

Θ. Βούρδας, γ.γ. υπ. Μεταφορών: Δεν ιδιωτικοποιούνται ΟΑΣΑ - ΟΑΣΘ, γίνονται φθηνότερα τα εισιτήρια των ΚΤΕΛ

2018/10/07 17:17 στην κατηγορία MMM

Μείωση στη τιμή του εισιτηρίου στις υπεραστικές διαδρομές, καθώς συρρικνώνονται οι αποστάσεις και γρηγορότερη μετακίνηση, καθώς αποσυμφορείται ο αστικός ιστός, έρχονται με την αναμόρφωση του συγκοινωνιακού σχεδιασμού σε Αττική και Θεσσαλονίκη.

Όπως τονίζει ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών Θάνος Βούρδας, σε συνέντευξη του στο ΑΠΕ - ΜΠΕ, επιχειρείται, για πρώτη φορά, η ενοποίηση του σχεδιασμού των μεταφορών στην Περιφέρεια Αττικής και Θεσσαλονίκης, συνδυάζοντας όλα τα υφιστάμενα μέσα μεταφοράς των πολιτών, διευκολύνοντας τις μετακινήσεις των πολιτών, αλλά και την ευχέρεια δράσης των ίδιων των MMM.

Ο κος Βούρδας απαντά στις καταγγελίες εργαζομένων για «ιδιωτικοποιήσεις», κάνοντας λόγο για «ένα Fake επιχείρημα, το οποίο δεν προκύπτει από πουθενά και για συνδικαλιστικά πυροτεχνήματα».

Επίσης, ο γενικός γραμματέας του υπουργείου μιλάει για την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, για την προοπτική κοινού εισιτηρίου - κάρτας που να είναι συμβατό τεχνικά σε όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς στην Ελλάδα και αναφέρεται στις επόμενες νομοθετικές παρεμβάσεις του υπουργείου που αφορούν διπλώματα οδήγησης, υπεραστικά ΚΤΕΛ, εκσυγχρονισμός σιδηρόδρομου, καθώς και στην κύρωση από το Ελληνικό Κοινοβούλιο της σύμβασης παραχώρησης για την κατασκευή και εκμετάλλευση του Θριασίου εμπορευματικού κέντρου.

Ακολουθεί η συνέντευξη του γενικού γραμματέα του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών Θάνου Βούρδα στο Αθηναϊκό - Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων και τη δημοσιογράφο Βάσω Κουτσούμπα.

-Κύριε Γενικέ, τι αλλάζει με το νέο νόμο στον χάρτη των αστικών μεταφορών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη;

-Με τις νέες ρυθμίσεις και τις πρωτοβουλίες του υπουργείου Υποδομών και

Μεταφορών επιχειρείται, για πρώτη φορά, η ενοποίηση του σχεδιασμού των Μεταφορών στην Περιφέρεια Αττικής και τη Θεσσαλονίκη.

Το κάθε μεταφορικό μέσο να λειτουργεί αυτόνομα και να μην εντάσσεται σε ένα συνολικό σχεδιασμό είναι απλά άγονο και επιβαρυντικό για τις πόλεις και τους πολίτες.

Αναμορφώνουμε λοιπόν το συγκοινωνιακό σχεδιασμό σε Αττική και Θεσσαλονίκη προκειμένου να μην υπάρχουν κινήσεις που επιβαρύνουν αντί να διευκολύνουν. Συνδυάζουμε όλα τα υφιστάμενα Μέσα Μεταφοράς των πολιτών και διευκολύνουμε τις μετακινήσεις των πολιτών αλλά και την ευχέρεια δράσης των ίδιων των ΜΜΜ.

Στην Αττική ο ΟΑΣΑ και στη Θεσσαλονίκη ο ΟΣΕΘ σε συνεργασία με τον ΟΑΣΘ, έχουν ήδη επεξεργαστεί και σταδιακά θα αρχίσουν να υλοποιούν αυτή την πολιτική προς όφελος των πολιτών.

-Θα έχουμε αλλαγές στην λειτουργία ΟΑΣΑ και ΚΤΕΛ, εξορθολογισμό τιμής εισιτηρίου, δρομολογίων;

-Στόχος είναι τα ΚΤΕΛ να εκτελούν τα υπεραστικά δρομολόγια και όχι να έχουν αφετηρία στο Πεδίον του Αρεως και το Θησείο.

Να προσεγγίζουν σταθμούς Μετρό και Προαστιακού και να φτάνει ο πολίτης με άλλα μέσα στο κέντρο.

Με τον τρόπο αυτό μειώνεται και το κόστος των δρομολογίων, άρα και η τιμή του εισιτηρίου για τα ΚΤΕΛ. Ήδη θεσμοθετήθηκε η υποχρέωση των ΚΤΕΛ να αποκτήσουν συστήματα τηλεματικής και ηλεκτρονικού εισιτηρίου.

Όπως γνωρίζετε, η συνεργασία ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ με τα αντίστοιχα ΚΤΕΛ υπάρχει εδώ και χρόνια, απλά τώρα ενοποιείται σε επίπεδο συγκοινωνιακού έργου. Καμία αστική γραμμή δε φεύγει από τον ΟΑΣΑ και τις εταιρίες του και από τον ΟΑΣΘ.

Όμως, θα πρέπει να γνωρίζουν με βάση κοινοτικούς ορθούς κανόνες ότι δεν γίνεται να κυκλοφορούν όλα τα οχήματα σε όλους τους δρόμους.

Ένα αστικού τύπου λεωφορείο που έχει και όρθιους επιβάτες δεν μπορεί να κυκλοφορεί σε εθνικές οδούς και αντίστοιχα δεν μπορούν να επιβαρύνονται τα αστικά κέντρα από λεωφορεία υπεραστικού τύπου.

-Πρακτικά τι σημαίνει για τον επιβάτη;

-Απλά και κατανοητά, σημαίνει μείωση εισιτηρίου στις υπεραστικές διαδρομές, καθώς μειώνονται οι αποστάσεις, άρα και τα έξοδα και με τον τρόπο αυτό καλύπτεται και το πρόσθετο κόστος της αστικής μετακίνησης.

Και επιπλέον σημαίνει γρηγορότερη μετακίνηση καθώς αποσυμφορείται ο αστικός ιστός και καλύτερες μετακινήσεις.

-Ανοίγει «παράθυρο» για ιδιωτικοποιήσεις, όπως καταγγέλλουν οι εργαζόμενοι;

-Αυτό είναι ένα fake επιχείρημα το οποίο δεν προκύπτει από πουθενά. Πρόκειται για συνδικαλιστικά πυροτεχνήματα ειδικά σε ό,τι αφορά την παρούσα κυβέρνηση, η οποία έχει δείξει σε Αττική και Θεσσαλονίκη την εμπιστοσύνη της στις Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες.

Μία διάταξη που εξορθολογίζει αντίστοιχη αφηρημένη του 2011 προκειμένου κάθε συγκοινωνιακός φορέας να εκτελεί τον ρόλο του ερμηνεύεται για μικροπολιτικούς λόγους όταν το 2011 είχε υπάρξει σιωπή...

-Ο υφυπουργός Νίκος Μαυραγάνης μίλησε για κοινό εισιτήριο - κάρτα για τις μετακινήσεις του επιβατικού κοινού σε Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Υπάρχει κάτι πιο συγκεκριμένο;

-Στόχος ήδη διακηρυγμένος είναι ηλεκτρονικό εισιτήριο συμβατό τεχνικά σε όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς στην Ελλάδα. Παράλληλα αυτά τα συστήματα να είναι συμβατά για προοπτική ένταξής τους και σε άλλους χώρους ύπαρξης ηλεκτρονικών εισιτηρίων, όπως χώροι πολιτισμού και αθλητισμού.

Ο πολίτης να μην έχει δεκάδες κάρτες ανάλογα με το που θέλει να πάει .

Ήδη είναι σε τελική φάση οι σχετικές συζητήσεις για τον προαστιακό της Αθήνας και το σιδηροδρομικό δίκτυο ενώ σε συνεργασία με το υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής έχουμε δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό και η Κοινωνία της Πληροφορίας προχωρά στην υλοποίηση αντίστοιχου έργου τηλεματικής και ηλεκτρονικού εισιτηρίου στη Θεσσαλονίκη.

Στην εποχή της τεχνολογίας δεν μπορούν να υπάρχουν Μέσα με χειρόγραφα εισιτήρια.

-Είστε ικανοποιημένος με την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου και τι απαντάτε στους εργαζόμενους που κάνουν λόγο για απαξίωση των δημοσίων συγκοινωνιών (ελλείψεις ανταλλακτικών, εκδοτηρίων κλπ);

-Το ηλεκτρονικό εισιτήριο γίνεται σταδιακά «τρόπος ζωής» για την Αττική και οι πολίτες εξυπηρετούνται. Όλοι όσοι αντέδρασαν τότε λέγοντας πως ταλαιπωρούμε

τους πολίτες τώρα απλά ψάχνουν άλλα θέματα...

Και βέβαια στην πράξη και τα έσοδα έχουν αυξηθεί και η εξυπηρέτηση είναι ταχύτερη και οι ειδικές κοινωνικές ομάδες εξυπηρετούνται ταχύτερα.

Δεν είναι όλα τέλεια. Υπάρχουν ακόμη βήματα να γίνουν και δουλεύουμε εντατικά για αυτό.

Επίσης, η εγκατάλειψη χρόνων στα ΜΜΜ δεν ανατρέπεται σε μία ημέρα και ειδικά όταν βρισκόμαστε σε δύσκολη οικονομικά περίοδο.

Αλλά, ήδη έχει ενοποιηθεί το σύστημα προμήθειας ανταλλακτικών στα λεωφορεία, προχωρούν διαδικασίες για συντήρηση τροχαίου υλικού στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς και προχωρούμε και τη διαδικασία για ανανέωση του στόλου των λεωφορείων, καθώς σε συνεργασία με το υπουργείο Ανάπτυξης έχουμε βρει τους απαραίτητους πόρους.

Είναι πολλοί αυτοί που ενοχλούνται από τον εξορθολογισμό των πραγμάτων αλλά δε θα σταματήσει.

-Πότε θα πετάξουν τα πρώτα υδροπλάνα στη χώρα μας;

-Όπως έχει πει ήδη ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σπίρτζης, μέχρι την άνοιξη στόχος είναι να έχουν ιδρυθεί όλα τα Υδατοδρόμια που δημιουργούν ένα μεγάλο και αξιόπιστο δίκτυο και να γίνουν και οι διαδικασίες για τις άδειες λειτουργίας.

Από εκεί και πέρα θα είναι θέμα των λειτουργών να ενεργοποιήσουν τις άδειές τους στην πράξη.

-Οραματίζεστε ένα βαλκανικό δίκτυο υδατοδρομίων. Πώς θα γίνει;

-Ο υπουργός έχει ήδη κάνει πρόδρομες συζητήσεις με τους ομολόγους του στα Βαλκάνια. Ανέφερε και στη Βουλή, πως άμεσα το ψηφισθέν νομοσχέδιο θα δοθεί σε όλους τους ομολόγους του, προκειμένου να αποκτήσουν θεσμικό πλαίσιο και παράλληλα να ξεκινήσει ο σχεδιασμός της δημιουργίας του σχετικού δικτύου με συγκεκριμένες στοχεύσεις.

Άλλη μία πρωτοβουλία που μπορεί να κάνει τη χώρα μας επίκεντρο των Βαλκανίων με αναπτυξιακή λογική.

-Κύριε Γενικέ επόμενες νομοθετικές παρεμβάσεις ...

-Επόμενη νομοθετική πρωτοβουλία το νέο σύστημα για την απόκτηση αδειών οδήγησης ή την ανανέωσή τους.

Και βέβαια αντίστοιχη νομοθετική πρωτοβουλία σε σχέση με το πρόσφατα ψηφισθέν

νομοσχέδιο για τα Αστικά ΚΤΕΛ θα υπάρξει και για τα υπεραστικά.

Όπως γνωρίζετε η συγκεκριμένη πρωτοβουλία έγινε με διάλογο και σύμφωνη γνώμη των φορέων και αντίστοιχα θα γίνει και για τα υπεραστικά ΚΤΕΛ.

-Αλλαγές στο σύστημα των διπλωμάτων...

-Ήδη ο υπουργός, ο κ. Σπίρτζης έχει δώσει στη δημοσιότητα και σε διαβούλευση το σχετικό Σχέδιο Νόμου.

Στόχος μας η διαφάνεια, η μικρότερη δυνατή εμπλοκή τρίτων προσώπων στη διαδικασία θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων και η αξιοποίηση της τεχνολογίας.

Επίσης, η πρακτική άσκηση χωρίζεται σε δύο στάδια καθώς θα γίνεται και σε κλειστή πίστα και σε ανοιχτό δρόμο.

Παράλληλα εξορθολογίζεται και το θέμα των εκπαιδευτών καθώς θα είναι προσωπικό των Περιφερειών ως αποκλειστικής απασχόλησης και στο υπουργείο δημιουργείται μηχανισμός ελέγχου και επιθεωρήσεων.

Τέλος, καθιερώνεται η συνοδευόμενη οδήγηση για νέους από το 17ο έτος της ηλικίας τους ως τρόπος εκπαίδευσης των νέων οδηγών και ως υιοθέτησης μίας βέλτιστης πρακτικής που έχει αποδώσει σημαντικά σε άλλες χώρες.

-Έχετε μιλήσει για αλλαγές στην υφιστάμενη δομή του σιδηροδρόμου. Τι εννοείτε;

-Το τοπίο στον Ελληνικό Σιδηρόδρομο τα τελευταία 3,5 χρόνια γνωρίζετε πως έχει αλλάξει ριζικά. Από την εποχή της απαξίωσης, της κατάτμησης με άναρχο τρόπο και για σκοπιμότητες, της μη εκτέλεσης των έργων και του μαρασμού, περνάμε σταδιακά σε ένα σύγχρονο δίκτυο, σε μία ελεύθερη αγορά σε σχέση με τους παρόχους των σιδηροδρομικών δρομολογίων και σε μία εποχή εξωστρέφειας και συνεργασίας στον τομέα αυτό με τις χώρες των Βαλκανίων και ευρύτερα.

Παράλληλα, η χώρα πρέπει να υιοθετήσει τις κοινοτικές οδηγίες για το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο με προσαρμογή τους στα Ελληνικά δεδομένα. Όλο αυτό το τοπίο απαιτεί και αναπροσαρμογή δομών, λειτουργιών και μοντέλων λειτουργίας.

Για παράδειγμα, φέτος, αλλάζουμε τον Κανονισμό Κίνησης του Σιδηροδρόμου, ο οποίος είναι ίδιος από το 1975, γραμμένος στην καθαρεύουσα και κανένας μέχρι σήμερα δεν είχε ασχοληθεί θεωρώντας πως ο Σιδηρόδρομος στη χώρα πρέπει να μείνει «στην εποχή του Τρικούπη».

-Πρόσφατα επισκεφθήκατε με την Επίτροπο κα. Κρέτσου το Θριάσιο Πεδίο.

-Στο Θριάσιο δημιουργείται το μεγαλύτερο Διαμετακομιστικό Κέντρο των Βαλκανίων και μάλλον και της Ευρώπης.

Αμεσα κυρώνεται από το Ελληνικό Κοινοβούλιο η σύμβαση για τη δημιουργία του Logistic Center μετά από την υπογραφή της σύμβασης ανάμεσα στη ΓΑΙΑΟΣΕ και τον ανάδοχο της παραχώρησης, ενώ τον Σεπτέμβριο παραδόθηκε και το έργο όλων των απαραίτητων σιδηροδρομικών υποδομών και των υποδομών μεταφόρτωσης από την ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ .

Το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα, όπως δεσμευτήκαμε και στην Επίτροπο κα. Κορίνα Κρέτσου, η οποία έχει συμβάλει καθοριστικά στη χρηματοδότηση αυτών των έργων τα τελευταία 3 χρόνια, θα προκηρυχθεί και ο διαγωνισμός για το Διαχειριστή του Κέντρου Μεταφόρτωσης.