων είναι το πόρισμα του Γενικού Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης κ. Ρακιντζή, που είχαμε αποστείλει σχετικά για επιθεώρηση για τη νομιμότητα των προσλήψεων στο Τραμ όταν εγκατασταθήκαμε σε αυτό το Υπουργείο. Στη συνέχεια όταν ήρθε το πόρισμα του κ. Ρακιντζή, ο Υπουργός ο κ. Ρέππας το παρέπεμψε στην εισαγγελία για τα δέοντα.

Το πρώτο βήμα για την ουσιαστική αντιμετώπιση της προβληματικής λειτουργίας του Τραμ είναι η ενοποίηση των Υπουργείων ΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών. Στο εξής οι κομβικές υπηρεσίες σχεδιασμού και κατασκευής υποδομών και όλων αυτών των δύο υπηρεσιών έχουν ενιαία πολιτική με τις υπηρεσίες να λειτουργούν στο πλαίσιο ως εποπτευόμενοι φορείς, αλλά με ένα πνεύμα που συμπίπτει και δεν αντιτίθεται.

Παράλληλα, στο πλαίσιο της πολιτικής μας για την προώθηση της χρήσης των αστικών συγκοινωνιών που θα είναι πιο ποιοτικές και πιο αξιόπιστες για τους πολίτες και πιο φιλικές για το περιβάλλον, αλλάζουν ριζικά τη στρατηγική μας ως προς το Τραμ.

Από το Δεκέμβριο του '09 δρομολογήσαμε την επαναφορά του «πράσινου κύματος», δηλαδή ξεκινήσαμε τις μελέτες, ενεργοποιώντας όλες τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες. Σήμερα με τις βελτιωτικές παρεμβάσεις που θα σας παρουσιάσει αναλυτικά ο κ. Σπυράκος, μειώνεται όπως ακούσατε ο χρόνος στο δίκτυο της μετακίνησης κατά 35 λεπτά.

Η διαδρομή δηλαδή Σύνταγμα – Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας μειώνεται από 50 σε 40 λεπτά, η διαδρομή Σύνταγμα – Βούλα από 65 σε 50 λεπτά και η διαδρομή Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας – Βούλα μειώνεται από 45 σε 35 λεπτά. Ανάλογα βεβαίως με τις προεκτάσεις του Μετρό και του Τραμ που θα υλοποιούνται στις κυκλοφοριακές συνθήκες που διαμορφώνονται, θα

παρακολουθεί ο νέος διευρυμένος πλέον φορέας την Τραμ και ανά έξι μήνες θα μπορεί να προτείνει και να προωθεί αναδιοργανώσεις.

Αυτά τα λίγα ήθελα να σας πω εγώ.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ο κ. Δημητρίου.

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Ευχαριστώ πάρα πολύ. Πολύ σύντομα θα ήθελα να σας παρουσιάσουμε τη σκέψη μας και τη στρατηγική μας για το νέο αυτό ενιαίο μητροπολιτικό φορέα που αποτελεί ουσιαστικά μια μετεξέλιξη, μια αναβάθμιση του ΟΑΣΑ.

Με το που αναλάβαμε τα καθήκοντά μας, σαν νέα διοίκηση του ΟΑΣΑ, σε συνεργασία και με την καθοδήγηση της πολιτικής ηγεσίας, θέσαμε τις προτεραιότητες για το σύστημα αστικών συγκοινωνιών για την επόμενη 5ετία. Και απ' τις κύριες προτεραιότητες ήταν η βιώσιμη λειτουργία του συστήματος συγκοινωνιών, η οικονομική βιωσιμότητα και ανάπτυξη ενός σχεδίου επιχειρησιακής λειτουργίας όλου του συστήματος των αστικών συγκοινωνιών και φυσικά το τρίτο κομμάτι αφορά στην αξιοποίηση της υφιστάμενης περιουσίας και των πόρων προς αναζήτηση νέων εσόδων, καθώς και την παροχή πιο αναβαθμισμένων συγκοινωνιακών υπηρεσιών.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο στρατηγικών κατευθύνσεων, διαπιστώσαμε ότι υπάρχουν σημαντικότερες εμπλοκές για την επίτευξη αυτών των στρατηγικών στόχων στο σχεδιαστικό κομμάτι. Δηλαδή υπάρχει ένας κατακερματισμός αρμοδιοτήτων και ένας κατακερματισμός δραστηριοτήτων μεταξύ των φορέων συγκοινωνιακού έργου, καθώς και των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης όπως και της κεντρικής διοίκησης.

Έτσι, λοιπόν, η σχέση του νέου φορέα του μητροπολιτικού φορέα του ΟΑΣΑ προσπαθεί να τακτοποιήσει το οργανωτικό αυτό πλαίσιο με θεσμικές παρεμβάσεις και οργανωτικές παρεμβάσεις, έτσι ώστε να πετύχουμε καλύτερα αποτελέσματα στους δύο αυτούς τομείς, την παροχή δηλαδή συγκοινωνιακού έργου και τα οικονομικά αποτελέσματα των φορέων.

Οι σχέσεις του νέου φορέα με τις εταιρείες θα είναι σχέσεις που θα έχουν μια διοικητική αρχή, μια αναβαθμισμένη αρχή, όπου θα συνάψει συμβάσεις με όλους τους φορείς των δημόσιων συγκοινωνιών σήμερα, δηλαδή την ΕΘΕΛ, τον ΗΛΠΑΠ, τον ΗΣΑΠ, την ΤΡΑΜ και την ΑΜΕΛ, καθώς και συμβάσεις με φορείς οι οποίοι δεν ανήκουν άμεσα στο σύστημα αστικών

συγκοινωνιών, όπως είναι ο Προαστιακός και τα ΚΤΕΛ, το ΚΤΕΛ ανήκει στο σύστημα περιφερειακών μετακινήσεων. Παρόλα αυτά θα πρέπει πλέον ο διευρυμένος αυτός φορέας να καλύψει όλη την Αττική. Και σε συνέχεια με τον «Καλλικράτη» που δημιουργεί νέες διοικητικές δομές είναι η κατάλληλη στιγμή για να προχωρήσουμε ο ΟΑΣΑ να καλύψει όλη την Αττική.

Χαρακτηριστικές δράσεις αυτού του νέου φορέα, είναι ο προσδιορισμός στρατηγικών στόχων με βάση τις πραγματικές και νέες ανάγκες όπως αυτές έχουν δημιουργηθεί μέσα στην Αττική. Ο σχεδιασμός του δικτύου και των κόμβων. Η εξασφάλιση οικονομικών πόρων, αλλά και η καθημερινή παρακολούθηση του συγκοινωνιακού έργου και των οικονομικών των φορέων και της απόδοσης.

Για να γίνουν όλα αυτά απαιτούνται συγκεκριμένοι σχεδιασμοί από τους φορείς εκτέλεσης έργου, δηλαδή επικαιροποιημένα business plan, επιχειρησιακά σχέδια, τα οποία θα πρέπει να υποβληθούν πολύ γρήγορα και να μας δώσουν την κατεύθυνση πως αυτοί οι φορείς θα αναπτυχθούν στην επόμενη πενταετία.

Σημαντικό και κομβικό σημείο είναι η σύνταξη και η υπογραφή συμβάσεων ακαθάριστου κόστους, έτσι ώστε να μπορέσουμε να ελέγχουμε και την οικονομική απόδοση του συστήματος, όσο γίνεται γρηγορότερα. Στόχος μας είναι την 1/1/2011 να μπορέσουμε να έχουμε αυτές τις συμβάσεις.

Κάποιες βασικές αρχές που θα περιλαμβάνονται μέσα σε αυτές τις συμβάσεις μπορείτε να τις δείτε σε αυτή τη διαφάνεια. Είναι συμβάσεις περίπου στο ίδιο μοντέλο, δεν πρωτοτυπούμε, λειτουργούν σε όλες τις σύγχρονες ευρωπαϊκές μητροπόλεις. Στη Στοκχόλμη για παράδειγμα αυτές οι συμβάσεις οδήγησαν σε σημαντική βελτίωση του συγκοινωνιακού προϊόντος αλλά και σε σημαντική οικονομία.

Και στόχος αυτών των συμβάσεων είναι ο συντονισμός των συγκοινωνιακού έργου που σήμερα έχει αρκετές δυσκολίες, ο έλεγχος του κόστους και των πόρων, η διασφάλιση της παροχής αξιόπιστων, ασφαλών και υψηλής ποιότητας υπηρεσιών και η εξασφάλιση των οικονομικών αποτελεσμάτων.

Με αυτές τις συμβάσεις θα καθορίζονται οι όροι και οι υποχρεώσεις σχετικά με το επίπεδο υπηρεσιών μεταξύ των δύο

συμβαλλομένων, που θα είναι ο ΟΑΣΑ και ο φορέας εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου και φυσικά θα εκφράζονται η στρατηγική της πολιτείας, η στρατηγική και του ΟΑΣΑ ως μέρος αυτής, που θα επιδιώκει και την συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση στο λεκανοπέδιο.

Έτσι, για το επόμενο διάστημα σας παρουσιάζουμε τον προγραμματισμό μας για να πετύχουμε αυτό το στρατηγικό στόχο. Περιλαμβάνει δύο ενότητες, κάποιες θεσμικές και οργανωτικές δράσεις και φυσικά κάποιες επιχειρησιακές δράσεις.

Στις θεσμικές δράσεις για το διάστημα μέχρι και τον Αύγουστο θα μπορέσετε να διακρίνετε ότι προσπαθούμε να καθορίσουμε και να προσαρμόσουμε τις νέες δανειακές απαιτήσεις των φορέων και τα οικονομικά τους αποτελέσματα. Άρα, εκεί ο στόχος το 10% περικοπή, μείωση του λειτουργικού κόστους είναι ένας πάρα πολύ σημαντικός στόχος που δουλεύουμε προς αυτήν την κατεύθυνση.

Επίσης, θα πρέπει να έχουμε ολοκληρώσει το θέμα των αποφάσεων για τα νέα έργα, τις νέες επενδύσεις μέσω του ΕΣΠΑ και συμβάσεων παραχώρησης ΣΔΙΤ. Θα ολοκληρώσουμε τη σύνταξη του θεσμικού πλαισίου και για το νέο ΟΑΣΑ, το νέο μητροπολιτικό ενιαίο φορέα του ΟΑΣΑ και θα συντάξουμε και θα σας παρουσιάσουμε πρότυπες συμβάσεις παροχής συγκοινωνιακού έργου, καθώς και θα αναπτύξουμε και το σύστημα επιτελικής παρακολούθησης του συγκοινωνιακού έργου και της οικονομικής απόδοσης των φορέων.

Παράλληλα, προχωράμε προς επιχειρησιακές δράσεις για το σήμερα, που αφορά την αναπροσαρμογή του δικτύου, στρατηγικός μας στόχος είναι να μπορέσουμε να υπάρχει διαλειτουργικότητα των μέσων. Είδατε οι τροποποιήσεις που παρουσιάστηκαν χθες και θα εφαρμοστούν από την επόμενη βδομάδα είναι προς αυτήν την κατεύθυνση.

Και προχωράμε και προς αλλαγές στη λειτουργία, όπως είναι η αύξηση του ελέγχου, γιατί έχουμε διαπιστώσει φυσικά ότι υπάρχει πολύ μεγάλο κομμάτι λαθρεπιβίβασης, της βελτίωσης όμως και απ' την άλλη μεριά της συμπεριφοράς του προσωπικού που εργάζεται στους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, καθώς και τη βελτίωση υπηρεσιών προς τον πολίτη όπως είναι η πληροφόρηση και η οδική ασφάλεια.

Στο επόμενο διάστημα του Σεπτεμβρίου – Δεκεμβρίου όλα αυτά θα παρουσιαστούν και θα προχωρήσουν προς διαβούλευση. Έτσι, θα έχουμε διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους σχετικά με το νέο ρόλο, το μητροπολιτικό ρόλο του ΟΑΣΑ και διαβούλευση με τις εταιρείες παροχής έργου όσον αφορά στις συμβάσεις εκκαθάρισης του κόστους.

Επίσης, θα έχουμε ολοκληρώσει τον προγραμματισμό μας και θα σας ανακοινωθεί και θα αρχίσουμε την προώθηση, την υλοποίηση δηλαδή των επενδύσεων μέσω του ΕΣΠΑ και Συμβάσεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα. Και θα σας παρουσιάσουμε και τα νέα επικαιροποιημένα επιχειρησιακά σχέδια ανά φορέα.

Και τέλος, αισιοδοξούμε μέχρι το τέλος του Δεκέμβρη, να έχουμε υπογράψει τα πρώτα συμβόλαια παροχής συγκοινωνιακού έργου μέχρι το 2012 με διετή ή τριετή διάρκεια, θα το δούμε αυτό.

Παράλληλα έχουμε και τις επιχειρησιακές δράσεις που θα προχωρήσουμε την εφαρμογή των νέων ρυθμίσεων και αλλαγών στην αναπροσαρμογή του επίγειου συγκοινωνιακού δικτύου, σε σχέση και με τα νέα μέσα μεταφοράς τα οποία μπαίνουν στο δίκτυο και τους νέους σταθμούς Μετρό και Τραμ και φυσικά θα προχωρήσουμε στην καλύτερη διαχείριση των φορέων με στόχο να παρουσιάσουμε τα νέα επιχειρησιακά σχέδια ανά φορέα.

Τέλος, θα σας παρουσιάσουμε συγκεκριμένο σχέδιο και θα προσπαθήσουμε να δημιουργήσουμε νέες δυνατότητες, νέα opportunities για πρόσθετα έσοδα από διαφήμιση και χρήση των υφιστάμενων υποδομών.

Με αυτά τα λίγα προσδοκώ σε κάποιες ερωτήσεις σας για να μπορέσω να γίνω και πιο ουσιαστικός σχετικά με τις δράσεις που σχεδιάζουμε για το 2010. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ευχαριστούμε. Ο κ. Σπυράκος.

Β. ΣΠΥΡΑΚΟΣ: Καλησπέρα σας. Όπως αναφέρθηκε από τον κ. Υπουργό και τον κ. Υφυπουργό, η μεγαλύτερη έμφαση που δίνεται αυτή τη στιγμή είναι η εξυπηρέτηση του πολίτη μέσα από τα μέσα μαζικής μεταφοράς και ιδιαίτερα από το Τραμ που είναι ένα μέσο σταθερής τροχιάς και όπως αναφέρθηκε είναι και πάρα πολύ σημαντική η κύρια απαίτηση που υπάρχει σήμερα από το επιβατικό κοινό για καλύτερη εξυπηρέτηση όσον αφορά στο χρόνο της διαδρομής.

Μέσα στο συνολικό χρόνο της διαδρομής που είναι μία συνάρτηση και του χρόνου και της δρομολόγησης αλλά και κυρίως της προτεραιότητας του Τραμ μέσα από τους φωτεινούς σηματοδότες, γίνεται όλη αυτή η προσπάθεια εφαρμογής του «πράσινου κύματος» σε όλο το δίκτυο.

Το δίκτυο του Τραμ είναι ένα δίκτυο αυτή τη στιγμή 27χλμ που ξεκινάνε από το Ασκληπιείο της Βούλας στο Σύνταγμα και στο ΣΕΦ, τρεις διαφορετικές γραμμές. Έχουμε 48 στάσεις, 82 φωτεινούς σηματοδότες όπου περίπου στο 30% σήμερα δεν υπάρχει προτεραιότητα και όταν ξεκίνησε το Τραμ το 2004 ενώ είχαμε περίπου 30 χιλιάδες επιβάτες, σήμερα το Τραμ καθημερινά εξυπηρετεί 63 με 65 χιλιάδες επιβάτες ημερησίως.

Από έρευνες που έχουν γίνει το '07, το '08 και από έρευνα που κάνουμε αυτή τη στιγμή στο Τραμ που σύντομα ολοκληρώνεται και η οποία πλέον θα επαναλαμβάνεται μέσα από τους ίδιους πόρους του Τραμ, έχει καταγραφεί στο επιβατικό κοινό της Τραμ, ότι το σημαντικότερο χαρακτηριστικό για τον πολίτη είναι η ταχύτητα του Τραμ. Υπήρχε ως τώρα η αντιμετώπιση του Τραμ σαν ένα Μετρό επιφανειακό, το οποίο βέβαια και δεν είναι και γι' αυτό και η ικανοποίηση που υπήρχε όσον αφορά στο συνολικό χρόνο μεταφοράς ήταν πάρα πολύ χαμηλή.

Η αλήθεια είναι ότι κατά την εφαρμογή του «πράσινου κύματος» κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, ήταν πάρα πολύ δύσκολο να συνεχιστούν οι μετέπειτα εργασίες για την πλήρη εφαρμογή του και η μετεξέλιξή του. Και ο κύριος λόγος ήταν η αναγκαιότητα της συνεργασίας των δύο Υπουργείων και μία σειρά από υπηρεσίες που έφερε μέχρι το 2009 να μην έχει επιτευχθεί αυτός ο στόχος.

Με την ενοποίηση των Υπουργείων και με την έμφαση που έχει δοθεί από την πρώτη μέρα στην εφαρμογή του «πράσινου κύματος», σήμερα οι υπηρεσίες λειτουργούν κανονικά, σχεδόν σε 15νθήμερη βάση υπάρχουν συναντήσεις, με δύο σκοπούς. Πρώτον, την εφαρμογή του «πράσινου κύματος» και δεύτερον, να μην υπάρξει τίποτα χειρότερο, να υπάρξει βελτίωση και στους 82 κόμβους ακόμη και για τα οχήματα.

Σήμερα και από τον Μάρτιο έχουμε ξεκινήσει την πλήρη εφαρμογή με ίδια μέσα όσον αφορά στην οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση όλων των διασταυρώσεων, το οποίο γίνεται από την Τραμ και ταυτόχρονα

έχει χωριστεί το όλο δίκτυο σε 4 διαφορετικές περιοχές, με έμφαση πρώτα να εφαρμοστεί το «πράσινο κύμα» εκεί που το έχει ανάγκη ο πολίτης. Άρα στην περιοχή Σύνταγμα – Μπακκανά, Μπακκανά – Μουσών, που αντιπροσωπεύει το 75% της μετακίνησης και μετά Έδεμ – ΣΕΦ και Έδεμ – Ασκληπιείο Βούλας.

Στα τέσσερα αυτά βήματα η εφαρμογή θα ολοκληρωθεί για μεν το τμήμα Σύνταγμα – Μπακκανά στις 30 Ιουλίου. Εκεί έχουμε έξι στάσεις του Τραμ, 22 φωτεινούς σηματοδότες και 2 πεζοδιαβάσεις. Στο τμήμα Μπακκανά – Μουσών 15 Σεπτεμβρίου. Άρα, 15 Σεπτεμβρίου το 75% των επιβατών μας θα κερδίσει χρόνο μέσα από το πράσινο κύμα. Εκεί στο δεύτερο τμήμα έχουμε 11 στάσεις, 30 κόμβους και μία πεζοδιάβαση.

Πρέπει να αναφέρω ότι στο τμήμα αυτό Σύνταγμα – Μουσών, υπάρχουν και τα μεγαλύτερα προβλήματα μετακίνησης αυτήν τη στιγμή όσον αφορά και στους συνολικούς χρόνους καθυστέρησης, άρα εκεί δίνεται και ιδιαίτερη έμφαση από την υπηρεσία.

Στα τμήματα ΣΕΦ – Έδεμ η εφαρμογή θα ολοκληρωθεί στις 30 Σεπτεμβρίου. Εκεί έχουμε 11 στάσεις, 13 κόμβους και 2 πεζοδιαβάσεις. Και τέλος, στο τμήμα Έδεμ – Βούλα θα ολοκληρωθεί στις 31 Οκτωβρίου και κλείνει αυτός ο κύκλος όπου έχουμε 20 στάσεις και 28 κόμβους, με αποτέλεσμα, όπως ανέφερε και ο κ. Υπουργός και ο κ. Υφυπουργός, να έχουμε αυτή τη στιγμή προσδιορίσει μέσα από την Υπηρεσία, περίπου από 23 έως 20% μείωση του χρόνου μετακίνησης του μέσου, άρα στο 'πράσινο κύμα'.

Και θα ήθελα εδώ να αναφέρω ότι ο πολίτης δεν κοιτάει μόνο την μετακίνηση, κοιτάει και το χρόνο που περιμένει στη στάση. Αυτό σημαίνει ότι ταυτόχρονα κοιτάμε νέες δρομολογήσεις, ώστε ο συνολικός χρόνος να αντιμετωπιστεί. Κοιτάμε θέματα που αφορούν στην ασφάλεια, την ενημέρωση, την εξυπηρέτηση του επιβάτη μας και ταυτόχρονα να δημιουργηθεί ένα τμήμα «πράσινου κύματος» στην Τραμ για τη διαρκή παρακολούθηση, όπου μέσα και από μετρήσεις εξυπηρέτησης κοινού, να βλέπουμε τι τελικά έχουμε καταφέρει. Ευχαριστώ πολύ.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Καλές μετακινήσεις σε όλους. Είδατε στον πίνακα μετά από τη σχετική έρευνα όπως την παρουσίασε ο κ. Σπυράκος, ότι ο παράγων χρόνος θεωρείται ο πιο σημαντικός από όλους τους παράγοντες. Έχει τον υψηλότερο

βαθμό, το 5, ενώ από άποψη επίδοσης έχει το χαμηλότερο βαθμό, είναι κάτω από το 3. Ίσως είναι ο μόνος παράγων ο οποίος βαθμολογείται με βαθμό κάτω από το 3. Άρα εκεί πρέπει να πέσει το βάρος και νομίζω ότι η εφαρμογή «πράσινου κύματος» μπορεί πραγματικά να κάνει πιο ελκυστικό το Τραμ.

Ας ακούσουμε τις ερωτήσεις σας.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Θέλω να ρωτήσω πότε θα ολοκληρωθεί ή αν σχεδιάζεται η επέκταση στον Πειραιά, γιατί είδα μέσα ότι αναφέρεται και η επέκταση του Πειραιά, πότε λοιπόν θα έχουμε το Τραμ στον Πειραιά; Και μια δεύτερη ερώτηση για τις αστικές συγκοινωνίες, αν όλες αυτές οι αλλαγές θα επιφέρουν και αυξήσεις στα εισιτήρια;

Β. ΣΠΥΡΑΚΟΣ: Η ερώτηση που κάνετε όσον αφορά στον Πειραιά, εμείς πιστεύουμε ότι το έργο αυτό θα ολοκληρωθεί όπως σχεδιάζεται, ή στο τέλος του '12 ή μέσα στο '13.

Δεν μπορούμε να σας δώσουμε αυτήν τη στιγμή την ακριβή πληροφόρηση, το έργο αυτό βέβαια είναι σε εξέλιξη. Τώρα, όσον αφορά για την τιμολογιακή πολιτική αυτό αφορά τον ΟΑΣΑ και μπορεί να σας απαντήσει.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Βάζετε μέσα στον ενιαίο φορέα τα ΚΤΕΛ και τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο αυτό είναι το καινούργιο στοιχείο. Μήπως σχεδιάζεται η Κάρτα απεριορίστων διαδρομών να καλύπτει όλα αυτά τα συγκοινωνιακά μέσα;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Είναι ένα θέμα το οποίο συζητάμε.

Ν. ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Αυτό που λέτε είναι σωστό, είναι ζητούμενο και ο ΟΑΣΑ εργάζεται προς αυτήν την κατεύθυνση, ούτως ώστε να δούμε από τη μέχρι σήμερα λειτουργία των εισιτηρίων της συγκεκριμένης διάρκειας των πολλαπλών διαδρομών, ποια είναι τα σημεία εκείνα τα οποία χρειάζονται βελτίωση και από την άλλη την πλευρά βεβαίως όπως ξέρετε σε επιμέρους φορείς δρομολογείται η διαδικασία του ηλεκτρονικού, με ένα τρόπο, που θα σας εξηγήσει ο κ. Δημητρίου.

Άρα σε αυτό το θέμα που βάλατε, θα είμαστε έτοιμοι να σας απαντήσουμε αρκετά σύντομα.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Ο κ. Σηφουνάκης μίλησε για μείωση του λειτουργικού κόστους των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου κατά 10% μέσα στο

2010. Θα ήθελα να μας πείτε πως θα επιτευχθεί αυτό και τι σχεδιάζετε να κάνετε; Από εκεί και ύστερα μιλήσαμε για 155 εκ. ευρώ έλλειμμα από την «ΤΡΑΜ», ο ισολογισμός του Μετρό κάνει λόγο για 800 εκ. έλλειμμα και θα ήθελα να μου πείτε πως βγήκαν τα 800 εκ. έλλειμμα και από πού χάνονται χρήματα στην «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ»;

Και μια ερώτηση για το «πράσινο κύμα» πως θα επιτευχθεί αυτό; Δηλαδή αυτήν τη στιγμή έχουμε το ευοίωνο σενάριο του 20% όμως πρακτικά πως θα γίνει αυτό;

Ν. ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Από το Νοέμβριο ξεκινήσαμε τη συνεργασία προκειμένου να κάνουμε το χρονοδιάγραμμα και μέσω μελέτης που εκπόνησε το Τραμ, προσδιορίστηκαν τα σημεία εκείνα, τα οποία πάντοτε και εσείς όλα αυτά τα χρόνια είστε κριτικοί. Θα θυμάστε, είχα κάνει μια επίσκεψη πριν 2 χρόνια ως υπεύθυνος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και είχαμε προσδιορίσει και τότε τα σημεία. Αυτά τα σημεία είναι αυτά που σας ανέφερα, όπως και τα κομμάτια που καταργούνται ουσιαστικά γιατί δεν χρειάζονται οι σηματοδότες ούτε για τους πεζούς ούτε για την οδική κίνηση.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Θα καταργήσετε φανάρια;

Ν. ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Αυτό γίνεται σε συνεργασία με τη ΔΜΕΟ. Άρα ο χρόνος είναι αυτός που σας είπα μέσω αυτών των αλλαγών και είναι σημείο προς σημείο όπως είδατε στο χάρτη. Εδώ έχει κατά περιοχή να διαβάσετε αυτό το σημείο όπου στο τμήμα από Σύνταγμα μέχρι Μπακνανά λέει τι ακριβώς θα γίνει, έχει 6 στάσεις 22 κόμβους, 2 πεζοδιαβάσεις. Στο κομμάτι από την Μπακνανά μέχρι Μουσών, από το ΣΕΦ στο Έδεμ και από το Έδεμ στο Ασκληπιείο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Ναι αυτές είναι οι υπάρχουσες. Άρα κάποια φανάρια θα διακοπούν για τους οδηγούς.

Ν. ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Βεβαίως

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Φαντάζομαι ότι θα υπάρχει και έλεγχος για την ασφάλεια.

Ν. ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Ακριβώς. Είναι αυτό που δυστυχώς καθυστέρησε όλα αυτά τα χρόνια και θα ήταν άλλη η κατάσταση. Τώρα, για τα άλλα θα σας πει κάτι ίσως ο κ. Δημητρίου.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Οι στάσεις θα παραμείνουν ως έχουν ή θα μειωθούν;

Β. ΣΠΥΡΑΚΟΣ: Οι στάσεις παραμένουν ως έχουν, σε φανάρια στα οποία δεν έχει προτεραιότητα δίνεται προτεραιότητα στο Τραμ και υπάρχει και μια σειρά από φανάρια τα οποία σήμερα υπολειπουργούν, τα οποία θα αφαιρεθούν.

Αλλά ένα πολύ σημαντικό πράγμα είναι ότι έχουν γίνει μελέτες. Οι μελέτες αυτές, οι οποίες είναι πολύ εξειδικευμένες, μας έχουν δείξει αυτές τις μειώσεις. Οι μειώσεις δεν είναι εμπειρικές, έχουν βγει μέσα από συγκεκριμένες μελέτες, που πιστεύουμε κατά το στάδιο της εφαρμογής να πετύχουμε κάτι καλύτερο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Για το λειτουργικό κόστος των ελλειμμάτων και θέλω να μου πείτε και για τα 800 εκ. τον ισολογισμό. Είναι από προσλήψεις; Είναι από κακοδιαχείριση; Είναι από δάνεια που αναγκάζεται η «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» να λαμβάνει χωρίς να παίρνει τίποτα ως έσοδο από το Δημόσιο;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όσον αφορά στην τιμολογιακή πολιτική δεν αλλάζει τίποτα. Κατά τα άλλα, έχουμε σειρά προβλημάτων κακοδιαχείρισης. Υπάρχει μια μεγάλη τρύπα στα έσοδα των συγκοινωνιακών φορέων. Αυτή αφορά στη μη είσπραξη του αντιτίμου των εισιτηρίων, είτε επειδή τα εισιτήρια που κυκλοφορούν σε κάποιο ποσοστό είναι μη έγκυρα, είτε χρησιμοποιούνται εισιτήρια τα οποία έχουν χρησιμοποιηθεί και από άλλους πριν. Αυτό είναι ένα μεγάλο θέμα το οποίο αποτελεί και πρόκληση, πρέπει να το αντιμετωπίσει ο Οργανισμός, είναι στις προτεραιότητες του ΟΑΣΑ.

Θα έλεγα ότι κάποια στιγμή αν πράγματι με την ενεργοποίηση ελεγκτών –κάτι που γίνεται- δεν πετύχουμε τον επιδιωκόμενο στόχο, θα πρέπει να σκεφτούμε μήπως ακριβώς αυτό το έργο και μόνο αυτό το έργο, το αναθέσουμε σε κάποιο φορέα μέσω παραχώρησης, προκειμένου να το εκτελεί με αποτελεσματικό τρόπο.

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Μου επιτρέπετε να προσθέσω κάτι; Όσον αφορά στο λειτουργικό έλλειμμα των φορέων όπως λέτε, ο στρατηγικός στόχος είναι μείον 10% για το 2010, γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια προσαρμογής των συγκοινωνιακών απαιτήσεων αναπροσαρμογές δρομολογίων, έτσι ώστε να πετύχουμε κάποιους στόχους.

Το δεύτερο κομμάτι αφορά μια καλύτερη οργάνωση εταιρικής δομής, έτσι ώστε να μπορέσουμε να μειώσουμε κάποια έξοδα κυρίως αυτά

που είναι προς τρίτους. Τέλος, προσπαθούμε φυσικά να δούμε και τη μείωση αυτή του λειτουργικού κόστους, που έρχεται και σε συνάφεια με τα κυβερνητικά μέτρα και αφορά τη μείωση των μισθών.

Άρα δηλαδή κι αυτή η κεντρική πολιτική, μας βοηθάει πάρα πολύ προς την επίτευξη αυτού του στόχου. Όσον αφορά τώρα στην ΑΜΕΛ ...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Για τα 800 εκ. ήταν η «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» όχι η «ΑΜΕΛ». Είπα «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ», δεν είπα «Αττικό Μετρό Εταιρεία Λειτουργίας», τα 800 εκ. του ισολογισμού είναι από την «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» που δεν έχει να κάνει με τα εισιτήρια, έχει να κάνει με την ανάπτυξη του έργου και αυτήν τη στιγμή πως θα υπάρξει ανάπτυξη του έργου, με ένα ελλειμματικό Ταμείο 800 εκ. ευρώ; Αυτό λέω, πως θα βρεθούν λεφτά; Τα λεφτά δηλαδή πως χάθηκαν; Πως έχουμε 300 εκ. διαφορά από πέρσι; Είναι λόγω κάποιων προσλήψεων; Τι έγινε ακριβώς;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όσον αφορά Στην «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» γνωρίζετε ότι πρέπει να σηκώσει τα βάρη τόκων και αποσβέσεων τα οποία συνιστούν ένα σημαντικό ποσό. Από εκεί και πέρα είμαστε σε συνεννόηση με φορείς για το κατασκευαστικό έργο της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» και με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, ώστε αυτά τα οποία έχουμε σχεδιάσει να προχωρήσουν.

Γνωρίζετε επίσης, ότι έχουμε παρεμπόδιοντα προβλήματα όσον αφορά στην ολοκλήρωση και παράδοση σε χρήση κάποιων σταθμών λόγω άλλης αιτίας, όλα αυτά θα τα αντιμετωπίσουμε και θα σας ενημερώσουμε με λεπτομέρειες σε μια συνέντευξη που θα αφορά στα θέματα της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ». Αλλά δεν θα ήθελα σήμερα για να μην αδικήσουμε τα δυο θέματα τα οποία συζητούμε, να φύγουμε από αυτά. Μπορούμε βέβαια να συζητήσουμε κι άλλα, αλλά παρεμπιπτόντως και όχι κατά κύριο λόγο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Βλέπω εδώ ότι ο ενιαίος φορέας θα καθορίζει την πολιτική κομίστρου. Αυτό σημαίνει ότι το Υπουργείο πλέον δεν θα καθορίζει το ύψος των αυξήσεων;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Γνωρίζετε πολύ καλά ότι ο νέος φορέας εκτελεί μια πολιτική, την οποία πολιτική αποφασίζει η Κυβέρνηση. Θα είμαστε σε συνεννόηση με τον φορέα. Ο φορέας δεν είναι αυτόνομος, δεν είναι ανεξάρτητος, είναι φορέας ο οποίος ανήκει στο Δημόσιο και την ευθύνη για τις πολιτικές του αποφάσεις την έχει η Κυβέρνηση.

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Το θέμα του κομίστρου αφορά τρία κομμάτια. Ένα είναι η τιμή του. Η τιμή του, είναι κάτι που αποφασίζει η κεντρική Διοίκηση πάντα. Σε συνεννόηση με τον ΟΑΣΑ επεξεργάζονται τα σενάρια και παίρνονται οι αποφάσεις. Το κόμιστρο έχει πάρα πολύ μεγάλη σχέση και με τον τρόπο συλλογής του, έχει πάρα πολύ μεγάλη σχέση και με τον τρόπο που διαφεύγουν κέρδη. Έχει πάρα πολλά πράγματα.

Άρα το κομμάτι της τιμολογιακής πολιτικής σε συνεργασία με τον φορέα αναπτύσσουμε σενάρια για να δούμε πως μπορεί να γίνει πιο δίκαιο, γιατί πλέον έχουμε όλη την Αττική, έχουμε αναδιοργάνωση των Δήμων και όλα αυτά τα πράγματα.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Άρα μιλάμε για ενδεχόμενο κατάργησης του ενιαίου εισιτηρίου;

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Το ενιαίο εισιτήριο έχει σχέση με τον αστικό χώρο της Αθήνας.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Μιλάμε για ενδεχόμενο και εξέταση δυνατότητας διεύρυνσης όχι κατάργησης. Διεύρυνσης της Περιφέρειας την οποία θα καλύπτει το ενιαίο εισιτήριο.

Ν. ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: ...Με μεγαλύτερο συνδυασμό. Ξέρετε ότι υπάρχουν πρωτεύουσες της Ευρώπης όπου έχουν χωριστεί σε Καντόνια, ας το πούμε έτσι, και ισχύει άλλη ώρα. Για εκείνο το Καντόνι έχει μια διάρκεια μίας ώρας, αλλού έχει 1,5 αλλού έχει 2, έχει μια προσαρμογή τέτοια.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Παρακαλώ.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Υπουργέ μιλάμε για μια αναδιάρθρωση, μιλάμε για ενοποίηση φορέων, μιλάμε γενικότερα για πολλές αλλαγές. Θα υπάρξουν αλλαγές και στις εργασιακές σχέσεις; Υπάρχει πιθανότητα δηλαδή οι συγχωνεύσεις που έρχονται, ο μητροπολιτικός φορέας αλλά και το πλεονάζον προσωπικό του Τραμ, τι θα κάνετε με το πλεονάζον προσωπικό του Τραμ, να έχουν ως αποτέλεσμα και τη μείωση προσωπικού;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Πρέπει να σας πω ότι αυτό το οποίο προωθούμε και έχει πάρει μια πρώτη μορφή, όπως την παρουσιάσαμε σήμερα, είναι η λειτουργική ενοποίηση των επιμέρους φορέων που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο.

Από κει και πέρα η οργανωτική ανασυγκρότηση αυτών των φορέων απαιτεί περισσότερη μελέτη. Γι' αυτό ακριβώς, θα χρειαστεί χρόνος να μελετήσουμε τα διάφορα καθεστώτα στα οποία ανήκουν οι εργαζόμενοι στους επιμέρους φορείς, προκειμένου να πάρουμε τις τελικές αποφάσεις μας.

Αλλά γι' αυτό το σκοπό απαιτείται η συνέργεια με κάποιον τεχνικό σύμβουλο - εξωτερικό συνεργάτη, τον οποίο θα έχουμε στη διάθεσή μας -δεν τον έχουμε ακόμη- προκειμένου να ολοκληρωθεί το εν λόγω έργο, το οποίο θα μου επιτρέψετε να πω ότι είναι πάρα πολύ δύσκολο.

Ο στόχος μας παραμένει και το έργο των συγχωνεύσεων, των συνενώσεων των φορέων, θα το φέρουμε σε πέρας. Μπορούν να έχουν μία, ως το πω έτσι, σχέση οι φορείς, ώστε να υπάγονται στην ίδια Διοίκηση και να διατηρήσουν οι εργαζόμενοι σε κάθε φορέα το καθεστώς που έχουν σήμερα. Ή μπορεί να πάμε σε ένα νέο καθεστώς με τις αναγκαίες εν τω μεταξύ προσαρμογές οι οποίες ποικίλουν, προσαρμογές οι οποίες μπορεί να αφορούν στη μετακίνηση από έναν φορέα σε έναν άλλον για να καλυφθούν κενά ή να αντιμετωπιστούν οι νέες ανάγκες που ενδεχομένως προκύψουν.

Από την άλλη, το ακραίο παράδειγμα των προσλήψεων που έγιναν στην ΤΡΑΜ και στην ΑΜΕΛ, αυτό χρήζει μιας ιδιαίτερης αντιμετώπισης, αφού όμως ο Εισαγγελέας πει τον τελικό του λόγο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Υπουργέ, οι Διοικήσεις της εταιρείας του ΗΛΠΑΠ και των Οργανισμών θα παραμείνουν ως έχουν;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Οι Διοικήσεις παραμένουν, μέχρι να καταργηθούν. Παραμένουν για να εκτελέσουν το έργο, το οποίο με συνέπεια προσπαθούν να φέρουν σε πέρας, με βάση το σχεδιασμό που έχουμε. Ουσιαστικά πρέπει να εργάζονται οι Διοικήσεις αυτές για τη συγχώνευση των Οργανισμών, άρα για την κατάργηση των θέσεων που σήμερα κατέχουν.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Δηλαδή θα λογοδοτούν στη Διοίκηση του ΟΑΣΑ;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Θα λογοδοτούν στη Διοίκηση του ΟΑΣΑ για τα όσα αφορούν στην εκτέλεση του έργου βεβαίως. Από κει και πέρα βεβαίως, εμείς είμαστε εδώ, για να έχουμε την πολιτική εποπτεία και παρακολούθηση.

Ν. ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Να προσθέσω κάτι σε αυτό που είπε ο Υπουργός; Κατ' αρχήν να έχουμε υπόψη μας ένα πράγμα, η ενοποίηση δεν είναι κάτι εύκολο, δεν γίνεται από τη μια μέρα στην άλλη.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Είναι κάτι που πρέπει να γίνει όμως.

Ν. ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Αυτό προϋποθέτει μία μελέτη που θα την κάνει ο ΟΑΣΑ, η οποία θα λάβει υπόψη της τα εξής: Κατ' αρχήν υπάρχουν Οργανισμοί οι οποίοι είναι τρομερά ελλειμματικοί σε σχέση με κάποιους άλλους που δεν είναι ή είναι λιγότερο.

Δεύτερον, υπάρχουν διαφορετικά εργασιακά θέματα. Από την πρώτη αποτύπωση την οποία έχουμε εμείς, φαίνεται ότι ο ΗΣΑΠ με την ΑΜΕΛ είναι στο στάδιο το πιο εύκολο κατ' αρχήν και από κει και πέρα θα δούμε τι θα μας δείξει η αποτίμηση αυτού του πράγματος, έτσι;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ο σχεδιασμός όπως τον έχουμε ανακοινώσει παραμένει, σε αυτή την κατεύθυνση εργαζόμαστε. Ο ΟΑΣΑ έχει κάνει μια κατ' αρχήν προσέγγιση, προμελέτη θα την έλεγα -μπορεί να πει κάτι ο κ. Δημητρίου γι' αυτό- χρειάζεται βεβαίως πολλή δουλειά ακόμη, ώστε να μιλήσουμε για τους νέους φορείς, να έχουμε δηλαδή νέους φορείς.

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Αυτή τη στιγμή βλέπετε ότι έχουμε δύο επίπεδα για την οργάνωση των αστικών συγκοινωνιών, το ένα κομμάτι που αφορά στη Διαχειριστική Αρχή, την Αρχή δηλαδή που θα ρυθμίζει πως θα γίνεται η παροχή του συγκοινωνιακού έργου και η τιμολογιακή πολιτική, ο έλεγχος, η συλλογή και παρακολούθηση.

Και το δεύτερο κομμάτι, που είναι οι εταιρείες λειτουργίας, οι οποίες λειτουργούν το σύστημα και έχουν περισσότερο χρηματοοικονομικούς -αν θέλετε- στόχους, αλλά και ποιοτικούς. Οι εταιρείες λοιπόν από κάτω θέλουν κάποιο χρόνο για να δουν ποιο είναι το ωφελιμότερο σενάριο, για να προχωρήσει προς την κατεύθυνση των συγχωνεύσεων, αν θα γίνει η μία εταιρεία με την άλλη και τα λοιπά.

Ο ΟΑΣΑ τα παρέχει αυτή τη στιγμή διότι συγκέντρωσε τα στοιχεία τα οποία είναι απαραίτητα, για να έρθει ο τεχνοοικονομικός σύμβουλος και ο νομικός σύμβουλος να τα εξετάσουν και να μας οδηγήσουν στο ωφελιμότερο σενάριο με το κριτήριο της ποιότητας παρεχόμενου έργου, με το κριτήριο της οικονομίας κλίμακας και με το κριτήριο της ωφελιμότερης κίνησης προς όφελος του πολίτη και της οικονομίας της χώρας.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Έχω και δύο διευκρινίσεις. Ο Προαστιακός θα καλύπτει όλο το δίκτυο του Προαστιακού, ή μόνο ότι αφορά στην Αττική; Και άλλη μία

διευκρίνιση, στην παρουσίαση λέτε κάπου «προώθηση επενδύσεων ΕΣΠΑ και ΣΔΙΤ», που υπεισέρχονται οι ιδιωτικές εταιρείες τα ΣΔΙΤ;

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Και μήπως μπορείτε να μας πείτε κάποιο παράδειγμα;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Σας είπα, σε ιδιωτικό φορέα με παραχώρηση ή με άλλο τρόπο πρέπει να δώσουμε ακριβώς την είσπραξη των εισιτηρίων για να αντιμετωπίσουμε αυτήν την πληγή.

Στην τηλεματική επίσης μπορούμε να έχουμε μια συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα. Υπάρχουν πεδία, τα οποία θα βοηθήσουν ώστε οι Οργανισμοί αυτοί να είναι πιο αξιόπιστοι, πιο αποτελεσματικοί και να έχουν χαμηλότερο κόστος.

Όλα αυτά όμως είναι υπό εξέταση, δεν ανακοινώνουμε κάτι συγκεκριμένο, σας λέμε όμως ότι είναι μέσα στις επιλογές μεταξύ των οποίων θα επιλέξουμε την καλύτερη.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Σε σχέση με τη σημερινή κουβέντα εδώ, προκύπτουν μια σειρά ζητημάτων. Τα κυριότερα από αυτά όμως αφορούν μεγάλες εκκρεμότητες στο χώρο των αστικών συγκοινωνιών, για τις οποίες δεν μιλήσαμε και όλοι όσοι είμαστε εδώ πέρα γνωρίζουμε εδώ και χρόνια ότι για παράδειγμα η τηλεματική εκκρεμεί από το 2003, το σύστημα αυτόματης συλλογής κομίστρου εκκρεμεί επίσης από το 2003-2004.

Στην πορεία έχουμε έργα τα οποία ήταν σε εξέλιξη και τα οποία έχουν σταματήσει και ένα από τα σημαντικότερα έργα που γίνεται αυτήν τη στιγμή είναι αυτό των ΗΣΑΠ και ο κόσμος δεν ξέρει πότε θα τελειώσει αυτό το έργο, ταλαιπωρείται όλο αυτό το διάστημα χωρίς να ξέρει αν θα τελειώσει, γιατί αρχικά ήταν να τελειώσει τέλη Φεβρουαρίου, πήγε τον Ιούνιο και τώρα δεν ξέρουμε που θα πάει.

Δεν ξέρουμε τι θα γίνει, πότε θα υπογειοποιηθεί το τμήμα Φάληρο-Πειραιάς, δεν ξέρουμε τι θα γίνει με τους τρεις νέους σταθμούς, πότε θα γίνουν τα τέσσερα γκαράζ στους σταθμούς των ΗΣΑΠ, πότε θα προχωρήσουν οι μελέτες για τις επεκτάσεις στον Άγιο Στέφανο. Αυτά περιμένουμε να ακούσουμε για τις αστικές συγκοινωνίες.

Το σύστημα του νέου φορέα, μας το είχε πει και η Νέα Δημοκρατία, μας το είχαν αναλύσει αρκετές φορές και ο κ. Λιάπης και ο κ. Στυλιανίδης, πλην όμως δεν προχώρησε και δεν προχώρησε για τον εξής

λόγο: Διότι στις συμβάσεις παραχώρησης του έργου κατά βάθος η Νέα Δημοκρατία είχε ένα άλλο σχέδιο, όπου έλεγε ότι αν δεν θα επιτευχθεί κάποιος στόχος θα πάμε σε άλλη λύση.

Η άλλη λύση για σας ποια θα είναι, θα είναι η προσφυγή σε ιδιωτικούς φορείς να αναθέσετε το έργο, αν μετά από δύο χρόνια οι φορείς στους οποίους αναθέσετε με συμβάσεις δεν πετύχουν τους στόχους; Αυτά είναι τα ζητήματα.

Τώρα όσον αφορά στο τραμ, η βιωσιμότητα του έργου και του όλου συστήματος αφορά κυρίως στις επεκτάσεις και είναι η επέκταση προς τον Πειραιά, η οποία καρκινοβατεί εδώ και χρόνια και το δεύτερο που έχει προκύψει εδώ και δύο χρόνια είναι το υπέρμετρο προσωπικό το οποίο διαθέτει και το οποίο τινάζει στον αέρα κάθε προϋπολογισμό.

Γι' αυτά έχετε συγκεκριμένα πράγματα να μας πείτε;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Θα μου επιτρέψετε να πω, πριν κάνουν τα σχόλιά τους οι συνεργάτες μας, ότι πράγματι αυτές οι μεγάλες καθυστερήσεις τις οποίες κι εσείς αναφέρατε οδηγούν στο συμπέρασμα ότι δεν μπορούμε να δεχθούμε κριτική γιατί αυτά τα οποία καθυστερούν επί πολλά χρόνια, δεν έγιναν σε έξι μήνες.

Ο σχεδιασμός αυτός πιστεύουμε ότι ανταποκρίνεται στις ανάγκες των φορέων και πάνω απ' όλα των πολιτών και πιστεύουμε ότι θα αποδώσει. Ο τρόπος με τον οποίον θα συνεργάζεται ο κεντρικός φορέας, ο ΟΑΣΑ, με τους επιμέρους φορείς που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο, είναι ο σωστός τρόπος, θα ελέγχονται.

Δεν είναι στις επιλογές μας και θέλω να το πω αυτό, οποιαδήποτε αλλαγή στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας, είναι έξω από την οπτική μας. Το ένα είναι αυτό.

Δεύτερον, όσον αφορά στα έργα, γνωρίζετε ότι το Διοικητικό Συμβούλιο της ΤΡΑΜ μετά από πολύ καιρό πράγματι πήρε την απόφαση για την κατασκευή του έργου, με το οποίο το τραμ θα φτάσει στον Πειραιά. Άρα λοιπόν, μπορεί να πει κανείς ότι το πρώτο μεγάλο βήμα έγινε.

Οι εκκρεμότητες είναι πολλές και στα θέματα του ΗΣΑΠ, επειδή προέκυψαν στο πλαίσιο του έργου του εκσυγχρονισμού της υποδομής πολλά προβλήματα, όπως σε περιοχές όπου είχαμε αρχαιολογικά ευρήματα, σε

Μοσχάτο-Καλλιθέα κυρίως, όχι μόνο όμως. Έχουμε πράγματι παράταση του χρόνου περαίωσης του έργου. Εγώ πιστεύω, από την πληροφόρηση που έχουμε, ότι το φθινόπωρο το έργο θα ολοκληρωθεί.

Αλλά πρέπει να σας πω ότι για κάθε έναν φορέα, καλό είναι πράγματι -αυτό καταλαβαίνουμε από την ερώτησή σας- να οργανώσουμε ειδικές συνεντεύξεις για να μπαίνουμε σε βάθος φορέα-φορέα για τα θέματα που τον αφορούν. Και εσείς να έχετε μία καλή γνώση και εμείς να μπορούμε να μιλήσουμε στον ελληνικό λαό μέσω υμών γι' αυτά τα οποία σχεδιάζουμε και προωθούμε σε κάθε φορέα, είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Όμως θα ήθελα -και αυτό το αντιλαμβάνεστε πολύ περισσότερο από οποιονδήποτε εσείς που είστε άνθρωποι των μέσων ενημέρωσης- όταν έχουμε μία θεματολογία, κι εμείς να μείνουμε επικεντρωμένοι σε αυτήν τη θεματολογία για λόγους που έχουν να κάνουν με τα δύο αυτά θέματα τα οποία αναφέραμε.

Μικρά θέματα, μεγάλα θέματα; Γι' αυτούς που χρησιμοποιούν αυτά τα μέσα είναι σημαντικά θέματα, που συγκρινόμενα με κάποια άλλα μπορεί να μην έχουν καμία σημασία. Αν σήμερα δηλαδή αρχίσουμε να συζητούμε για τα προβλήματα του ΟΣΕ ή τα προβλήματα του ΜΕΤΡΟ ή κάποιων άλλων Οργανισμών, τότε δεν θα συζητήσουμε ποτέ γι' αυτά τα θέματα τα οποία κάποιοι τα θεωρούν μικρότερης σημασίας, έχουν όμως την αξία και τη σημασία τους γι' αυτούς στους οποίους αναφέρονται.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Υπουργέ, εγώ ήθελα να ρωτήσω το εξής: Για τις συγκοινωνιακές ΔΕΚΟ οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας που υπάρχουν θα είναι βάση αναφοράς των όποιων εξελίξεων ή θα καταργηθούν;

Το δεύτερο για το «πράσινο κύμα» εάν έχει καμιά σχέση και καμιά συνάφεια αυτό το θέμα με την υπόθεση της σηματοδότησης γενικότερα και τη σχετική εμπλοκή με τη SIEMENS που μας έχετε πει.

Και το τρίτο θέμα, πέστε μας κάποιο στοιχείο, τι διαφυγή έχουμε από τους τσαμπατζήδες στα συγκοινωνιακά μέσα ένα νούμερο και σε ποιο συγκοινωνιακό μέσο είναι μεγαλύτερη η διαφυγή και αν αυτό αυξάνεται τον τελευταίο καιρό.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όσον αφορά στις συλλογικές συμβάσεις είναι απολύτως σεβαστές, δεν προτιθέμεθα να κάνουμε οτιδήποτε ώστε να ανατρέψουμε αυτό

το καθεστώς. Δεύτερον, όσον αφορά στους σηματοδότες για τη λειτουργία και τα δρομολόγια του τραμ, δεν έχουμε καμία επίπτωση από το γνωστό θέμα το οποίο παραμένει σε εκκρεμότητα.

Και τρίτον, όσον αφορά στην απώλεια εσόδων από την χρήση πλαστών ή μη έγκυρων εισιτηρίων ή και από άλλους συναφείς λόγους, το ποσοστό φαίνεται φθάνει στο 20% έως 25% για τον ΟΑΣΑ, περισσότερες λεπτομέρειες όμως πείτε μας κ. Δημητρίου αν υπάρχει κάτι.

Ν. ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Αυτή τη στιγμή ο ΟΑΣΑ εκπαιδεύσει 158 ελεγκτές που σε λίγο καιρό θα βγουν παγανιά. Θα σας τα πει ο κ. Δημητρίου.

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Το σύστημα των αστικών συγκοινωνιών, έτσι όπως έχει διαμορφωθεί από τότε που ιδρύθηκε το κράτος, έχει μπει στη λογική της εμπιστοσύνης που έχει στον επιβάτη ότι θα κόβει το εισιτήριό του. Για να μπορέσεις να το ελέγξεις σήμερα, αν δηλαδή δεν ισχύει αυτή η βασική αρχή, θα πρέπει να έχεις κάποιους ελεγκτικούς μηχανισμούς, είτε με αυτοματοποιημένα συστήματα, είτε με ανθρώπινο δυναμικό.

Όσον αφορά στο σύστημα έτσι όπως ισχύει σήμερα κι όπως έχει λειτουργήσει μέχρι σήμερα κι όπως θα λειτουργήσει προφανώς και μέσα στο 2010, θα είναι με ανθρώπους, δηλαδή θα είναι με ελεγκτές τους οποίους τους οργανώνουμε σε κατάλληλες ομάδες που θα προσπαθήσουν να επιτελέσουν αυτό το έργο.

Προχωράμε όμως κι ένα βήμα παραπέρα σε στρατηγική, επειδή η Αθήνα πλέον έχει..

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Θεσμικά πως θα το αντιμετωπίσετε το θέμα;

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Τι εννοείτε θεσμικά;

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Δηλαδή κάθε ελεγκτής θα πρέπει να έχει έναν αστυνομικό από δίπλα για να κοιτάει τα στοιχεία;

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Μέσα λοιπόν στις αρμοδιότητες αυτού του νέου μητροπολιτικού φορέα θα υπάρχουν και θεσμικές παρεμβάσεις προς αυτήν την κατεύθυνση, γι' αυτό ακριβώς είναι πάρα πολύ σημαντική αυτή η έννοια του μητροπολιτικού φορέα.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει εκτός μικροφώνου)

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Έχετε δίκιο. αυτό προσπαθούμε λοιπόν να επιλύσουμε, θεσμική εκκρεμότητα από τη δεκαετία του '90 όμως έτσι, ούτε καν του 2000; Άρα, αυτό που προσπαθούμε να κάνουμε τώρα για να πάμε ένα βήμα παραπέρα, είναι να αυτοματοποιήσουμε κι αυτό το σύστημα, όπως το έχουν κάνει δηλαδή μεγάλες πρωτεύουσες κι έχει αναγγελθεί και πάρα πολύ καιρό.

Δουλεύουμε προς αυτήν την κατεύθυνση, ειδικά σε συνεργασία και με το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας για τους πόρους, σε συνεργασία με τους συμβούλους που έχει ο ΟΑΣΑ για τα θέματα αυτά, με τη δουλειά που έχει γίνει όλη την προηγούμενη δεκαετία την οποία τη συγκεντρώσαμε και την αναλύουμε γιατί κάθε μια δουλειά έχει και τα καλά της στοιχεία.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Το κόστος ποιο θα είναι;

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Μισό λεπτάκι, το κόστος εξαρτάται από την έκταση. Εξαρτάται από πάρα πολλές παραμέτρους, δεν είμαι σε θέση αυτήν τη στιγμή, να σας πω σήμερα πόσο είναι αυτό το κόστος. Μπορώ να σας πω όμως μερικά στοιχεία από δειγματοληπτικούς ελέγχους που κάνουμε και από τα πρόστιμα, τα οποία είναι πάντα δειγματοληπτικά.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι ειδικά με την οικονομική κρίση υπάρχει μια αύξηση αυτών των λαθρεπιβιβάσεων, να το πούμε έτσι, κι αυτό το ποσοστό προσεγγίζει στα μέσα σταθερή τροχιάς λόγω των χαρακτηριστικών που έχουν, δηλαδή είναι εύκολο να τους ελέγξεις σε στάσεις, έχουν κλειστό σύστημα, απομονωμένο σύστημα, έχουμε το μικρότερο ποσοστό, που ξεκινάει από 3% και φτάνει μέχρι 5%.

Ειδικά σε κάποιες περιοχές, όπου οι χρήσεις έχουν καταληφθεί από μετανάστες, ας πούμε π.χ. στη Βικτώρια, και ανά σταθμό, αλλάζει αυτό το πράγμα, έχουμε και πιο υψηλά. Αν μπορούμε να το κάνουμε μια αναγωγή σε όλο το δίκτυο προσεγγίζει περίπου το 5% με 6%.

Στα άλλα επίγεια μέσα, όπως είναι τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία και τα θερμικά τα λεωφορεία εκεί είναι μεγαλύτερο το ποσοστό. Το υπολογίζουμε ότι μπορεί να υπερβαίνει και το 10%-15%.

Άρα αν το αναγάγουμε αυτό το ποσοστό σε όλο το επιβατικό έργο υπερβαίνει το 15% υπολογίζουμε η λαθρεπιβίβαση, αλλά ...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Δημητρίου συγνώμη που παίρνω το λόγο για να συνεχίσω. Γιατί δεν σκέφτεστε, γιατί επειδή βάζουμε κάποια πρότυπα άλλων

χωρών, ευρωπαϊκών, στις ευρωπαϊκές πόλεις που έχει τύχει να ταξιδέψω και η ίδια έχουν εισπράκτορες.

Έχετε σκεφτεί να υπάρχει ένας έλεγχος με φυσικό πρόσωπο και να αφήσουμε την αυτοματοποίηση, γιατί γενικώς έχουμε δει τηλεματικές αυτοματοποιήσεις να λέμε να υπογράψουμε και να μην γίνεται τίποτα; Μήπως θα πρέπει να μπει κάποιος εισπράκτορας, ο οποίος θα είναι ελεγκτής, ελέγχει ο οδηγός, ελέγχει ο εισπράκτορας και δεν μπαίνει ο λαθρεπιβάτης γιατί φοβάται. Φοβού τον εισπράκτορα, το σκέπτεστε;

Ν. ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Έχετε δίκιο σε αυτό που λέτε. Ξέρετε ποια είναι η διαφορά; Αυτό το σύστημα υπήρχε μέχρι την δεκαετία του '70. Πράγματι παλαιότερα υπήρχε ο εισπράκτορας που καθόταν πίσω και είχε ειδική θέση και μπροστά ήταν ο οδηγός. Ο οδηγός άρχιζε να μπαίνει στη διαδικασία του ελέγχου, να βλέπει στην ουσία, κάποτε έπαιρνε και το κέρμα μόνος του και το έβαζε μέσα.

Τι γίνεται όμως τώρα; Σήμερα επειδή οι αστικές συγκοινωνίες δεν είναι όπως είναι στις άλλες πόλεις, όπου δυστυχώς εμείς ακόμα έχουμε μια κατάσταση με ουρές που σπρώχνουν ο ένας τον άλλον για να μπει μέσα, έχουμε πρόβλημα λειτουργίας. Φαντάζεστε τον οδηγό να σπρώχνονται από μπροστά να μπουνε μέσα, να έχει δεκάδες κόσμο, να μην πω πόσο και να έχει και την ευθύνη αυτή; Δεν είναι απλό, δεν είναι εύκολο.

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Αν μου επιτρέπτε να προσθέσω και κάτι, θα δείτε στα ΚΤΕΛ π.χ. σε πάρα πολλές διαδρομές να υπάρχει αυτή η λογική. Είναι ξέρετε και το θέμα ζήτησης, είναι και θέμα συχνότητας, είναι και θέμα κέντρου, είναι και θέμα μεγέθους.

Οι πιο αυτοματοποιημένες λύσεις γενικά είναι οι πιο παραγωγικές. Και αν θέλετε επίσης κάθε ένας αυτοματισμός έχει πάντα μέσα και τη συμμετοχή του ανθρώπινου παράγοντα. Άρα δηλαδή δεν περιμένουμε να μην έχουμε τον ανθρώπινο παράγοντα μέσα.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Θα είναι έτοιμο το 2012 να δεχτεί 20% ακόμα περισσότερους επιβάτες; Και το λέω αυτό γιατί; Σε αυτήν την αίθουσα μας έχουν παρουσιάσει πάνω από τρεις φορές κάτι λεωφορειολωρίδες, ακόμα να τις δούμε. Θα γίνουν;

Πέρσι είχαν παρουσιάσει ένα πρόγραμμα αναδιάρθρωσης με τις καινούργιου τύπου λεωφορειολωρίδες, 70 σημεία αν δεν κάνω λάθος. Τι γίνεται μ' αυτό, το πετάμε, το ξανά κοιτάμε, το μελετάμε αλλιώς;

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Έχουμε αρκετά οχήματα, έχουμε αρκετούς ...

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Μάλιστα. Έχουμε τα νέα οχήματα που παραλαμβάνει η ΕΘΕΛ για να μπορέσουμε να αυξήσουμε αυτές τις ανάγκες. Έχουμε την επέκταση του ΜΕΤΡΟ και την επέκταση του Τραμ που πάνε προς αυτήν την κατεύθυνση, έχουμε σχεδιασμούς φαντάζομαι και για τους αυτοκινητόδρομους, κάποιους σχεδιασμούς που να εξυπηρετούν τους περιφερειακούς δακτυλίους της Αθήνας που δημιουργούν μια οργάνωση των μετακινήσεων στο λεκανοπέδιο.

Μέσα σ' αυτή τη λογική προσδοκούμε να φτάσουμε.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Έχουμε αριθμό ας πούμε και πότε;

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Βεβαίως, 220 θερμικά έχουν αρχίσει να παραλαμβάνονται, γίνονται τα κρας τεστ. Τα 220 φυσικού αερίου που είναι στη φάση της δοκιμής του πρωτοτύπου και νομίζω ότι προχωράει.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Θα ήθελα να μου διευκρινίσετε το χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσης του οργανωτικού ανασχεδιασμού;

Ν. ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Σας έχουμε δώσει το σχέδιο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Νέα λεωφορεία παραλαμβάνετε μας λέτε, αλλά εγώ γνωρίζω από τους εργαζόμενους, ότι υπάρχουν τουλάχιστον 1.000 κενά στους οδηγούς στην ΕΘΕΛ και πάρα πολύ μεγάλα κενά και στα τρόλεϊ. Αυτά πώς θα αντιμετωπιστούν;

Και θα ήθελα να ρωτήσω σε ό,τι αφορά τα ΚΤΕΛ, αυτά πώς θα είναι σε εθελοντική βάση οι συμβάσεις που θα υπογράψουν; Πώς θα ενταχθούν σε όλο το σύστημα και ποια δρομολόγια θα αναλάβουν;

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Όσον αφορά στο θέμα των ανθρώπινων πόρων και των μηχανοκίνητων πόρων, προσπαθεί να γίνει αυτός ο ανασχεδιασμός με τροφοδότηση των σταθμών των Μέσων Σταθερής Τροχιάς με σκοπό να αυξήσουμε τη συχνότητα και να κάνουμε οικονομία στις διαδρομές.

Άρα, λοιπόν, αυτός είναι ο σχεδιασμός της πρωτεύουσας σ' αυτό δουλεύουμε και προσπαθούμε, υπάρχει μια απόφαση, να μην μπορούμε

σε προσλήψεις μέσα στο 2010. Άρα λοιπόν προχωράμε σε αναδιάταξη με αυτούς που έχουμε, δεν μπορούμε να προχωρήσουμε σε κάτι άλλο.

Όσον αφορά στις συμβάσεις που είπατε, συμβάσεις παροχής έργου, σήμερα η κεντρική διοίκηση υπογράφει με το ΚΤΕΛ, απλώς μπαίνουν μέσα τώρα πιο λεπτομερείς προδιαγραφές όσον αφορά στην ποιότητα, την ασφάλεια, την τιμολόγηση και τον έλεγχο. Θα ελέγχουμε καλύτερα αυτή την παροχή συγκοινωνιακού έργου. Αυτή είναι η λογική.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Έτσι ο ΟΑΣΑ δεν γίνεται εκτός από φορέας λειτουργίας και ρυθμιστική αρχή;

Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Συγκοινωνιακή αρχή, όχι ρυθμιστική. Συγκοινωνιακή αρχή, αυτός είναι ο ρόλος του.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Σας ευχαριστούμε.