



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

17 ΜΑΡ. 2011

Παπάγου, 17/03/2011

Αριθ. Πρωτ. Β- 404

ΤΑΧ. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Ευαγγ.Λαμπαδαρίου
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 με αριθ.10151/01-02-2011

Σε απάντηση της Ερώτησης με αριθμό 10151/01-02-2011, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής Γρηγόρης Ψαριανός σχετικά με την ΚΥΑ που καθορίζει τα κόμιστρα των αστικών συγκοινωνιών, θέτουμε υπόψη σας τα εξής:

Με τη νέα τιμολογιακή πολιτική, που εφαρμόζεται από 01-02-2011 στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α., επιδιώκεται:

- η διασφάλιση της βιωσιμότητας των δημόσιων εταιριών παροχής αστικών συγκοινωνιών υπηρεσιών,
- η αποκατάσταση της αναλογίας καταβολής του ποσού για την κάλυψη των λειτουργικών ελλειμμάτων στις εταιρίες παροχής συγκοινωνιακού έργου.

Διευκρινίζεται ότι για το 2009 τα έσοδα από κόμιστρα (χρήστες αστικών συγκοινωνιών) αντιστοιχούν στο 35-40% των λειτουργικών δαπανών για τις εταιρίες του Ομίλου ΟΑΣΑ, ενώ το υπόλοιπο 60-65% καλύπτεται από το κράτος (είτε με απευθείας οικονομική ενίσχυση είτε με δανεισμό και εγγυητή το Δημόσιο). Με τη νέα τιμολογιακή πολιτική προσδοκάται το 40% να καλύπτεται από τον κρατικό προϋπολογισμό και το 60% από τους χρήστες των μέσων, αναλογία που απηχεί σε λογικές ισότητας και δικαιοσύνης απέναντι στο σύνολο των πολιτών της χώρας. Θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι οι τιμές των κομίστρων των Μ.Μ.Μ. αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. διατηρούνται σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με τα κόμιστρα που προκύπτουν με βάση τον ετήσιο δείκτη πληθωρισμού, καθώς επίσης και συγκριτικά με αντίστοιχες μητροπόλεις στην Ευρώπη.

Σχετικά με τις ενέργειες για τη βελτίωση της ελκυστικότητας των Δημόσιων Αστικών Συγκοινωνιών, της ποιότητας μετακίνησης των επιβατών, της αξιοπιστίας του συγκοινωνιακού έργου και της αποδοτικής λειτουργίας των φορέων παροχής συγκοινωνιακών υπηρεσιών, ενδεικτικά αναφέρονται:

✓✓

- ⇒ Η παροχή εναλλακτικών τύπων/προϊόντων κομίστρου που παρέχουν τη δυνατότητα πολλαπλών μετακινήσεων στο επιβατικό κοινό σε διάφορα μέσα, με στόχο οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες να αποτελούν την οικονομικότερη λύση για μετακίνηση στην πόλη. Ειδικά, οι ετήσιες κάρτες, οι οποίες ισχύουν για απεριόριστες μετακινήσεις με τα μέσα μαζικής μεταφοράς στη διάρκεια ενός έτους, διατίθενται σε ιδιαίτερα συμφέρουσες τιμές σε σύγκριση με την αγορά μεμονωμένων εισιτηρίων ή των αντίστοιχων μηνιαίων καρτών, ενώ παρέχεται η δυνατότητα επιπλέον έκπτωσης σε περίπτωση μαζικής προμήθειας.
- ⇒ Η παροχή δικαιώματος μειωμένης ή ελεύθερης μετακίνησης σε ειδικές κατηγορίες πολιτών όπως μαθητές-φοιτητές-σπουδαστές, πολύτεκνοι, άτομα ηλικίας κάτω των 18 ή άνω των 65 ετών, οπλίτες, ανάπηροι πολέμου, ΑμεΑ, σώματα ασφαλείας.
- ⇒ Ο σχεδιασμός του δικτύου με στόχο τη διαλειτουργικότητα των μέσων και τη χωρική κάλυψη του μεγαλύτερου τμήματος στην Αττική.
- ⇒ Η επέκταση του συγκοινωνιακού δικτύου με έμφαση στα μέσα σταθερής τροχιάς μεταφοράς (επεκτάσεις Μετρό και Τραμ).
- ⇒ Η δημιουργία λεωφορειακών γραμμών Εξπρές (λίγων στάσεων), που μειώνουν τον χρόνο μετακίνησης από/προς σημαντικούς πόλους παραγωγής και έλξης μετακίνησης.
- ⇒ Η ενίσχυση του περιβαλλοντικού χαρακτήρα των Αστικών Συγκοινωνιών με χρήση οχημάτων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και την εφαρμογή τεχνικών για τη μείωση κατανάλωσης καυσίμων και την εφαρμογή και επέκταση του δικτύου λεωφορειολωρίδων (2 νέα χιλ. υλοποιήθηκαν στο 2010)
- ⇒ Η ενίσχυση του κοινωνικού χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών, με την εφαρμογή εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες και την προβολή μηνυμάτων για τα οφέλη από τη χρήση των αστικών συγκοινωνιών
- ⇒ Η προώθηση εφαρμογής νέων τεχνολογιών (αυτόματο σύστημα συλλογής κομίστρου & τηλεματική), με στόχο την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την απόλυτα δίκαιη τιμολόγηση υπηρεσιών.

Επιπλέον, θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι για τους συχνούς χρήστες των αστικών συγκοινωνιών, παρέχονται σημαντικά κίνητρα όπως:

- για τους επιβάτες όλων των μέσων μεταφοράς (μετρό, λεωφορεία, τραμ, κλπ) παρέχεται η μηνιαία κάρτα (αξίας € 45) και η ετήσια (αξίας €450). Η μηνιαία κάρτα αντιστοιχεί σε 16 διαδρομές με όλα τα μέσα μετά επιστροφής ανά μήνα, ενώ η ετήσια κάρτα αντιστοιχεί σε 10 μηνιαίες κάρτες.
- για τους επιβάτες των λεωφορείων, τρόλεϊ και τραμ η μηνιαία κάρτα (αξίας € 20) και οι ετήσιες (αξίας €200). Η μηνιαία κάρτα αντιστοιχεί σε 8 διαδρομές μετά επιστροφής, ενώ η ετήσια κάρτα αντιστοιχεί σε 10 μηνιαίες κάρτες.
- οι εργαζόμενοι που κάνουν μαζικές αγορές ετήσιων καρτών (μέσω σωματείων, συλλόγων, των εταιριών που εργάζονται κλπ) μπορούν να διασφαλίσουν επιπλέον έκπτωση μέχρι και 25% ανάλογα τον αριθμό των καρτών που θα προμηθευτούν.
- η παροχή δικαιώματος μειωμένης ή ελεύθερης μετακίνησης σε ειδικές κατηγορίες πολιτών, όπως μαθητές-φοιτητές-σπουδαστές, πολύτεκνοι,

άτομα ηλικίας κάτω των 18 ή άνω των 65 ετών, οπλίτες, ανάπηροι πολέμου, ΑμεΑ, κλπ.

Αναφορικά με τους προορισμούς από/προς το Δ.Α.Α. "Ελ. Βενιζέλος", διευκρινίζεται ότι για μετακινήσεις στο σύνολο του αστικού δικτύου αστικών συγκοινωνιών με όλα τα μέσα και για τις λεωφορειακές γραμμές Express της ΕΘΕΛ προς/από αεροδρόμιο ισχύει: (α) για τις μηνιαίες κάρτες απεριορίστων διαδρομών η τιμή των € 45, και (β) για τις ετήσιες κάρτες απεριορίστων διαδρομών η τιμή των € 450. Επίσης, μετά από αίτημα του Δ.Α.Α. προς τον ΟΑΣΑ, εξετάζεται η δυνατότητα μόνο για τους εργαζομένους στον Δ.Α.Α. επιπλέον ρύθμισης ώστε η τιμή αυτή να αφορά και για τη χρήση του μετρό και προαστιακού. Επιπλέον, οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο του Αεροδρομίου, έχουν τη δυνατότητα να προμηθεύονται μαζικά για το προσωπικό τους ετήσιες κάρτες για όλα τα Μ.Μ.Μ. και να επωφελούνται από τη χορηγούμενη έκπτωση, η οποία κλιμακώνεται ανάλογα με τη ζητούμενη ποσότητα καρτών, η οποία μπορεί να φτάσει μέχρι το 25% της συνολικής τιμής.

Αναφορικά με την εκτίμηση του κόστους μετακίνησης από σχετική έκθεση-αναφορά του ΙΝΚΑ θα θέλαμε να σημειώσουμε ότι υπάρχουν σημαντικές απορίες που απαιτούν διευκρινήσεις και πιθανά αναθεώρηση των συμπερασμάτων που προκύπτουν από την συγκεκριμένη αναφορά. Σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία, η σύγκριση του κόστους μεταξύ διαφορετικών-εναλλακτικών μεταφορικών μέσων θα πρέπει να γίνεται στη βάση του γενικευμένου κόστους, δηλαδή η ανάλυση θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει το κόστος χρήσης-διάθεσης του μέσου (πχ τέλη κυκλοφορίας, ασφάλεια, κλπ), το κόστος απόσβεσης της επένδυσης (πχ κόστος αγοράς, κλπ), το κόστος λειτουργίας (πχ κόστος καυσίμου, συντήρησης, κάρτας καυσασερίων, κλπ), το κόστος από την πιθανότητα ατυχήματος, και πολλά άλλα. Στη συγκεκριμένη αναφορά του ΙΝΚΑ ως συγκριτικό στοιχείο λαμβάνεται υπόψη το άμεσο ή αντιληπτό κόστος αλλά μόνο για την κίνηση μεταξύ δύο ελεύθερων σημείων, δηλαδή δεν συμπεριλαμβάνεται το κόστος στάθμευσης καθώς και ο χρόνος και το κόστος της συνολικής μετακίνησης (δηλαδή ο χρόνος για την μετακίνηση και το αντίστοιχο κόστος διαδρομής, ο χρόνος και το αντίστοιχο κόστος για την ανεύρεση θέσης στάθμευσης, το κόστος στάθμευσης κλπ). Έτσι, κατά την άποψη μας απαιτούνται σημαντικές διευκρινήσεις για την συγκεκριμένη αναφορά του ΙΝΚΑ, και πιστεύουμε ότι σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσε να συγκριθεί σε όφελος του ΙΧ η μετακίνηση 1 ατόμου με το ΙΧ σε σχέση με τη μετακίνηση 1 επιβάτη με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς σε κυκλοφοριακές συνθήκες αστικής ζώνης και ιδιαίτερα στις ώρες αιχμής, στη βάση του χρόνου/κόστους διαδρομής στον τελικό προορισμό, την ποιότητα και την ασφάλεια μετακίνησης (όπου στο 2010 οι αστικές συγκοινωνίες παρουσίασαν εντυπωσιακά αποτελέσματα όσον αφορά την οδική ασφάλεια).

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ



Κοινοποίηση

Βουλή των Ελλήνων

Βουλευτή κ. Γρηγόρη Ψαριανό

Εσωτερική διανομή

1.Γραφείο Υπουργού

2. Γραφείο Υφυπουργού