



04 AUG 2010

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Παπάγου, 3 /08/2010

Αριθ. Πρωτ. Β-1626

ΤΑΧ. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Σ. Σμαραΐδου
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 6508315
FAX : 6508299
E mail : tkvel@yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ : Απάντηση σε Ερώτηση.
ΣΧΕΤ: Έγγραφό σας 12542/5-7-2010.

Σε απάντηση της Ερώτησης με αριθμό 12542/5-7-2010 που κατέθεσε στη Βουλή η Βουλευτής κα Χρ. Αράπογλου, σχετικά με την ανάπτυξη αστικής και προαστιακής θαλάσσιας συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη, από πλευράς Υπ.Υ.Με.Δι, σας αποστέλλουμε το υπ'αριθμ.1114/16-7-2010 έγγραφο του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, με το οποίο παρέχεται η σχετική πληροφόρηση.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ

Κοινοποίηση :

- 1.Υπουργείο Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας
Γραφείο Υπουργού
- 2.Ο.Α.ΣΘ.
κ. Δ/ντα Σύμβουλο
3. ΣΑΣΘ
κ. Δ/ντα Σύμβουλο

Εσωτερική διανομή

- 1.Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού
- 3.Δ/ση Επιβατικών Μεταφορών
4. Ε.Δ.Α Μεταφορών
- 5.Τ.Κ.Ε.

Ακριβές Αντίγραφο
Στ. Σμαραΐδου



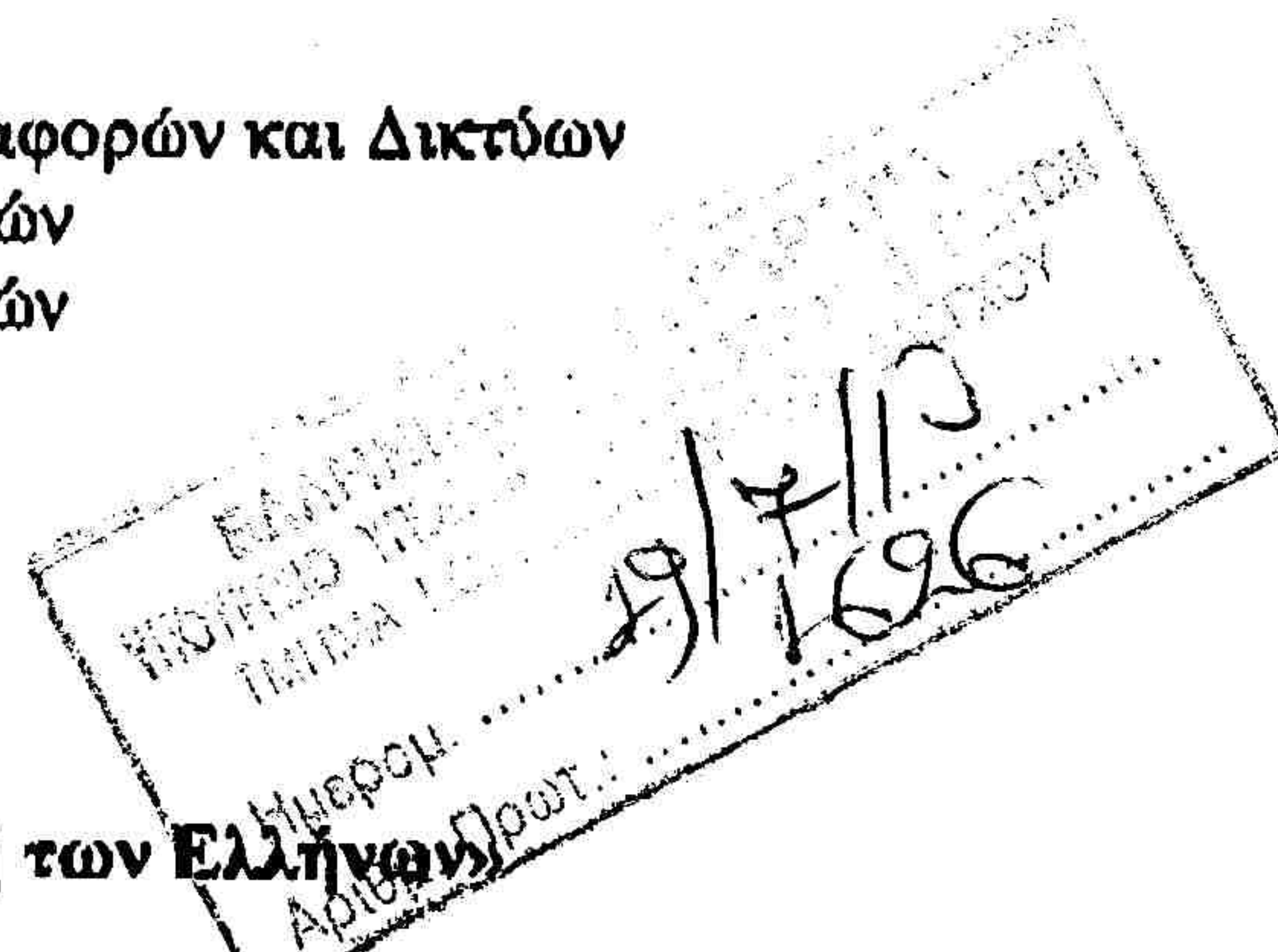
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΑΣΤΙΚΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

B-1521

Θεσσαλονίκη 16/7/2010
Αρ. Πρωτ. 1114

Προς : Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
101 91 Παπάγου, Αθήνα

Κοιν. : Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
Δ/ση Επιβατικών Μεταφορών
Τμήμα Αστικών Συγκοινωνιών
Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
101 91 Παπάγου



Θέμα : «Ερώτηση με αρ. 12542/05-07-2010 στη Βουλή των Ελλήνων»

Σχετ.: Το Β-1521/12-07-2010 του Υπ. Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (διαβιβαστικό)

Σε απάντηση του παραπάνω, με το οποίο μας διαβιβάστηκε η αρ. 12542/05-07-2010 Ερώτηση στη Βουλή των Ελλήνων της Βουλευτή κας. Χρύσας Αράπογλου, σας πληροφορούμε ότι:

Θαλάσσια Αστική Συγκοινωνία Θεσσαλονίκης

Ι. Αξιολόγηση κατάστασης

Το θέμα της θαλάσσιας αστικής / προαστιακής θαλάσσιας συγκοινωνίας είναι όντως ένα χρονίζον θέμα και οι όποιες προσπάθειες για προώθησή του μέχρι σήμερα, δεν απέδωσαν αποτελέσματα. Οι λόγοι για αυτό είναι πολλοί και διάφοροι, οι κυριότεροι των οποίων είναι οι εξής:

Ι.Α Αριθμός εμπλεκόμενων Φορέων

Για την υλοποίηση της θαλάσσιας συγκοινωνίας είναι απαραίτητη η εμπλοκή πολλών φορέων. Στο παρελθόν ανέλαβαν κατά περίπτωση την προώθηση του όλου θέματος προς τα αρμόδια υπουργεία διάφοροι φορείς (Οργανισμός Ρυθμιστικού, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, τοπικοί Δήμοι, κλπ) χωρίς να ήταν ξεκάθαρο ποιος είχε κάθε φορά τον τελικό λόγο και ποιος θα αποφάσιζε. Ο κάθε φορέας καλύπτει ένα μέρος των ενεργειών που πρέπει να πραγματοποιηθούν, δεν υπήρξε συντονισμός και δεν ολοκληρώθηκαν ποτέ όλες οι ενέργειες.

Ι.Β Μη ύπαρξη ολοκληρωμένων μελετών και συγκεκριμένων προδιαγραφών

1. Στις προσπάθειες που έγιναν κατά το παρελθόν δεν είχαν τεθεί σαφείς και συγκεκριμένοι όροι για τα λειτουργικά και λοιπά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας

συγκοινωνίας, με αποτέλεσμα ο κάθε εμπλεκόμενος ή ενδιαφερόμενος π.χ. επενδυτής να έχει τη δική του «αντίληψη» ως προς την θαλάσσια συγκοινωνία. Για τον λόγο αυτό, εμφανίζονται κατά καιρούς «λύσεις» με διαφορετικούς τύπους πλοίων, απαιτήσεις για λιγότερες ή περισσότερες υποδομές και εξυπηρετήσεις, με αποτέλεσμα σε κάθε προσπάθεια μελέτης του θέματος να εξετάζονται διαφορετικές εναλλακτικές και να εξάγονται διαφοροποιημένα συμπεράσματα.

2. Οι προηγηθείσες, μελέτες –που κατά την άποψη του ΣΑΣΘ ήταν σε πρώιμο στάδιο ή δεν ήταν πλήρεις– δείχνουν ότι πλην μιας περίπτωσης, η θαλάσσια συγκοινωνία δεν είναι βιώσιμη, αν δεν υπάρξει επιδότηση εισιτηρίου. Στην περίπτωση αυτή είναι αναγκαίο να γίνει αξιολόγηση της θαλάσσιας συγκοινωνίας για να τεκμηριωθεί η κοινωνικο-οικονομική σκοπιμότητα της συγκοινωνίας αυτής –όπως συνέβη και με το έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης– και οπωσδήποτε να προσδιορισθεί στη συνέχεια το απαραίτητο ποσοστό επιδότησης του εισιτηρίου, για να ληφθούν οι όποιες αποφάσεις. Η μελέτη αυτή δεν είχε γίνει ποτέ, και επομένως οι όποιες αναφορές στα αναμενόμενα οφέλη, τα οποία δεν αμφισβητεί κανείς, δεν έχουν ποσοτική αναφορά.
3. Ακόμη, τίθεται και το θέμα της χρηματοδότησης των απαραίτητων υποδομών στα σημεία προσέγγισης των σκαφών, το κόστος των οποίων είναι σημαντικό και βεβαίως εξαρτάται από τον τύπο των σκαφών.

II. Απόψεις ΣΑΣΘ

Το ΣΑΣΘ υπό τη νέα του διοίκηση δεσμεύεται για την συνολική εξέταση του θέματος στη βάση συγκεκριμένων αρχών που συνοπτικά είναι οι εξής :

1. Η προώθηση της θαλάσσιας συγκοινωνίας θα πρέπει να γίνει στην λογική της συμπληρωματικότητας των μέσων (διατροπικότητα και πολυτροπικότητα) που συνεπάγεται και την εξασφάλιση των αναγκαίων υποδομών και εξυπηρετήσεων προς τους μετακινούμενους στην περιοχή προσέγγισης των σκαφών. Επίσης, πρέπει να επιλεγεί το κατάλληλο πλαίσιο υλοποίησης της συγκοινωνίας αυτής με βάση το κοινοτικό δίκαιο (Κανονισμός 1370 ή Οδηγία 17/2004/EK) ώστε να είναι ξεκάθαροι όροι διεξαγωγής του διαγωνισμού ανάθεσης της συγκοινωνίας.
2. Απαιτείται επίκαιρη και αξιόπιστη κυκλοφοριακή μελέτη από την οποία θα προκύψει η αναμενόμενη επιβατική κυκλοφορία για διαφορετικά σενάρια χρέωσης και σχεδιασμού της θαλάσσιας συγκοινωνίας και οπωσδήποτε το ποσό της απαιτούμενης σε κάθε περίπτωση επιδότησης του εισιτηρίου για να είναι η συγκοινωνία αυτή βιώσιμη για τον φορέα εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου. Η μελέτη αυτή, μαζί και με τις άλλες μελέτες των λιμενικών υποδομών θα τροφοδοτήσουν τη μελέτη κοινωνικο-οικονομικής σκοπιμότητας η οποία απαιτείται σε κάθε περίπτωση.
3. Από τα ανωτέρω θα απαντηθεί ουσιαστικά το ερώτημα αν η συγκοινωνία θα είναι καθαρά αστική ή προαστιακή ή συνδυασμός των δύο. Η υπάρχουσα εκτίμηση είναι ότι η θαλάσσια συγκοινωνία δεν πρέπει να έχει πολλές στάσεις αφενός για να ελαχιστοποιηθεί ο χρόνος ταξιδιού και αφετέρου ο αριθμός των απαιτούμενων σκαφών που θα μειώσουν και το κόστος της αρχικής επένδυσης.
4. Σε ότι αφορά την πρόταση του Δήμου Καλαμαριάς για δημιουργία λιμένα στην περιοχή της Μίκρας και σύνδεση με το προβλεπόμενο τερματικό σταθμό του Μετρό Θεσσαλονίκης αλλά και τις υπάρχουσες αφετηρίες των λεωφορείων του ΟΑΣΘ, το

ΣΑΣΘ έχει, όπως προαναφέρθηκε, θετική άποψη και ήδη βρίσκεται σε συνεργασία με τον Δήμο Καλαμαριάς.

III. Προτάσεις ΣΑΣΘ για επόμενες Ενέργειες

Οι ενέργειες που θα πρέπει κατά την άποψη του ΣΑΣΘ να γίνουν είναι οι ακόλουθες:

1. Τεχνικός Θεσμοθετημένος διάλογος που θα ξεκινήσει με το τέλος της θερινής περιόδου από τον ΣΑΣΘ με όλους τους εμπλεκόμενους ή ενδιαφερόμενους για το θέμα της θαλάσσιας συγκοινωνίας ώστε να καταγραφούν οι απόψεις για τα σχετικά ζητήματα που απασχολούν χωρίς αποτέλεσμα εδώ και χρόνια τους Θεσσαλονικείς και τους φορείς της πόλης.
2. Συναντήσεις με τους εμπλεκόμενους φορείς όπως Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, τοπικοί Δήμοι, Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης, κλπ. Ήδη το ΣΑΣΘ έχει πραγματοποιήσει πρώτες συναντήσεις με την Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και τον Δήμο Καλαμαριάς.
3. Εξασφάλιση χρηματοδότησης για την εκπόνηση των απαραίτητων μελετών. Είναι απαραίτητο να επισημανθεί ότι το ΣΑΣΘ δεν είναι σε θέση στην παρούσα φάση ούτε να χρηματοδοτήσει ούτε να διαχειριστεί τις απαραίτητες μελέτες για τη προώθηση της θαλάσσιας συγκοινωνίας. Αυτό μπορεί να γίνει με τη συνδρομή προς το ΣΑΣΘ άλλων φορέων και φυσικά με τη διάθεση καταλλήλων πιστώσεων. Το ΣΑΣΘ μπορεί να κοστολογήσει και να συνδράμει επιστημονικά στην ετοιμασία των τευχών δημοπράτησης για την διενέργεια των διαγωνισμών παροχής υπηρεσιών και μελετών.



Γραφείο Συντονισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ
Πρόεδρος