

Θα συζητηθεί τώρα η δεύτερη με αριθμό 131/9-11-2020 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Άρτας του Κινήματος Αλλαγής κ. Χρήστου Γκόκα προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, με θέμα «Λειτουργία αστικών συγκοινωνιών».

Ορίστε, κύριε Γκόκα, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά, για την πρωτολογία σας..

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, το φαινόμενο του αυξημένου συνωστισμού στα μέσα μαζικής μεταφοράς στο λεκανοπέδιο Αττικής αλλά και στη Θεσσαλονίκη αποτέλεσε την κυριότερη αιτία υπερμετάδοσης του COVID-19, με αποτέλεσμα να φτάσουμε στο γενικό απαγορευτικό, το lockdown που επιβλήθηκε σε ολόκληρη τη χώρα. Στις συνθήκες που επικρατούσαν και επικρατούν στα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι αδύνατη η τήρηση οποιουδήποτε υγειονομικού πρωτοκόλλου. Βέβαια, το πρόβλημα ήταν γνωστό από την αρχή της θητείας της Κυβέρνησής σας. Σήμερα η κατάσταση παραμένει τραγική.

Η προηγούμενη κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ άφησε τις αστικές συγκοινωνίες χωρίς καμία νέα αγορά οχημάτων, καμία πρόσληψη και χωρίς ανταλλακτικά. Ο διαγωνισμός του 2017 για αγορά χιλίων οχημάτων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη ακυρώθηκε από την Ανεξάρτητη Αρχή Προδικαστικών

Προσφυγών. Επίσης, δεν ολοκληρώθηκε ποτέ ο διαγωνισμός για τα ενενήντα δυο λεωφορεία της περιφέρειας.

Με τις ολιγωρίες και τις καθυστερήσεις των τελευταίων δεκαεπτά μηνών αντί να επιταχυνθεί η λύση του προβλήματος, ιδιαίτερα μετά την εμφάνιση της πανδημίας, χάθηκε πολύτιμος χρόνος επί έξι μήνες.

Φτάσαμε έτσι στο δεύτερο κύμα της πανδημίας χωρίς καμία ουσιαστική αλλαγή, όπως μαρτυρούν και οι εικόνες που βλέπουμε, κατάσταση για την οποία προφανώς και υπάρχει μεγάλη ευθύνη από την Κυβέρνηση και οδυνηρά αποτελέσματα δυστυχώς για την υγεία των πολιτών, αλλά και για την οικονομία.

Η κακή εξυπηρέτηση, κύριε Υπουργέ, αλλά και οι κίνδυνοι για την υγεία των πολιτών απαιτούν προφανώς μεγαλύτερο αριθμό έκτακτων δρομολογίων. Το πρόβλημα προφανώς και δεν λύθηκε ούτε με το μέτρο της τελευταίας στιγμής, δηλαδή τη μίσθωση κάποιων δρομολογίων από τα ΚΤΕΛ στο λεκανοπέδιο, γιατί την ίδια στιγμή διακόσια εβδομήντα οχήματα παραμένουν ακινητοποιημένα λόγω έλλειψης ανταλλακτικών, ενώ μόλις στις 30/10 έγινε η προκήρυξη για πρόσληψη προσωπικού εξακοσίων πενήντα πέντε ατόμων συνολικά που στην καλύτερη περίπτωση θα ολοκληρωθεί μετά από τρεις μήνες, όπως επίσης είναι άγνωστος και ο χρόνος κυκλοφορίας των οχημάτων που έχουν παραγγελθεί με leasing.

Με βάση, λοιπόν, τα παραπάνω καθυστερημένα μέτρα, τα οποία δεν επαρκούν, αλλά και τα προβλήματα που δυστυχώς παραμένουν και θα μας ακολουθούν απ' ό,τι φαίνεται για πολλούς μήνες και ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες, σας ρωτώ, κύριε Υπουργέ, αν υπάρχει σχεδιασμός για άμεσες λύσεις στο πρόβλημα του συνωστισμού στα μέσα μαζικής μεταφοράς και ποιες είναι αυτές, καθώς και πότε υπολογίζετε ότι θα κυκλοφορήσουν τα οχήματα που αναμένονται μέσω leasing. Θα προχωρήσετε στην άμεση επισκευή μετά από προμήθεια ανταλλακτικών για τα λεωφορεία που είναι ακινητοποιημένα;

Δεύτερον, ποια μέτρα θα ληφθούν ενόψει και του χειμώνα που έχουμε μπροστά μας και των συνθηκών που επικρατούν, για την προστασία της υγείας αυτών που εργάζονται στα μέσα μαζικής μεταφοράς; Τη συμβολή τους δεν πρέπει να την ξεχνάμε σε όλη αυτήν την προσπάθεια, διότι είναι και αυτοί στην πρώτη γραμμή αυτού του αγώνα που δίνουμε απέναντι στην πανδημία.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για την πρωτολογία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, σας ευχαριστώ για την ερώτησή σας, γιατί μου δίνεται η ευκαιρία να ξεκαθαρίσουμε μερικά δεδομένα και να ξεφύγουμε από τον κόσμο των εντυπώσεων και να περάσουμε στον κόσμο των στοιχείων.

Αναφέρατε στην ερώτησή σας ότι τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι εστία διασποράς. Δεν υπάρχει καμία μελέτη και κανένα στοιχείο σε ευρωπαϊκό επίπεδο που να αποδεικνύει κάτι τέτοιο. Δεν το λέω αυτό εγώ, το λένε όλοι οι ειδικοί σε όλο τον κόσμο και με πολύ μεγάλη χαρά μπορώ να σας παραπέμψω σε αυτές τις μελέτες.

Θα σας πω, όμως και κάτι άλλο το οποίο νομίζω πως δείχνει ότι αυτό που λέτε έχει τουλάχιστον ένα στοιχείο υπερβολής. Στον κεντρικό σταθμό του μετρό στο Σύνταγμα στις 20 Οκτωβρίου ο ΕΟΔΥ διενήργησε τα λεγόμενα rapid test, έκανε τρεις χιλιάδες δεκαεπτά τεστ. Θετικοί βρέθηκαν, κύριε συνάδελφε, μόνο είκοσι εννέα, ποσοστό κάτω του 1%.

Θα σας πω τώρα τι έχουμε κάνει εμείς. Καταρχήν χαίρομαι που αναγνωρίζετε τουλάχιστον το γεγονός ότι επί όλα αυτά τα χρόνια είχαν γίνει πραγματικά πολύ λίγα πράγματα στον τομέα των μέσων μαζικής μεταφοράς. Επί έντεκα χρόνια δεν είχε γίνει ούτε μια πρόσληψη στο μετρό. Επί δεκατρία χρόνια δεν είχε γίνει ούτε μια πρόσληψη στον ΟΣΥ. Και επί έντεκα χρόνια δεν είχε αγοραστεί ούτε ένα λεωφορείο.

Επί ΣΥΡΙΖΑ παραλάβαμε τον Ιούλιο του 2019 οκτακόσια πενήντα οχήματα και διακόσια τριάντα πέντε στη Θεσσαλονίκη. Το 1/3 των συρμών του μετρό βρίσκονταν, αγαπητέ κύριε συνάδελφε, σε ακινησία. Επομένως νομίζω ότι αυτή η κατάσταση είναι πλέον ξεκάθαρη.

Το ζήτημα είναι τι κάναμε εμείς αυτό το διάστημα. Ανατάξαμε τον στόλο των λεωφορείων. Λυπάμαι που χρησιμοποιείτε ως επιχείρημα τα διακόσια εβδομήντα λεωφορεία, στα οποία έχει αναφερθεί και ο ΣΥΡΙΖΑ στο παρελθόν. Ό,τι στόλο ήταν να ανατάξουμε τον ανατάξαμε. Θα σας δώσω στοιχεία για να σας αποδείξω ότι το τελευταίο διάστημα έχουν ξοδευτεί εκατομμύρια ευρώ σε ανταλλακτικά για να ανατάξουμε έναν πεπαλαιωμένο και προβληματικό στόλο. Δουλέψανε οι τεχνικοί μας, οι άξιοι τεχνικοί στον ΟΣΥ και τους ευχαριστώ για αυτό, για να βγουν τα λεωφορεία στους δρόμους.

Στο μετρό βελτιώσαμε τις χρονοαποστάσεις, στη Γραμμή 1 κατά δυόμισι με τρία λεπτά, στη Γραμμή 2 και 3 ένα με δύο λεπτά, σε σχέση πάντα με τον Ιούλιο του 2019. Ολοκληρώσαμε και παραδώσαμε τρεις νέους σταθμούς μετρό στον Πειραιά.

Παράλληλα κάναμε σύμπραξη με τα ΚΤΕΛ, ώστε να προστεθούν στον ΟΣΥ διακόσια τρία οχήματα. Έχουν ήδη προστεθεί εκατό οχήματα. Σήμερα κυκλοφορούν πάνω από χίλια εκατό οχήματα στους δρόμους της Αθήνας και

θα παραλάβουμε, όπως πολύ σωστά είπατε και εσείς, τα τριακόσια σύγχρονα λεωφορεία μέχρι τις αρχές του επομένου έτους.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Και κλείνω με αυτό, για να έχω την ευκαιρία στη δευτερολογία, κύριε Πρόεδρε, να απαντήσω στον κ. Γκόκα.

Λέτε ότι καθυστερήσαμε. Εφαρμόσαμε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο, βήμα βήμα. Τα μέτρα απαιτούν σοβαρή προετοιμασία σε όλα τα επίπεδα. Δεν ήταν ούτε εύκολα ούτε αυτονόητα.

Και να σας πω και κάτι άλλο. Εμένα με ενδιαφέρει να συμφωνήσουμε εδώ ότι γίνεται μία μεγάλη αλλαγή και μεταρρύθμιση, σύμπραξη με τον ιδιωτικό τομέα για τα ΚΤΕΛ, σεβόμενοι τον δημόσιο χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών, εκμίσθωση λεωφορείων, πράγμα που γίνεται για πρώτη φορά στο Ελληνικό Δημόσιο, που πολύ καλά γνωρίζουμε όλοι ότι αυτό μειώνει πολύ το κόστος συντήρησης.

Και αν θέλετε να πείτε ότι αυτές οι μεταρρυθμίσεις, που δεν έχει κάνει καμία κυβέρνηση εδώ και δέκα χρόνια και τις κάναμε εμείς, έπρεπε να είχαν γίνει τρεις ή έξι μήνες νωρίτερα, αυτό το καταλαβαίνω και πολύ θα το ήθελα και εγώ. Οι διαδικασίες όμως που έχουμε κάνει είναι διαδικασίες-εξπρές. Οι

προσλήψεις, όπως πολύ σωστά είπατε, των εξακοσίων πενήντα ανθρώπων έχουν ήδη γίνει και έχουμε χρονοδιάγραμμα.

Στις 30 Οκτωβρίου αναρτήθηκε η προκήρυξη. Στις 18 Νοεμβρίου λήγει η προθεσμία καταθέσεων αιτήσεων. Η ΟΣΥ και η ΣΤΑΣΥ κατατάσσουν τους υποψηφίους με βάση κριτήρια ΑΣΕΠ και θα τα έχουν έτοιμα μέχρι 15 Δεκεμβρίου. Η προσωρινή κατάταξη θα πάει, λοιπόν, στο ΑΣΕΠ στις 15 Δεκεμβρίου και το ΑΣΕΠ χρειάζεται τουλάχιστον έναν μήνα για να δεχθεί τις ενστάσεις. Οπότε στις 15 Ιανουαρίου, δηλαδή σε λιγότερο από τέσσερις μήνες, κάναμε προσλήψεις στο ελληνικό δημόσιο.

Επομένως, κατανοώ αυτή τη στιγμή ότι υπάρχει αυτή η αίσθηση ότι θα έπρεπε μερικά πράγματα να είχαν γίνει νωρίτερα. Ζούμε όμως σε ένα ευνομούμενο κράτος. Οι διαδικασίες είναι διαδικασίες και εν πάση περιπτώσει, προσλήψεις που έχουν να γίνουν δέκα χρόνια, έγιναν σε τρεις μήνες.

Στη δευτερολογία μου, κύριε Πρόεδρε -και σας ευχαριστώ για την ανοχή σας- θα αναφερθώ και στις προτάσεις που έχει κάνει το ΚΙΝΑΛ, γιατί τις διάβασα. Τις κατέθεσε η Πρόεδρός σας χθες, αν θυμάμαι καλά, αλλά τις είχατε δημοσιοποιήσει και εσείς παλαιότερα. Θα σας αποδείξω ότι πολλές από τις προτάσεις που έχετε κάνει τις έχουμε ήδη σε έναν βαθμό εφαρμόσει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Κύριε συνάδελφε, κύριε Γκόκα, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ και πάλι, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, η ερώτηση και οι τοποθετήσεις μας στοχεύουν, πέρα από την κριτική, στο να συνοδεύονται πάντα και από εποικοδομητικές προτάσεις για να δοθεί λύση σε ένα πρόβλημα. Γιατί δυστυχώς η κατάσταση στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες είναι δεδομένη και η πραγματικότητα αυτού του επικίνδυνου συνωστισμού επίσης είναι γνωστή σε όλους.

Το βλέπει ο κόσμος κάθε μέρα, το ζει κάθε μέρα. Αναγκάζονται άνθρωποι να κατεβαίνουν από το λεωφορείο για να πάρουν ταξί, σήμερα. Δεν μιλάω ούτε για πριν από δεκαπέντε μήνες ούτε το τι θα γίνει μετά από πέντε μήνες. Θα το δούμε αυτό.

Δυστυχώς αυτό δεν αλλάζει, η πραγματικότητα αυτή παραμένει.

Θεωρούμε ότι πολλά από αυτά τα πράγματα που γίνονται σήμερα, θα μπορούσαν, με την αρχή της πανδημίας και εφόσον περιμέναμε και το δεύτερο κύμα της πανδημίας, να προχωρήσουν γρηγορότερα, δηλαδή η κατάσταση απαιτούσε γρήγορες αποφάσεις και ακόμα γρηγορότερες ενέργειες, που δεν έγιναν στην ώρα τους.

Για αυτή την αδράνεια, για αυτή την αδυναμία στον σχεδιασμό και στην υλοποίηση συζητάμε και θεωρούμε ότι θα πρέπει να γίνει ένα μάθημα, ούτως ώστε να μην επαναληφθεί και να μην έχουμε τα ίδια αποτελέσματα, γιατί είχατε τον όποιο σχεδιασμό είχατε και συνεχίζατε να κινείστε σαν να μην υπήρχαν οι έκτακτες ανάγκες της πανδημίας. Τουλάχιστον αυτή η εικόνα δόθηκε. Προκηρύχθηκαν οι θέσεις τώρα, η μίσθωση των οχημάτων τώρα. Θα μπορούσαν όλα αυτά να γίνουν πριν από αρκετούς μήνες.

Υπάρχει δρομολόγηση αγοράς των νέων λεωφορείων. Το ξέρουμε. Αυτό χρονοτριβεί. Εκ των πραγμάτων, χρονοτριβεί. Δεν μπορεί να δώσει την άμεση λύση.

Φυσικά, θα πρέπει να κάνουμε μια συζήτηση για το γενικότερο πλαίσιο στο οποίο κινούμαστε στον χώρο των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών, σε σχέση και με υποχρεώσεις που έχουμε με την εφαρμογή συγκεκριμένων κανονισμών.

Το θέμα, όμως, είναι ότι αυτή η κατάσταση παρέμεινε μέχρι που στοιβάχτηκε ο κόσμος και, προφανώς, δεν έχουν αποτελέσματα με αυτό το στρίμωγμα τα μέτρα κοινωνικής αποστασιοποίησης ούτε η μάσκα, που

μπορεί να προστατέψει ως ένα σημείο. Όταν ο κόσμος είναι στοιβαγμένος δεν μπορεί να προστατεύσει.

Προφανώς, επικαλείστε ότι υπάρχουν ειδικοί που λένε ότι δεν μεταδίδεται ο ιός με τον συνωστισμό στα λεωφορεία. Εγώ δεν ξέρω αν αυτό είναι άποψη των ειδικών. Το επικαλέστηκε και ο Πρωθυπουργός χθες.

Ας βγουν οι ειδικοί στη χώρα μας να πουν ότι αυτός ο συνωστισμός, αυτή η εικόνα που είδαμε στα λεωφορεία, δεν είναι εστία υπερμετάδοσης. Εμείς θεωρούμε ότι είναι η κυριότερη εστία υπερμετάδοσης.

Κύριε Υπουργέ, την κατάσταση στον χώρο των αστικών συγκοινωνιών τη γνωρίζουμε. Την ανέφερα και ο ίδιος πριν. Το 2000 υπήρχαν σχεδόν δύο χιλιάδες λεωφορεία στις αστικές συγκοινωνίες και χωρίς επιδημία. Φτάσαμε να έχουμε πέρυσι χίλια πενήντα - χίλια εκατό λεωφορεία. Σήμερα παραμένουν ακόμη, όχι διακόσια εβδομήντα, τα διακόσια εβδομήντα είναι το σύνολο των οχημάτων, αλλά εκατό πενήντα οκτώ λεωφορεία και εβδομήντα-ογδόντα τρόλεϊ.

Τα εκατόν πενήντα - εκατόν εξήντα λεωφορεία παραμένουν ακινητοποιημένα και με βλάβες, για τις οποίες δεν υπάρχουν ανταλλακτικά ή δεν υπήρχαν μέχρι χθες. Σήμερα αν υπάρχουν θα είναι ευχάριστο. Γιατί αυτό λέμε, να βγουν όλα αυτά τα λεωφορεία στους δρόμους.

Κύριε Υπουργέ, πραγματικά οι πολίτες ενδιαφέρονται για λύσεις. Δεν έχουμε πρόθεση να δημιουργούμε άσκοπες πολώσεις και εντάσεις και άλλες καταστάσεις, αλλά να βρούμε λύσεις για τους πολίτες.

Προφανώς, μπήκαν τα ΚΤΕΛ στα δρομολόγια της Θεσσαλονίκης. Όμως, τα πενήντα λεωφορεία του Δήμου της Θεσσαλονίκης ξέρουμε ότι είναι αυτοκίνητα μεγάλης ηλικίας, χωρίς παράθυρα, με κακές συνθήκες μεταφοράς του κοινού, χωρίς κλιματισμό.

Επίσης, σχετικά με τη λύση που έγινε την τελευταία στιγμή με τα ΚΤΕΛ στην Αττική, για να σωθεί ό,τι μπορεί να σωθεί, με τα διακόσια τρία λεωφορεία, δεν έχουμε γνώση της σύμβασης. Υπάρχουν αδιαφανείς όροι. Δεν γνωρίζουμε πόσο κόστισαν.

Εμείς είχαμε προτείνει πριν από την πανδημία, και από την αρχή της πανδημίας ακόμα περισσότερο, ότι θα πρέπει οι ίδιοι οι οργανισμοί να μισθώσουν λεωφορεία.

Πολύ πρόσφατα το είπατε και το είπα και εγώ στην πρωτολογία μου ότι παραγγέλθηκαν τετρακόσια λεωφορεία και μετά από μήνες θα παραληφθούν.

Μέχρι τότε τι γίνεται;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Το ίδιο και με τις θέσεις του προσωπικού. Υπάρχει ακόμα πολύς καιρός. Δηλαδή, κάνατε πολλές φορές εξαγγελίες ότι πυκνώνουν τα δρομολόγια, ότι παίρνουμε προσωπικό, μπαίνουν λεωφορεία, αλλά έχουν μείνει στην πράξη εξαγγελίες. Τώρα δρομολογούνται.

Γι' αυτό, λοιπόν, εμείς λέμε ότι αυτή η κατάσταση απαιτεί άμεσες λύσεις. Και πρέπει να δούμε τις λύσεις που πρέπει να δοθούν σήμερα, γιατί τα μέτρα δεν αρκούν.

Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ για την ανοχή.

Κλείνοντας, οι προτάσεις μας επιγραμματικά είναι αυτές που ανέφερε χθες η Πρόεδρός μας, η κυρία Γεννηματά, τις οποίες έχουμε ξαναπεί:

Άμεση προμήθεια ανταλλακτικών, για να βγουν στην κυκλοφορία τα οχήματα που είναι ακινητοποιημένα.

Επιτάχυνση των προσλήψεων, αλλά πάντα με αντικειμενικότητα. Αν και τώρα θα πάρει αυτόν τον χρόνο που είπατε και εσείς.

Συντονισμός των Οργανισμών Αστικών Συγκοινωνιών με τις δημοτικές συγκοινωνίες και αστικές συγκοινωνίες πόλεων-Περιφέρειας,...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Έχουν ειπωθεί αυτά, κύριε συνάδελφε. Πρέπει να συντομεύετε, γιατί είναι δώδεκα ερωτήσεις. Θα πάμε το απομεινόμενο. Παρακαλώ ολοκληρώστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:...ώστε προσωρινά να αυξηθεί ο αριθμός οχημάτων στο σύστημα συγκοινωνιών.

Και τέλος, ανανέωση του στόλου των οχημάτων, με άμεσες διαδικασίες.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ο συνωστισμός στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς είναι ζήτημα που πρέπει να αντιμετωπισθεί σήμερα. Πρέπει να δούμε τι κάνουμε τώρα, για να λυθεί το πρόβλημα και να ξέρει ο κόσμος.

Στα πλαίσια αυτά, είμαστε διατεθειμένοι να στηρίξουμε την προσπάθεια για δημοτικές αστικές συγκοινωνίες επαρκείς και ασφαλείς για τους πολίτες, να μην έχουμε ξανά αυτόν τον συνωστισμό ποτέ.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αναφέρεστε στον συνωστισμό στα λεωφορεία. Καταλαβαίνω ότι αυτή είναι η αίσθηση που υπάρχει στον κόσμο, διότι είναι εμφανές ότι αρκετά Μέσα

Μαζικής Ενημέρωσης -και σωστά- δείχνουν το πρόβλημα, δείχνουν μια εικόνα σε κάποια λεωφορεία, ειδικά στην Αθήνα, στις δυτικές συνοικίες, που έχουν όντως πρόβλημα και παρατηρούνται φαινόμενα συνωστισμού.

Εγώ, όμως, με τη θεσμική ιδιότητα που έχω, είμαι υποχρεωμένος -και ξέρω ότι αυτό που θα κάνω είναι αντιδημοφιλές- να μιλήσω με στοιχεία και να σας πω, αγαπητέ κύριε Γκόκα, ότι άνω του 65% χωρητικότητα στα λεωφορεία εμφανίζεται περίπου στο 4% των οχημάτων.

Επαναλαμβάνω, άνω του 65% χωρητικότητα εμφανίζεται στο 4% των οχημάτων. Αυτό δεν το λέω εγώ ή το Υπουργείο. Το λέει η τηλεματική του ΟΑΣΑ και μάλιστα, συνυπολογίζουμε και την εισιτηριοδιαφυγή που εκτιμάται με ειδικό αλγόριθμο. Αυτή, λοιπόν, είναι η πραγματικότητα.

Τώρα θα μου πείτε στα χίλια εκατόν πενήντα λεωφορεία που κυκλοφορούν δεν υπάρχουν μερικά λεωφορεία που έχουν πρόβλημα συνωστισμού; Θα είμαι ο πρώτος που θα το παραδεχθώ αυτό. Τι κάνουμε, κύριε Γκόκα; Βάζοντας τα ΚΤΕΛ στα περιφερειακά δρομολόγια, στα δρομολόγια που πρέπει να εκτελούν τα ΚΤΕΛ γιατί είναι εκτός αστικού ιστού, απελευθερώνουμε οχήματα και τα φέρνουμε στο κέντρο της πόλης.

Μιλήσατε για τη σύμβαση με τα ΚΤΕΛ, ότι είναι -λέει- αδιαφανής. Συγγνώμη, κύριε Γκόκα, να σας θυμίσω κι εδώ ένα στοιχείο για να καταλάβετε

ότι πάλι δεν έχει σχέση με την πραγματικότητα αυτό που λέτε. Στον ΟΣΥ -και καλό είναι αυτό να το ακούσουμε- το κόστος ανά όχημα το χιλιόμετρο είναι 2,9 με 3 ευρώ. Αυτό είναι το κόστος. Για κάθε χιλιόμετρο που κάνει ένα λεωφορείο του ΟΣΥ θέλουμε 3 ευρώ το χιλιόμετρο. Στο ΚΤΕΛ είναι 1,41 ευρώ. Επομένως, καταλαβαίνουμε και σας απαντώ με αυτό το νούμερο στις αιτιάσεις περί αδιαφάνειας.

Είπατε και κάτι άλλο. Δύο χιλιάδες λεωφορεία -λέει- κυκλοφορούσαν το 2000. Θα πρέπει να μας πείτε το 2000 πόσους οδηγούς είχαμε. Γιατί κάθε λεωφορείο θέλει τρεις οδηγούς. Σήμερα, λοιπόν, έχουμε τρεις χιλιάδες οδηγούς, δύο χιλιάδες οκτακόσιους για την ακρίβεια. Γι' αυτό κάνουμε προσλήψεις. Και γι' αυτό μεταφέρουμε το συγκοινωνιακό έργο για ένα εύλογο χρονικό διάστημα και δίνουμε στους ιδιώτες το 20%. Και εκεί θα γίνουν, κύριε Γκόκα, προσλήψεις στον ιδιωτικό τομέα γιατί και τα ΚΤΕΛ θα προσλάβουν πεντακόσιους πενήντα ανθρώπους. Επομένως, σύνολο χίλιες διακόσιες θέσεις εργασίας.

Από τις προτάσεις που έχει κάνει το κόμμα σας, οι τρεις ήδη υλοποιούνται από την Κυβέρνηση. Θα μου πείτε ότι δεν έχουμε κάνει αρκετά. Θα σας πω ότι ειδικά στα λεωφορεία από τότε που ήρθε η Κυβέρνηση στην εξουσία έχουμε αυξήσει τον στόλο των οχημάτων κατά 25%, από οκτακόσια

πενήντα σε χίλια εκατό και μέχρι τις αρχές του άλλου χρόνου θα τον έχουμε αυξήσει κατά 70%, γιατί θα έχουμε χίλια πεντακόσια διαθέσιμα οχήματα.

Τον μεγάλο διαγωνισμό των λεωφορείων δεν τον ακύρωσε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, αλλά ακυρώθηκε από την Ανεξάρτητη Αρχή Προδικαστικών Προσφυγών. Το έχω καταθέσει στα Πρακτικά. Δεν το λέω για εσάς, κύριε Γκόκα. Ξέρω ότι εσείς είστε σοβαρός και αυτό το έχετε αναγνωρίσει. Θα τον κάνουμε τώρα αυτόν τον διαγωνισμό. Ο διαγωνισμός αυτός θα είναι έτοιμος τις επόμενες εβδομάδες να βγει στον αέρα και θα δείτε ότι κι εκεί θα κάνουμε μία πολύ μεγάλη σταδιακή ανανέωση του στόλου.

Δεν μπορούμε να πάρουμε χίλια λεωφορεία σ' έναν χρόνο. Πουθενά σε καμία πόλη της Ευρώπης θα παίρνεις χίλια λεωφορεία σε έναν χρόνο. Παίρνεις σταδιακά νέα λεωφορεία, φιλικά προς το περιβάλλον, έτσι ώστε στα επόμενα δύο με τρία χρόνια σταδιακά να ανανεώνεται ο στόλος.

Να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι πρέπει να ξεφύγουμε από τις μικροκομματικές σκοπιμότητες και πρέπει να ξεφύγουμε από μία άγονη αντιπαράθεση. Σήμερα δεν είχαμε μια τέτοια άγονη αντιπαράθεση. Το ΚΙΝΑΛ έχει κάνει κάποιες προτάσεις. Πολλές από αυτές τις προτάσεις τις έχουμε υιοθετήσει.

Από την άλλη, όμως, υπάρχει ένα στοιχείο υπερβολής όταν προσπαθούμε να μιλήσουμε για φαινόμενα συνωστισμού, όταν βλέπουμε σήμερα ότι αυτά τα φαινόμενα σε ένα πολύ μεγάλο βαθμό έχουν αντιμετωπιστεί. Θα μου πείτε είναι ειδυλλιακή η εικόνα στις αστικές συγκοινωνίες; Εννοείται πως όχι. Δεν κρύβομαι πίσω από το δάχτυλό μου. Η κατάσταση είναι πολύ δύσκολη και γι' αυτό έχουμε σχέδιο το οποίο ήδη βλέπουμε να εξελίσσεται και σιγά-σιγά βλέπουμε μέρα με τη μέρα να αλλάζουν τα δεδομένα.

Για τη Θεσσαλονίκη που αναφερθήκατε έχετε απόλυτο άδικο. Παραλάβαμε διακόσια τριάντα πέντε λεωφορεία και σήμερα κυκλοφορούν τετρακόσια λεωφορεία, αύξηση άνω του 70%.

Εάν αυτά, κύριε Γκόκα, κρίνετε ότι είναι λίγα και πως έχουμε καθυστερήσει, να την αποδεχθώ την κριτική σας. Όμως τα στοιχεία λένε κάτι άλλο. Καλό θα είναι το ΚΙΝΑΛ να καταθέσει προτάσεις οι οποίες είναι ρεαλιστικές και αν αυτές οι προτάσεις είναι ρεαλιστικές και ορθές, η Κυβέρνηση δεν έχει κανένα πρόβλημα να τις υιοθετήσει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Πριν πάμε στην επόμενη ερώτηση, θα ήθελα να πω το εξής: Αυτή η ερώτηση είχε πραγματικά ένα ιδιαίτερο και γενικό ενδιαφέρον και ήταν χρήσιμο να ακουστούν και οι απόψεις του ερωτώντος, αλλά και οι απαντήσεις του Υπουργού, γιατί απασχολεί την κοινή γνώμη στην ολότητά της. Θα ήθελα, όμως, να παρακαλέσω, επειδή έχουμε άλλες έντεκα επίκαιρες ερωτήσεις, για την τήρηση του χρόνου, έτσι ώστε να μην φτάσουμε στο μεσημέρι.