

**ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΕΩΣ ΝΟΜΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ
ΦΟΡΕΑ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΑΖΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ**

Οι βασικές αρχές

Οι Δημόσιες Μαζικές Συγκοινωνίες (ΔΜΣ) της πρωτεύουσας αποτελούν τη σπονδυλική στήλη του όλου συστήματος μεταφορών και μετακινήσεων της περιοχής και το κλειδί για τη λύση του λεγόμενου κυκλοφοριακού προβλήματος. Αποτελούν συνεπώς Δημόσια Κοινωνική Υπηρεσία, με άμεσες θετικές επιπτώσεις στην περιβαλλοντική προστασία και τη βιώσιμη ανάπτυξη, που η πολιτεία έχει υποχρέωση να εξασφαλίζει και συνεχώς βελτιώνει.

Η «βελτίωση» εδώ έχει την έννοια της καλλίτερης προσφοράς υπηρεσιών προς τον πολίτη – μετακινούμενο ώστε να βελτιώνεται η ποιότητα ζωής του δηλαδή η «καθημερινότητά» του. Η έννοια της Δημόσιας Κοινωνικής Υπηρεσίας με την οποία χαρακτηρίζονται παραπάνω οι Δημόσιες Μαζικές Συγκοινωνίες (ΔΜΣ), επιβάλλεται να συμβαδίζει με την έννοια της αυτοτελώς βιώσιμης και οικονομικά υγιούς Υπηρεσίας¹ (ώστε να μην διακυβεύεται η ύπαρξή της) με ταυτόχρονη κατοχύρωση των κεκτημένων εργασιακών και άλλων δικαιωμάτων του προσωπικού όλων των φορέων.

Το υπάρχον οργανωτικό σχήμα και πλαίσιο λειτουργίας των ΔΜΣ της πρωτεύουσας είναι καταρχήν συμβατό με την παραπάνω γενική τοποθέτηση αρχών αλλά πρέπει να βελτιωθεί και ενισχυθεί στα σημεία στα οποία αυτό δείχνει αδυναμίες και μειονεκτήματα.

Τα βασικά κριτήρια με βάση τα οποία διαμορφώθηκε η πρόταση αυτή είναι η ανάγκη εξορθολογισμού του σημερινού συστήματος παραγωγής συγκοινωνιακού έργου, ο περιορισμός των δαπανών και μείωσης του λειτουργικού κόστους των φορέων, και η αύξηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τον επιβάτη.

Επίσης η θετική εμπειρία από την οργάνωση και λειτουργία του συστήματος κατά τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών αγώνων απετέλεσε πολύτιμο οδηγό για τις προτεινόμενες αναγκαίες βελτιώσεις.

Στο Υπουργείο Υποδομών προτείνεται το παρακάτω πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας των Δημοσίων Συγκοινωνιών της πρωτεύουσας. Οι βελτιώσεις που προτείνονται είναι οι απολύτως αναγκαίες αλλαγές που θα επιτρέψουν στο σύστημα να λειτουργήσει καλλίτερα και να αναπτυχθεί συντονισμένα και αυτοδύναμα στο μέλλον χωρίς κλυδωνισμούς και κυρίως χωρίς διαταραχή της προσφερόμενης υπηρεσίας προς το επιβατικό κοινό.

¹ Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται εδώ για να δηλώσει την κατοχυρωμένη και «αυτόματη» ύπαρξη των απαραίτητων οικονομικών πόρων (εισπράξεων από διάφορες θεσμοθετημένες πηγές) οι οποίοι να καθιστούν την λειτουργία του όλου συστήματος, οικονομικά βιώσιμη και υγιή.

Το προτεινόμενο Οργανωτικό Πλαίσιο

Οι Δημόσιες Συγκοινωνίες της πρωτεύουσας σχεδιάζονται και εκτελούνται από ένα σύστημα φορέων και Οργανισμών το οποίο αποτελείται:

1. Από έναν **Ενιαίο Δημόσιο Φορέα Σχεδιασμού, συντονισμού, ανάπτυξης των υποδομών, και ελέγχου** της εκτέλεσης της Συγκοινωνιακής υπηρεσίας. Ο Φορέας αυτός, ο οποίος στα επόμενα θα αναφέρεται (προσωρινά) ως **Ενιαίος Φορέας – ΕΦ**, θα είναι Φορέας που θα ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο. Αυτός θα έχει την ευθύνη του Στρατηγικού Σχεδιασμού, θα αναπτύσσει τις αναγκαίες υποδομές, και θα αναθέτει, συντονίζει, και ελέγχει, την διεξαγωγή της Δημόσιας Μαζικής Συγκοινωνίας στην περιοχή που έχει οριστεί σαν «περιοχή ευθύνης» του.
2. Από **Φορείς Εκτέλεσης Έργου** – (προσωρινά) **ΦΕΕ** οι οποίοι εκτελούν συγκοινωνιακό έργο στις γραμμές και περιοχές για τις οποίες έχουν σύμβαση με τον ΕΦ. Ως Φορείς Εκτέλεσης Συγκοινωνιακού έργου με την έννοια της Σύμβασης και ανάθεσης έργου (η οποία θα διαφοροποιείται ανάλογα με τον φορέα), θεωρούνται αποκλειστικά και μόνον οι εξής φορείς: ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, TRAM, ΑΜΕΛ².
3. Από «**Συνδεδεμένους Φορείς - ΣΦ**» οι οποίοι εντάσσονται ως προς τον προγραμματισμό και τον συντονισμό της υπηρεσίας που προσφέρουν κάτω από τον ΕΦ, αλλά που ενεργούν αυτόνομα και αυτοδύναμα ως προς την ανάπτυξη της υποδομής τους, τα μεταφορικά μέσα, και την κάλυψη του κόστους λειτουργίας τους. Συνδεδεμένοι Φορείς θα είναι οι διάφοροι ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ Συγκοινωνιών, καθώς και ο ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ και τα ΚΤΕΛ. Αυτοί οι φορείς θα είναι υποχρεωμένοι να συντονίζονται μέσω προγραμματικών συμβάσεων ως προς τον Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχεδιασμό τους με τον ΕΦ.
4. Από **Φορείς Ανάπτυξης Υποδομής** – **ΦΑΥ**, οι οποίοι έχουν σαν αποκλειστική αποστολή τους την ανάπτυξη Συγκοινωνιακής υποδομής. Οι φορείς αυτοί εντάσσονται κάτω από τον ΕΦ ως προς τον Σχεδιασμό της υποδομής αυτής και τον προγραμματισμό των έργων, αλλά μπορεί να ανήκουν διοικητικά σε άλλους φορείς πέραν του Υπουργείου Υποδομών. Σε μια πρώτη φάση και σύμφωνα με την υπάρχουσα διαμορφωμένη κατάσταση ως Φορείς Ανάπτυξης Υποδομών θεωρούνται: α) ο ίδιος ο ΕΦ ο οποίος θα έχει μια Γεν. Δνση κατασκευών (που θα ασχολείται με όλες τις κατασκευές υποδομών των λεωφορείων και τρόλεϊ), β) η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ για την κατασκευή των υποδομών και τη συντήρηση των νέων γραμμών του Μετρό και συντήρηση των υπαρχουσών, γ) η TRAM ΑΕ για τις γραμμές του Τραμ, και δ) ο ΗΣΑΠ.

Ο Ενιαίος Φορέας έχει νομική μορφή και ιδιοκτησιακό καθεστώς όπως ο σημερινός ΟΑΣΑ. Ελέγχεται διοικητικά από το Υπ. Υποδομών και διοικείται από Γενική Συνέλευση, η οποία ορίζεται όπως η Γενική Συνέλευση του ΟΑΣΑ, και 11μελές Διοικητικό Συμβούλιο.

² Για το προτεινόμενο νομικό καθεστώς και μορφή των φορέων αυτών ιδε επόμενα. Για το ΚΤΕΛ Αττικής οι ρυθμίσεις που θα τεθούν στην Σύμβαση, θα πρέπει να είναι συμβατές με το ισχύον νομικό και χρηματοδοτικό καθεστώς που έχει διαμορφωθεί για τα ΚΤΕΛ μέχρι σήμερα.

Όλοι οι άλλοι φορείς που αναφέρονται στο παραπάνω σχήμα, διατηρούν μεν τον Δημόσιο χαρακτήρα και ιδιοκτησία τους αλλά θα πρέπει να επακολουθήσει λεπτομερής και σε βάθος επανεξέταση του καταστατικού τους όσον αφορά τις σχέσεις τους με τον Ενιαίο Φορέα σύμφωνα και με τα προτεινόμενα ειδικότερα στα επόμενα. Θα πρέπει επίσης να αναδιοργανώσουν τις Υπηρεσίες τους έτσι ώστε να προσαρμοστούν πλήρως και παραγωγικά στο νέο ρόλο και καθήκοντα που τους ανατίθενται με το νέο Οργανωτικό Πλαίσιο.

Περιοχή αρμοδιότητας και αντικείμενο δραστηριότητας των φορέων

Η περιοχή αρμοδιότητας του Ενιαίου Φορέα είναι ολόκληρος ο νομός Αττικής ο οποίος εντάσσεται στο σύστημα εξυπηρέτησης που προσφέρει ο φορέας αυτός. Το αντικείμενο των εργασιών και οι αρμοδιότητες του κάθε φορέα στο σύστημα των Δημοσίων Μαζικών Συγκοινωνιών της πρωτεύουσας περιγράφεται παρακάτω.

Ο **Ενιαίος Φορέας (ΕΦ)** θα έχει τα παρακάτω ειδικότερα καθήκοντα και υποχρεώσεις³:

- i. Σχεδιάζει σε μέσο- και μακρο – πρόθεσμο επίπεδο, συντονίζει, χρηματοδοτεί, και ελέγχει σε όλα τα επίπεδα την λειτουργία του συστήματος των Δημοσίων Μαζικών Συγκοινωνιών στην πρωτεύουσα για όλα τα Μέσα μαζικής Μεταφοράς (αποκλειομένων παράλληλων ή επικαλυπτόμενων ανάλογων δραστηριοτήτων από άλλους φορείς).
- ii. Αναθέτει συγκεκριμένο Συγκοινωνιακό έργο σε όλους τους **ΦΕΕ** και επιβλέπει την εκτέλεσή του με συγκεκριμένους όρους και στόχους πολλοί από τους οποίους θα είναι ποσοτικοποιημένοι (π.χ. παρεχόμενη χωρητικότητα, συχνότητα δρομολογίων, τύπος οχημάτων, ωράριο λειτουργίας, καθορισμός σχεδίων έκτακτων συνθηκών) – και με σύστημα οικονομικών σχέσεων που θα καθορίζονται σε συμβάσεις καθορισμένου χρόνου μεταβλητής διάρκειας ανάλογα με τον φορέα (από 3 – 6 χρόνια). Οι Συμβάσεις θα διαφοροποιούνται ανάλογα με τον Φορέα Εκτέλεσης έργου, και θα λαμβάνουν υπόψη το ειδικό νομικό και χρηματοδοτικό καθεστώς που ισχύει μέχρι σήμερα για τον καθένα. Στις συμβάσεις θα υπάρχουν μεταξύ άλλων και προβλέψεις για την κάλυψη του κόστους λειτουργίας τους, την υλοποίηση των συμβατικών τους υποχρεώσεων, και για όλα τα συναφή θέματα με τη λειτουργία του συστήματος θέματα (π.χ. χρηματοδότηση, ανάπτυξη υποδομών, συντήρηση υποδομών και οχημάτων, κλπ).
- iii. Συντονίζει (σε Στρατηγικό επίπεδο) , ελέγχει (σε όλα τα επίπεδα) το έργο των ΦΕΕ, και διαμορφώνει το επιθυμητό επίπεδο ποιοτικής και ποσοτικής απόδοσης των ΔΜΣ της πρωτεύουσας από πλευράς (μεταξύ άλλων) και προδιαγραφών ποιότητας της παρεχόμενης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, προδιαγραφών τροχαίου υλικού, και προδιαγραφών των αναγκαίων υποδομών. Σε περίπτωση μη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων

³ Για την νομοθέτηση των σχετικών με τον νέο ΕΦ θεμάτων θα τροποποιηθεί ο ισχύων Νόμος 2669 για τον ΟΑΣΑ διατηρουμένων όσων διατάξεων του συμβαδίζουν με την νέα δομή και οργάνωση του συστήματος.

των ΦΕΕ ο ΕΦ θα πρέπει να έχει την δικαιοδοσία επιβολής κυρώσεων οι οποίες και θα αναφέρονται σαφώς στη Σύμβαση ανάθεσης έργου.

- iv. Εμπλέκεται άμεσα στην αγορά του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται για τις ΔΜΣ της πρωτεύουσας με έναν από τους παρακάτω τρόπους: α) αγοράζει ο ίδιος και διαθέτει άμεσα (όπου αιτιολογημένα και κατ' εξαίρεση αυτό επιβάλλεται), β) αγοράζει και διαθέτει με σύστημα leasing (δηλ. από τον ίδιο τον ΕΦ προς τους ΦΕΕ), γ) χρηματοδοτεί την αγορά, από τους ΦΕΕ, με βάση προδιαγραφές που εκδίδει ο ίδιος, δ) εγκρίνει την αγορά οχημάτων που οι ΦΕΕ αγοράζουν με χρηματοδότηση ή leasing από τρίτους (και με βάση προδιαγραφές που εκδίδει ο ΕΦ). Οι ΦΕΕ οι οποίοι έχουν σήμερα στην ιδιοκτησία τους τα οχήματά τους και το άλλο σχετικό υλικό, διατηρούν την ιδιοκτησία αυτή και οι προηγούμενες ρυθμίσεις ενεργοποιούνται από τη στιγμή που θα προκύψει ανάγκη για αγορά νέων οχημάτων (πλην των ΚΤΕΛ).
- v. Ορίζει το ύψος, τον τρόπο συλλογής και το είδος των κομίστρων, και έχει θεσμοθετημένους πόρους και διαδικασίες είσπραξης των πόρων αυτών ώστε η συνολική χρηματοδότηση του συστήματος να είναι εξασφαλισμένη, θεσμοθετημένη, και αυτοδύναμη. Η έκδοση όλων των εισιτηρίων, η δαπάνη προώθησής τους κλπ. ανήκει στον ΕΦ. Επίσης εισηγείται στο ΥΜΕ τις τυχόν αλλαγές στο σύστημα χρηματοδότησης (δηλαδή στις πηγές χρηματοδότησης και το ύψος χρηματοδότησης της κάθε μιας πλην των ΚΤΕΛ).
- vi. Καθορίζει την ενιαία πολιτική ελέγχου των εισιτηρίων σε όλους τους ΦΕΕ⁴, και Σχεδιάζει, οργανώνει, και εποπτεύει την όλη διαδικασία ελέγχου των εισιτηρίων και είσπραξης των προστίμων⁵. Η εκτέλεση του ελέγχου γίνεται από τον αντίστοιχο κατά περίπτωση φορέα (ΦΕΕ) με δικό του προσωπικό. Ο έλεγχος της εκτέλεσης του ελέγχου εισιτηρίων γίνεται από τον ΕΦ μέσω ειδικού μόνιμου προσωπικού εποπτείας του ελέγχου των εισιτηρίων (πλην των ΚΤΕΛ).
- vii. Εφόσον αυτό προβλέπεται στην μεταξύ τους Σύμβαση, ο ΕΦ χρηματοδοτεί τους ΦΕΕ για το συγκοινωνιακό έργο που προσφέρουν βάσει των συγκεκριμένων όρων χρηματοδότησης που περιλαμβάνονται στη σύμβαση εκτέλεσης μεταφορικού έργου. Ειδικότερα η χρηματοδότηση του τροχαίου υλικού είναι θέμα που θα ορίζεται στη σύμβαση και μπορεί να γίνεται με έναν από τους τρόπους που εκτέθηκαν στην παράγραφο (iv) παραπάνω με αντίστοιχη λογιστική και νομική κατοχύρωση της ιδιοκτησίας των οχημάτων.
- viii. Χρηματοδοτεί, κατασκευάζει και συντηρεί (μόνος του ή μέσω των Φορέων Ανάπτυξης Υποδομής) όλες τις αναγκαίες υποδομές που απαιτούνται για την διεξαγωγή του Συγκοινωνιακού έργου (π.χ. γραμμές, στάσεις ή σταθμοί, σταθμοί μετεπιβίβασης, χώροι στάθμευσης - συντήρησης οχημάτων, κλπ) για όλα τα μεταφορικά μέσα. Οι

⁴ Η πολιτική αυτή θα περιλαμβάνει τον καθορισμό του ύψους των προστίμων, τα απαιτούμενα δείγματα ελέγχων, τις συχνότητες και τα πλάνα ελέγχου, τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά, τις γνώσεις και την εμφάνιση των ελεγκτών, και άλλα σχετικά θέματα, ώστε ο έλεγχος να είναι ενιαίος και ομοιόμορφος για όλο το σύστημα.

⁵ Η υλοποίηση της αποστολής αυτής έχει ως αναγκαία προϋπόθεση την εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας και κόστους / οφέλους για κάθε ΦΕΕ στην οποία να υπολογίζεται μεταξύ άλλων το ύψος του προστίμου σε σχέση με το κόστος του συστήματος ελέγχου, και όλα τα αναγκαία χαρακτηριστικά του συστήματος ελέγχου ώστε αυτό να είναι ανταποδοτικό και να διασφαλίζει πραγματικά τα έσοδα του συστήματος.

υπάρχοντες 6 μεγάλοι χώροι στάθμευσης – συντήρησης (αμαξοστάσια) θα ανήκουν στον ΕΦ.

Οι **Φορείς Εκτέλεσης Έργου**, εκτελούν Συγκοινωνιακό έργο σε γραμμές ή περιοχές που τους αναθέτει ο ΕΦ με Συμβάσεις ανάθεσης έργου συγκεκριμένης χρονικής διάρκειας. Στις Συμβάσεις αυτές θα αναφέρεται το είδος του έργου που ανατίθεται, οι όροι ανάθεσης (π.χ. ιδιοκτησία τροχαίου υλικού ή μη), ο τρόπος το είδος και το ύψος χρηματοδότησης, όλες εν γένει οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του ΦΕΕ, καθώς και ο τρόπος ελέγχου, αξιολόγησης, και αποτίμησης της προσφερόμενης υπηρεσίας (περισσότερα στο ειδικό κεφάλαιο για τις Συμβάσεις). Παρατηρείται ότι η σύμβαση μεταξύ του ΕΦ και του ΚΤΕΛ διαφοροποιείται πλήρως σε σχέση με τα χαρακτηριστικά των συμβάσεων με τους ΦΕΕ, καταρχήν διότι δεν υπάρχει χρηματοδότηση, δεύτερον αποτελεί εκτέλεση της εγκριτικής απόφασης του ΕΦ για αδειοδότηση στην θέση της νομαρχίας και τρίτον δεν μπορεί να είναι σύμβαση αυστηρής τήρησης υποχρεώσεων υπό την έννοια που επιβάλλεται στους ΦΕΕ διότι δεν μπορούν να επιβληθούν χρηματικές κυρώσεις ούτε μπορούν να υποχρεωθούν σε τήρηση κάποιων όρων στην περίπτωση που κρίνουν ότι αυτοί είναι ασύμφοροι οικονομικά γι'αυτούς

Οι υποχρεώσεις και δικαιώματα των ΦΕΕ περιλαμβάνουν:

- a. Την πλήρη, και με βάση τις προδιαγραφές και τους στόχους της Σύμβασης, εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου που τους ανατίθεται.
- b. Τον ημερήσιο, μηνιαίο, και ετήσιο επιχειρησιακό Σχεδιασμό και προγραμματισμό των αναγκαίων ενεργειών και μέτρων για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου που τους ανατίθεται.
- c. Την τήρηση και περιοδική αναλυτική παρουσίαση στοιχείων σχετικά με το εκτελεσθέν έργο και τα έσοδα από εισιτήρια, ή άλλες δραστηριότητες σύμφωνα με σχετικές προδιαγραφές που θα εκδώσει ο ΕΦ. Επίσης την υποχρέωση να επιδίδουν τα στοιχεία αυτά στον ΕΦ στις ημερομηνίες που θα τους ζητούνται από τον ΕΦ ώστε να συντάσσεται βάσει αυτών η σχετική μελέτη ποιοτικού ελέγχου και καθορισμού των στόχων του επομένου έτους ή χρονικού διαστήματος (Benchmarking study) όπως προβλέπεται στα επόμενα (πλην των ΚΤΕΛ).
- d. Την αγορά ή απόκτηση του αναγκαίου τροχαίου υλικού, στις προδιαγραφές που θα εκδίδει ο ΕΦ, σύμφωνα και με τα αναφερθέντα για τον ΕΦ στην παράγραφο *iv* παραπάνω, και πάντα με τους που προβλέπονται στην Σύμβαση ανάθεσης (πλην των ΚΤΕΛ).
- e. Την συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που θα συντάσσει ο ΕΦ και στους χώρους ιδιοκτησίας του, ή αυτούς που θα του παραχωρούνται από τον ΕΦ σύμφωνα με την Σύμβαση ανάθεσης (πλην των ΚΤΕΛ).
- f. Την κάλυψη των κάθε είδους λειτουργικών δαπανών τους με βάση την συμφωνηθείσα με τον ΕΦ χρηματοδότηση και τυχόν άλλα νόμιμα έσοδα που θα δημιουργήσουν (πλην των ΚΤΕΛ).

Οι σημερινοί φορείς ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ παραμένουν οι κύριοι ΦΕΕ και στο νέο σύστημα αλλά ανεξαρτητοποιούνται από θυγατρικές εταιρείες του ΟΑΣΑ (ή του

διαδόχου του ΕΦ), και γίνονται ανεξάρτητες εταιρείες με μόνο μέτοχο το κράτος (ιδε και επόμενα «νομική μορφή φορέων»).

Το ΚΤΕΛ Αττικής εντάσσεται στο όλο σύστημα ως ΦΕΕ και του ανατίθεται έργο που σχετίζεται με την διεξαγωγή συγκοινωνίας με θερμικά λεωφορεία σε γραμμές που θα καθοριστούν στη σχετική σύμβαση με τον ΕΦ. Η σύμβαση αυτή θα πρέπει να διακρίνει την όλη λειτουργία του ΚΤΕΛ Αττικής σε «περι-αστικό» και «υπεραστικό» τμήμα (στο οποίο θα περιλαμβάνεται η γραμμή Αθήνας – Θεσσαλονίκης) και να είναι πλήρως συμβατή με την ισχύουσα νομοθεσία για τα ΚΤΕΛ, καθώς και με τις ισχύουσες συνήθειες και πρακτικές χρηματοδότησής τους. Οι τυχόν νέες γραμμές που θα ανατεθούν στο ΚΤΕΛ Αττικής, θα είναι για ένα πρώτο διάστημα ίδιες ή παρόμοιες με αυτές που εξυπηρετεί και σήμερα το ΚΤΕΛ αυτό, αλλά θα πρέπει να «ενσωματώνονται» καλλίτερα στο όλο δίκτυο των υπηρεσιών Δημοσίων Μαζικών Συγκοινωνιών Νομού Αττικής που θα Σχεδιάσει και αναπτύξει ο ΕΦ μετά την πλήρη λειτουργία του . Παρατηρείται ότι επειδή η σύμβαση με τα ΚΤΕΛ δεν θα περιλαμβάνει παροχές και κυρίως χρηματοδότηση παρά μόνο υποχρεώσεις για τον καλύτερο συντονισμό των δρομολογίων του σε σχέση με τα λοιπά δρομολόγια των ΦΕΕ δεν μπορεί να υπαχθεί στο ίδιο καθεστώς με αυτούς δηλ. τους ΦΕΕ . Το καθεστώς τους εξομοιούται με αυτό των ΣΦ υπό την μορφής αδειοδότησης για την εκτέλεση αστικών δρομολογίων

Η TRAM ΑΕ προτείνεται να ανεξαρτητοποιηθεί από θυγατρική της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, και η ιδιοκτησία της να περάσει στο κράτος, κατά τα προλεχθέντα για ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, και ΗΣΑΠ.

Κατά ανάλογο τρόπο προτείνεται και η ΑΜΕΛ να ανεξαρτητοποιηθεί από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, να γίνει ανεξάρτητος φορέας (ΑΕ) με μόνο μέτοχο το κράτος, και να ενταχθεί ως αυτοδύναμος φορέας στο σύστημα ως ΦΕΕ.

Έτσι οι ΦΕΕ που προτείνεται να ενταχθούν στο σύστημα των Συμβάσεων είναι οι : ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, TRAM, ΑΜΕΛ, ΚΤΕΛ Αττικής.

Οι Συνδεδεμένοι Φορείς – ΣΦ, εκτελούν ειδικό συγκοινωνιακό έργο σε γραμμές, για τις οποίες αδειοδοτούνται από τον ΕΦ με ειδικούς όρους.

Ο ΕΦ θα καθορίζει τις περιοχές που οι ΣΦ θα εξυπηρετήσουν, και τα συγκεκριμένα σημεία σύνδεσης / μετεπιβίβασης με τις υπόλοιπες γραμμές του ΕΦ, αλλά οι ΣΦ θα είναι ελεύθεροι ως προς τον επιχειρησιακό Σχεδιασμό (π.χ. συχνότητες, τύπος οχημάτων, κλπ), και την χρηματοδότηση - ανάπτυξη των υποδομών που χρειάζονται (τροχαίο υλικό, στάσεις, εξοπλισμός γραμμής, εγκαταστάσεις συντήρησης).

Η αδειοδότηση των ΣΦ για την εκτέλεση Συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή ευθύνης του ΕΦ, περιλαμβανομένης της έγκρισης των γραμμών και στάσεων του δικτύου που θα εξυπηρετούν, θα γίνεται από τον ΕΦ με βάση μελέτη βιωσιμότητας (βάσει και των προβλέψεων στις επόμενες παραγράφους) που θα υποβάλλει ο

ανάδοχος φορέας⁶. Της ρύθμισης για τη μελέτη βιωσιμότητας εξαιρούνται οι ήδη υπάρχοντες και λειτουργούντες τέτοιοι φορείς.

Οι ΣΦ συνάπτουν ειδική Προγραμματική Σύμβαση Συνεργασίας με τον ΕΦ η οποία θα προβλέπει τους όρους και τις προϋποθέσεις με τους οποίους θα εκτελούν αυτοί Δημόσια Μαζική Συγκοινωνία και ειδικότερα:

- Την περιοχή μέσα στην οποία θα επιχειρούν
- Το είδος των υπηρεσιών που θα προσφέρουν
- Το κόμιστρο και τον τρόπο είσπραξής του
- Την σύνδεση των γραμμών του ΣΦ με τις λοιπές γραμμές των ΦΕΕ του συστήματος των ΔΜΣ της πρωτεύουσας και οι οποίες περνούν ή άπτονται της περιοχής του ΣΦ.
- Την διαδικασία και τον τρόπο χρηματοδότησης της αναγκαίας υποδομής στα σημεία «επαφής» και μετεπιβίβασης από τις γραμμές του ΣΦ στις γραμμές των ΦΕΕ του συστήματος του ΕΦ.

Προτείνεται όπως οι ΣΦ εισπράττουν κόμιστρο από τους επιβάτες τους (κάτι το οποίο επιτρέπεται και σήμερα αλλά για διάφορους λόγους αποφεύγεται από τους Δημοτικούς φορείς με αποτέλεσμα το κόστος των Δημοσίων Δημοτικών Συγκοινωνιακών φορέων να μετακυλιέται σε άλλα κονδύλια του Δήμου).

Επειδή όμως οι ΣΦ θα αδειοδοτούνται από τον ΕΦ για την εκτέλεση της Υπηρεσίας που προσφέρουν και θα πρέπει να προσαρμόζουν υποχρεωτικά τις υπηρεσίες τους στον γενικό Σχεδιασμό του ΕΦ, δύναται να τύχουν μερικής οικονομικής ενίσχυσης για κάλυψη των εξόδων (κυρίως κατασκευής υποδομής ή άλλων δαπανών) που επιβάλλονται από την ανάγκη συντονισμού και συνεργασίας στα σημεία «επαφής» με το λοιπό σύστημα ΔΜΣ του ΕΦ, ή για την τυχόν συμμετοχή τους (μόνον εάν συμπεριληφθούν με απόφαση του ΕΦ) στο ενιαίο εισιτήριο.

Στους ΣΦ υπάγονται όλοι οι κατά καιρούς ιδρυθέντες Δημοτικοί φορείς Δημοσίων Συγκοινωνιών⁷ και ο «ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ» Σιδηρόδρομος (θυγατρική του ΟΣΕ) κατά το τμήμα του που εκτελεί αστική διαδρομή. Ειδικά για τον ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ και ενόψει της επερχόμενης απελευθέρωσης των Σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, ο ΕΦ θα πρέπει να έχει συγκεκριμένο και νομικά κατοχυρωμένο ρόλο στην αδειοδότηση των μελλοντικών φορέων εκτέλεσης Σιδηροδρομικής Συγκοινωνίας, κατά το μέρος της αιτήσεώς τους που αυτοί θα ζητούν πρόσβαση στο αστικό τμήμα του δικτύου του ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ. Σύμφωνα με τα παραπάνω λεχθέντα για τους ΣΦ ότι τα ΚΤΕΛ εντάσσονται πλήρως στην κατηγορία αυτή σύμφωνα και με τα παραπάνω επιμέρους σχόλια

⁶ Στις νέες ρυθμίσεις προτείνεται να περιληφθεί και πρόβλεψη ότι εφόσον ο ΣΦ είναι Δημοτικός, λειτουργεί με δικά του λεωφορεία και δεν έχει οικονομικές απαιτήσεις από τον ΕΦ, να έχει προτεραιότητα ως προς την εκτέλεση Συγκοινωνίας εντός των ορίων του Δήμου του, έναντι οιαδήποτε άλλου φορέα που τυχόν θα ήθελε να εκτελέσει ολόκληρο ή τμήμα του έργου αυτού.

⁷ Τονίζεται ιδιαίτερα ότι με την νομοθετική ρύθμιση που θα υλοποιήσει την παρούσα νέα οργανωτική δομή, θα πρέπει να υπάρξει ειδική διευκρίνιση ότι όπου το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο βάσει του οποίου επιτρέπεται η λειτουργία Δημοτικών Δημοσίων Συγκοινωνιών αναφέρει τον όρο ΟΤΑ εννοούνται επίσης και οι Δημοτικές Επιχειρήσεις των αντίστοιχων Δήμων.

Οι **Φορείς Ανάπτυξης Υποδομής – ΦΑΥ**, είναι φορείς που ασχολούνται με την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών (ή τη συντήρησή τους) για τη λειτουργία του συστήματος των ΔΜΣ.

Καταρχήν ο ΕΦ είναι και φορέας ανάπτυξης – συντήρησης υποδομής και θα είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη της υποδομής για τα θερμικά λεωφορεία, και τα τρόλεϊ, εκτός των υποδομών που θα χρησιμοποιούν οι Δημοτικές Συγκοινωνίες, ή οι άλλοι ΣΦ, και εκτός της εναέριας υποδομής και των συναφών με αυτή έργων, των τρόλεϊ.

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ θα είναι ο δεύτερος Φορέας Ανάπτυξης – συντήρησης Υποδομής που θα είναι αρμόδιος για τις υποδομές των γραμμών 2 και 3 του Μετρό, του ΗΣΑΠ και για τις επεκτάσεις τους ή νέες γραμμές Μετρό ή ΗΣΑΠ στο μέλλον .

Η TRAM ΑΕ θα είναι επίσης , ο αρμόδιος φορέας για την κατασκευή και συντήρηση των υποδομών του Τραμ⁸.

Στις υποχρεώσεις των ΦΑΥ ανήκουν:

- I. Η κατασκευή της αναγκαίας υποδομής (γραμμές – σταθμοί – στάσεις - χώροι συντήρησης) στο μεταφορικό μέσο για το οποίο είναι υπεύθυνοι, και υποχρεωτικά κάτω από τον συνολικό Σχεδιασμό συστήματος που θα κάνει ο ΕΦ.
- II. Η συντήρηση της υποδομής που κατασκευάζει ο φορέας ή και προϋπάρχουσας υποδομής στον χώρο ευθύνης του.
- III. Η αναβάθμιση των υπαρχουσών υποδομών στην περιοχή ευθύνης του και ανάλογα με τον Σχεδιασμό του ΕΦ.

Ο Σχεδιασμός – Προγραμματισμός και η χρηματοδότηση των σχετικών έργων υποδομής (κατασκευή – συντήρηση) σε όλο το σύστημα Δημοσίων Μαζικών Συγκοινωνιών της περιοχής ευθύνης του ΕΦ, θα γίνεται υποχρεωτικά από τον ΕΦ ο οποίος και θα εξασφαλίζει, και μεταβιβάζει τις αναγκαίες πιστώσεις στους αντίστοιχους ΦΑΥ κατά περίπτωση.

Περιοχή Λειτουργίας και αρμοδιότητας του ΕΦ

Ως περιοχή ευθύνης και λειτουργίας του νέου συστήματος δηλαδή η περιοχή ευθύνης του ΕΦ, θα είναι ολόκληρος ο νομός Αττικής .

Νομική Μορφή και τρόπος διοίκησης των Φορέων

A. Η υπάρχουσα νομική μορφή των φορέων

⁸ Όπως αναφέρθηκε και στα προηγούμενα η σημερινή TRAM ΑΕ προτείνεται να ανεξαρτητοποιηθεί από θυγατρική της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ.

Ο νόμος 2669/1998 έθεσε τις πρώτες βάσεις για την σύσταση ενός ενιαίου φορέα Αστικών Συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών Πειραιώς και Περιχώρων. Ο νόμος αυτός όριζε τον ΟΑΣΑ ως τον φορέα αυτό που θα έχει την ευθύνη οργάνωσης και λειτουργίας των Αστικών Συγκοινωνιών. Ο ΟΑΣΑ είναι και ο νέος ΕΦ προτείνεται να παραμείνει Ανώνυμη εταιρεία με βάση το νόμο 2175/1993 , και να αποτελεί νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου κοινής ωφέλειας και να υπάγεται στις διατάξεις του ν.2414/1996.

Σύμφωνα με τον νόμο 2669 ο ΟΑΣΑ έχει τον σχεδιασμό , προγραμματισμό , οργάνωση , συντονισμό ,έλεγχο και την παροχή του συγκοινωνιακού έργου όλων των μέσων (επίγειων και υπόγειων) μαζικής μεταφοράς. Ο ίδιος νόμος 2669 χαρακτήρισε τις λοιπές εταιρείες ως Εκτελεστικούς Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΦΣΕ), εξαιρεί δε ρητά τον ΟΣΕ και τις θυγατρικές του. Το μέρος όμως που αφορά τον ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ, στο τμήμα των αστικών του δρομολογίων , εξαιρέθηκε (από αυτή την εξαίρεση) με την πρόσφατη τροπολογία που ψηφίστηκε και αφορούσε στο ενιαίο εισιτήριο και επομένως ανήκει και αυτός στην «συντονιστική δικαιοδοσία» του ΕΦ. Με τον νόμο 2669 δινόταν επίσης και η νομοθετική εξουσιοδότηση τόσο για την σύσταση της ΑΜΕΛ όσο και για την ΤΡΑΜ ΑΕ.

Ο ΟΑΣΑ υπό την ευθύνη και αρμοδιότητά του έχει ήδη τις τρεις θυγατρικές του εταιρείες ΗΛΠΑΠ ,ΗΣΑΠ και ΕΘΕΛ.

Η ΑΜΕΛ και η ΤΡΑΜ ΑΕ, αποτελούν θυγατρικές του φορέα ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ που επιβλέπεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Η ΑΜΕΛ, η ΤΡΑΜ και ο ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ παρόλο που δεν υπάγονται άμεσα στην αρμοδιότητα του ΟΑΣΑ (δηλαδή εκ του νόμου) ήρθαν ήδη έμμεσα σε μεγαλύτερη λειτουργική σχέση και εξάρτηση μαζί του, μετά την ψήφιση της πρόσφατης τροπολογίας για το ενιαίο εισιτήριο και που τους εντάσσει πλέον στο σύστημα της ενιαίας τιμολόγησης των ΔΜΣ της πρωτεύουσας.

Ο ΟΑΣΑ συνεπώς έχει ήδη πολλές αρμοδιότητες και λειτουργίες με το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο. Στην πράξη όμως μέχρι σήμερα πολλές από αυτές τις αρμοδιότητες δεν εφαρμόζονταν. Ως κύριος λόγος αναφέρεται το γεγονός της ύπαρξης πολλαπλών αυτοτελών και ανεξάρτητων στόχων και «πολιτικών» στους εμπλεκόμενους φορείς, καθώς και πολλαπλές επικαλύψεις των αρμοδιοτήτων των εταιρειών αυτών με τις αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ. Υπάρχουν επίσης ιδιαίτερες νομικές διατάξεις εσωτερικής λειτουργίας και οι φορείς (οι ΕΦΣΕ ή οι λοιποί φορείς) έχουν νομική αυτοτέλεια λειτουργικής διοίκησης. Αυτό σε πολλές περιπτώσεις δημιουργεί πρακτικά προβλήματα συντονισμού και συνέργιας, παρόλο που μερικές φορές δίνει και λύσεις ,όπως π.χ. ευέλικτες διαδικασίες προσλήψεων αναγκαίου προσωπικού ,ευελιξία στις προμήθειες κ.λ.π.

Οι υπάρχουσες εταιρείες ΕΦΣΕ εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου σήμερα είναι όλες ανώνυμες εταιρείες που διέπονται από τον Κ.Ν.2190/20 και εκτελούν έργο κοινής ωφέλειας .

B. Οι προτεινόμενες αλλαγές

Σύμφωνα με το προτεινόμενο νέο οργανωτικό σχήμα η σημερινή μορφή του ΟΑΣΑ είναι η ενδεδειγμένη νομική μορφή (Ανώνυμη εταιρεία του Δημοσίου κοινής ωφέλειας) και δεν χρειάζεται αλλαγή της. Χρειάζονται όμως οι συγκεκριμένες εκείνες (εκτεταμένες) τροποποιήσεις στο υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο, οι οποίες θα υλοποιήσουν τις προτεινόμενες εδώ αλλαγές. Έτσι με τις νέες νομοθετικές ρυθμίσεις προτείνεται να υλοποιηθούν οι παρακάτω αλλαγές στο νομικό καθεστώς και μορφή των σημερινών φορέων.

1. ΟΑΣΑ : Θα είναι ο φορέας που θα μετεξελιχθεί (και μετονομαστεί) στον Ενιαίο Φορέα⁹. Δεν προτείνεται καμία αλλαγή στο νομικό του καθεστώς αλλά πολλές αλλαγές στις αρμοδιότητες και οργανωτική του δομή για υλοποίηση των προτεινόμενων στην έκθεση αυτή. Το ΔΣ του νέου ΕΦ προτείνεται να παραμείνει 11μελές όπως και το σημερινό του ΟΑΣΑ αλλά αντι του εκπροσώπου της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης να τοποθετηθεί εκπρόσωπος της ΤΕΔΚΝΑ, και αντί του εκπροσώπου του ΕΚΤ να τοποθετηθεί 1 εκπρόσωπος οριζόμενος εναλλάξ από τα Βιοτεχνικά ή Εμπορικά Επιμελητήρια Αθηνών και Πειραιά.
2. ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ : Ανεξαρτητοποίηση από τον ΟΑΣΑ (σήμερα είναι θυγατρικές του) είτε με ίδρυση νέων ΑΕ το σύνολο των μετοχών των οποίων θα ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο και συγχώνευση των νέων εταιρειών με τις υπάρχουσες, είτε με μεταβίβαση μετοχών από τον ΟΑΣΑ στο Ελληνικό Δημόσιο, είτε με άλλο πρόσφορο τρόπο που θα προκριθεί από κατάλληλη νομική και οικονομική αξιολόγηση του θέματος. Στις νέες εταιρείες θα πρέπει να προβλέπεται από τον νόμο αδυναμία μεταβίβασης ποσοστού των μετοχών τους σε τρίτους πέραν του 49%.
3. ΑΜΕΛ, ΤΡΑΜ ΑΕ : Θα πρέπει να ανεξαρτητοποιηθούν από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, με τον ίδιο τρόπο και τις ίδιες δεσμεύσεις που αναφέρονται στο 2 παραπάνω και για τους άλλους σημερινούς ΕΦΣΕ.
4. ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ : καμία αλλαγή στο νομικό καθεστώς πλην της προσθήκης στους σκοπούς της συντήρησης και περαιτέρω ανάπτυξης και της υποδομής του ΗΣΑΠ. Θα πρέπει όμως να συνάπτει προγραμματική σύμβαση με τον ΕΦ (συγκεκριμένης διάρκειας) για την εκτέλεση των εργασιών κατασκευής – συντήρησης που της αναθέτει ο ΕΦ. Η δέσμευση αυτή μπορεί να επικυρώνεται εναλλακτικά ή συμπληρωματικά και με κατάλληλη νομοθετική ρύθμιση.
5. ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ : καμία αλλαγή στο νομικό του καθεστώς (πέραν των όποιων αλλαγών αποφασιστούν στα πλαίσια εφαρμογής της Ευρωπαϊκής πολιτικής για τους σιδηροδρόμους). Ο φορέας αυτός θα συνάπτει όμως προγραμματική σύμβαση με τον ΕΦ (συγκεκριμένης διάρκειας) για την εκτέλεση των εργασιών κατασκευής – συντήρησης στο «αστικό» τμήμα του όπως αναφέρεται και στην περίπτωση 4 παραπάνω. Ανάλογες συμβάσεις θα είναι υποχρεωμένοι να συνάπτουν και οι μελλοντικοί φορείς που θα δραστηριοποιηθούν στην παροχή Συγκοινωνιακού έργου στο σημερινό σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ, στα πλαίσια της απελευθέρωσης της αγοράς των Σιδηροδρομικών Μεταφορών στη χώρα, εφόσον αυτοί θελήσουν να προσφέρουν υπηρεσίες στο εντός Αττικής τμήμα του ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ.

⁹ Μια προτεινόμενη πιθανή ονομασία του φορέα αυτού που εκφράζει το αντικείμενό του, είναι: **Ενιαίος φορέας δημόσιων αστικών Μαζικών Συγκοινωνιών Αττικής – ΕΜΣΑ**. Εναλλακτικά θα μπορούσε να κρατηθεί το λογότυπο ΟΑΣΑ του σημερινού φορέα, αλλά με αλλαγή της αναλυτικής ονομασίας του σε : ενιαίος **Οργανισμός δημόσιων Αστικών μαζικών Συγκοινωνιών Αττικής**.

6. ΚΤΕΛ Αττικής : καμία αλλαγή στο νομικό καθεστώς του. Αίρεται όμως η ευθύνη εγκρίσεων και επίβλεψης από την Νομαρχία και μεταφέρεται η όλη επίβλεψη και συντονισμός της λειτουργίας του στον ΕΦ για το τμήμα των διαδρομών του ΚΤΕΛ αυτού που γίνονται στην περιοχή ευθύνης του ΕΦ, κατά τα προβλεπόμενα στα προηγούμενα. Η σύνδεση συνεργασίας του ΚΤΕΛ Αττικής με τον ΕΦ γίνεται μέσω της Σύμβασης ανάθεσης έργου όπως και με του λοιπούς ΣΦ.

Χρηματοδότηση του συστήματος

Σύμφωνα με το προτεινόμενο πλαίσιο χρηματοδότησης η κάλυψη των εξόδων λειτουργίας και ανάπτυξης της υποδομής για ολόκληρο το σύστημα , προτείνεται να γίνει ως εξής:

Α. Λειτουργικά έξοδα

Η κάλυψη των λειτουργικών εξόδων θα πρέπει να βασιστεί:

1. Στο εισιτήριο που καταβάλουν οι χρήστες
2. Στην κάλυψη της διαφοράς μεταξύ του πραγματικού λειτουργικού κόστους και του εισιτηρίου που πληρώνει ο επιβάτης από τον ΕΦ με κονδύλια που θα προέρχονται από τις παρακάτω πηγές:
 - **Εισφορά υπέρ Δημοσίων Συγκοινωνιών (ΕΔΣ).** Προτείνεται η θέσπιση και καθιέρωση της απόδοσης ενός τμήματος των εσόδων από φορολογίες που ήδη εφαρμόζονται, για την χρηματοδότηση των Δημοσίων Συγκοινωνιών της πρωτεύουσας. Εξετασθηκαν 6 τέτοιες εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης και τα αποτελέσματα φαίνονται στο Παράρτημα Α. Εκτιμάται ότι μέσω της μεθόδου αυτής μπορεί να εξασφαλιστεί ένα ποσόν της τάξης των 100 έως 150 εκ Ευρώ (ανάλογα με το ύψος της φορολογησης που θα αποφασιστεί). Το ποσόν αυτό είναι της τάξης του 10 – 15% των ετήσιων συνολικών εξόδων ολόκληρου του συστήματος σήμερα (μη υπολογιζόμενου δηλαδή του κόστους της εξυπηρέτησης των δανείων).
 - **Κρατική επιχορήγηση** σε ποσοστό που θα καλύπτει το υπολειπόμενο ποσό μεταξύ του συνολικού πραγματικού λειτουργικού κόστους και των εσόδων από τα εισιτήρια και της ΕΔΣ.
3. Λοιπά έσοδα των ΦΕΕ (π.χ. λόγω διαφημίσεων, κλπ). Τα έσοδα αυτά θα είναι και η μόνη δυνατότητα «κέρδους» από τους ΦΕΕ.

Για την αξιολόγηση και καθορισμό των αναγκαίων ποσών και επιδοτήσεων σύμφωνα με τα παραπάνω, θα διενεργείται υποχρεωτικά από τον ΕΦ μια φορά κάθε 2 χρόνια ή και νωρίτερα εφόσον κριθεί ότι χρειάζεται, μια **Ειδική Αναλογιστική Μελέτη – ΕΑΜ (Benchmarking study)**. Η μελέτη αυτή θα μπορεί να συνδυάζεται με τις **Μετρήσεις «ελέγχου του παραγόμενου έργου»** που επίσης θεσπίζονται υποχρεωτικά για τη συνεχή παρακολούθηση της απόδοσης των φορέων και της επίτευξης των ποιοτικών και ποσοτικών στόχων που τίθενται από τον ΕΦ (**Παρατηρητήριο ΔΜΣ**), θα έχει ως αντικείμενο μεταξύ άλλων και τα ακόλουθα:

- Αναλυτικός υπολογισμός του λειτουργικού κόστους ανά ΦΕΕ για την προηγούμενη χρονική περίοδο, βάσει συγκεκριμένων στοιχείων που συλλέγονται από τους ΦΕΕ υποχρεωτικά με ειδική πρόβλεψη του νέου νόμου.
- Αναγωγή του κόστους αυτού στον αριθμό των μεταφερομένων και προβλεπόμενων να μεταφερθούν επιβατών ανα ΦΕΕ.
- Υπολογισμός των αναλογούντων «επιδοτήσεων κόστους» λόγω διαφοράς μεταξύ εισιτηρίου και πραγματικού λειτουργικού κόστους ανά επιβάτη για την προηγούμενη χρονική περίοδο αναφοράς.
- Εκκαθάριση των σχετικών λογαριασμών του κάθε ΦΕΕ με τον ΕΦ, λόγω προκαταβολών που θα καταβάλλονται από τον ΕΦ σε κάθε ΦΕΕ έναντι της εκκαθάρισης αυτής.
- Διαμόρφωση πρότασης για τα ποσοστά εισφορών (ΕΔΣ και επιχορήγησης του Δημοσίου) και ύψους εισιτηρίων για την επόμενη περίοδο αναφοράς (επόμενα 2 χρόνια).

Στα πλαίσια της προετοιμασίας της πρώτης περιόδου λειτουργίας του συστήματος προτείνονται σχετικές ρυθμίσεις και ύψη επιδοτήσεων και ποσοστών ΕΔΣ, στο Παράρτημα Α.

B. Χρηματοδότηση υποδομών

Η κάλυψη του κόστους χρηματοδότησης των υποδομών θα γίνεται και αυτή μέσω του ΕΦ.

Τα κονδύλια θα προέρχονται (όπως και σήμερα) από τις Δημόσιες επενδύσεις ή προγράμματα της ΕΕ, ή δανεισμό, ή άλλες πηγές.

Προτείνεται όπως ο νέος νόμος που θα θεσπίζει τον ΕΦ και το όλο σύστημα, να δίνει τη δυνατότητα με κοινές Υπουργικές αποφάσεις που θα εκδίδονται πριν την αναλογιστική μελέτη του προηγούμενου τμήματος Α, όπως ένα τμήμα του ΕΔΣ (του οποίου προτείνεται να υπάρχει ένα μέγιστο όριο, π.χ. έως 30%) να μπορεί να διατίθεται και για ανάπτυξη υποδομών.

Είδος και βασικά περιεχόμενα Συμβάσεων ανάθεσης έργου

Ο ΕΦ θα αναθέτει Συγκοινωνιακό έργο στους ΦΕΕ με βάση ειδικές Συμβάσεις, τις **Συμβάσεις Ανάθεσης Συγκοινωνιακού Έργου – ΣΑΣΕ**. Οι συμβάσεις αυτές θα πρέπει να βασίζονται στην εξασφάλιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και στην πλήρη και αναλυτική περιγραφή των σχετικών υποχρεώσεων και δικαιωμάτων των ΦΕΕ έναντι του ΕΦ.

Συμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις και περιεχόμενα αντίστοιχων Συμβάσεων σε πολλές πόλεις και χώρες της Ευρώπης προτείνεται όπως οι Συμβάσεις αυτές είναι του λεγόμενου τύπου «Συνολικού κόστους» (Gross Cost). Οι Συμβάσεις αυτές αφήνουν την ευθύνη συλλογής των εισιτηρίων και εξασφάλισης των απαραίτητων εσόδων για την λειτουργία του συστήματος σε καθημερινή βάση αλλά και την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών, στον ΕΦ. Αντίθετα οι ΦΕΕ είναι υπεύθυνοι για

την διαμόρφωση του κόστους λειτουργίας τους και τη διατήρησή του στα επίπεδα που θα προϋπολογιστεί από την ΕΑΜ (Ειδική Αναλογιστική Μελέτη).

Οι Συμβάσεις Ανάθεσης Συγκοινωνιακού Έργου – ΣΑΣΕ, θα περιλαμβάνουν υποχρεωτικά τουλάχιστον **τρία κύρια κεφάλαια** με τα ακόλουθα (ενδεικτικά περιεχόμενα το καθένα):

1. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΡΓΟΥ (*Service provisions*)

- Ορισμός του έργου που ανατίθεται στον Φορέα (γραμμές ή / και περιοχή λειτουργίας)
- Ορισμός της αναμενόμενης ποιότητας εξυπηρέτησης με βάση συγκεκριμένους δείκτες και απαιτήσεις ποιότητας. Για το σκοπό αυτό θα πρέπει να προσδιοριστεί εκ των προτέρων ο σαφής καθορισμός των Κριτηρίων Ποιότητας του συστήματος καθώς και η μεθοδολογία προσδιορισμού της απόδοσης του Συστήματος με χρήση συγκεκριμένης μεθοδολογίας ανάλυσης (ιδε Παράρτημα Γ).
- Τρόπος καθορισμού των κομίστρων
- Τρόπος είσπραξης των κομίστρων
- Άλλα έσοδα του φορέα
- Υποχρεώσεις πληροφόρησης του κοινού
- Απαιτούμενο προσωπικό, ενδυμασία,
- Άλλες σχετικές προβλέψεις.

2. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ (*Financing provisions*)

- Αναμενόμενα έσοδα από κόμιστρο
- Αναμενόμενα έσοδα από άλλες πηγές
- Τρόπος πληρωμής του ΦΕΕ από τον ΕΦ έναντι της προσφερόμενης υπηρεσίας.
- Ιδιοκτησία και τρόπος χρηματοδότησης του τροχαίου υλικού.
- Ιδιοκτησία και τρόπος χρηματοδότησης των αναγκαίων υποδομών (περιλαμβανομένων των υποδομών στάθμευσης – συντήρησης).
- Κυρώσεις για την μη τήρηση των υποχρεώσεων βάσει της Σύμβασης
- Προβλέψεις για περιπτώσεις μη κάλυψης των εξόδων λειτουργίας
- Άλλες σχετικές προβλέψεις.

3. Άλλα Θέματα

- Χρόνος Σύμβασης
- Λήξη Σύμβασης
- Άλλες σχετικές προβλέψεις.

Στα πλαίσια της προετοιμασίας της πρώτης περιόδου λειτουργίας του συστήματος παρατίθενται ενδεικτικά αναλυτικά περιεχόμενα των Συμβάσεων αυτών, στο Παράρτημα Β.

Τέλος και επειδή η διατήρηση ενός επιπέδου υψηλής ποιότητας εξυπηρέτησης αποτελεί βασικό επιδιωκόμενο αποτέλεσμα της προτεινόμενης αναδιοργάνωσης του συστήματος, στο Παράρτημα Γ παρατίθεται αναλυτικό ενημερωτικό κείμενο σχετικά με την διαμόρφωση, μέτρηση, και καθορισμό δεικτών ποιότητας στο σύστημα των

ΔΜΣ της πρωτεύουσας. Προτείνεται επίσης η συστηματική και συνεχή παρακολούθηση της απόδοσης των φορέων και της επίτευξης των ποιοτικών και ποσοτικών στόχων που τίθενται από τον ΕΦ. Η παρακολούθηση αυτή θα γίνεται στα πλαίσια ενός μόνιμου **Παρατηρητηρίου Δημοσίων Μαζικών Συγκοινωνιών της πρωτεύουσας** το οποίο στα επόμενα θα αναφέρεται απλά ως «Παρατηρητήριο».

Στα πλαίσια του Παρατηρητηρίου θα γίνεται σε συνεχή βάση και σε κατάλληλες χρονικές περιόδους και με τα στατιστικά αναγκαία ποσοστά δειγματοληψίας, συλλογή των απαραίτητων στοιχείων και απόψεων του κοινού σχετικά με την ποιότητα (και την ποσότητα) των παρεχόμενων υπηρεσιών Συγκοινωνιών από όλους τους ΦΕΕ. Τα στοιχεία αυτά θα αναλύονται μια φορά το χρόνο ώστε να προκύπτουν συγκεκριμένοι δείκτες που θα εκφράζουν την ποιότητα και την ποσότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Σχέσεις με φορείς ανάπτυξης οδικής υποδομής και ελέγχου της οδικής κυκλοφορίας

Η ορθή αντιμετώπιση των θεμάτων συντονισμού μεταξύ των φορέων που εμπλέκονται στον έλεγχο της κυκλοφορίας, την ανίχνευση συμβάντων, και στην αντιμετώπισή τους, αποτελεί άμεση αναγκαιότητα για την εύρυθμη λειτουργία του συστήματος των Δημοσίων Συγκοινωνιών της πρωτεύουσας. Η συντονισμένη δράση όλων των συναρμοδίων φορέων στα θέματα αυτά κατά τους Ολυμπιακούς αγώνες υπήρξε το κύριο συστατικό της επιτυχίας του όλου συστήματος την περίοδο εκείνη.

Η συντονισμένη αυτή δράση πρέπει να οργανωθεί και θεσμοθετηθεί σε μόνιμη βάση.

Προτείνεται για αυτό η σύσταση ενός Μόνιμου **Συντονιστικού Οργάνου Παρακολούθησης και Ελέγχου της οδικής Κυκλοφορίας και Συγκοινωνιών** (συνοπτικά **ΣΠΕΚΣ**). Σκοπός του ΣΠΕΚΣ είναι ο έλεγχος και η παρακολούθηση της κυκλοφορίας και της συγκοινωνίας στο νομό Αττικής και η συντονισμένη και άμεση αντιμετώπιση των εκτάκτων γεγονότων με τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων Φορέων, κατά τα πρότυπα της συντονισμένης δράσης όλων αυτών των φορέων κατά τους Ολυμπιακούς αγώνες.

Το ΣΠΕΚΣ θα λειτουργεί με βάση τον αναβαθμισμένο Θάλαμο Επιχειρήσεων Παρακολούθησης και Ελέγχου Κυκλοφορίας (σημερινός ΘΕΠΕΚ) ο οποίος θα πρέπει γιαυτό να μετονομαστεί σε **Θάλαμο Επιχειρήσεων Παρακολούθησης και Ελέγχου Κυκλοφορίας και Αστικών Συγκοινωνιών (ΘΕΠΕΚΑΣ)** και θα εδρεύει στο κτίριο της Γενικής Αστυνομικής Διεύθυνσης Αττικής (ΓΑΔΑ) όπως και σήμερα.

Το ΣΠΕΚΣ θα υπάγεται στο Υπ. Προστασίας του Πολίτη, αλλά προτείνεται να διοικείται από βμελες ΔΣ στο οποίο θα συμμετέχουν 4 εκπρόσωποι του Υπουργείου Υποδομών. Φορέας ευθύνης λειτουργίας θα είναι το ΥΠΡΟΠΟ και κύριο όργανο το ΘΕΠΕΚΑΣ.

Εντός του ΘΕΠΕΚΑΣ δραστηριοποιούνται οι εξής λειτουργικοί τομείς:

- Το Επιχειρησιακό Κέντρο της Τροχαίας Αττικής

- Το Κέντρο Παρακολούθησης και Ελέγχου Κυκλοφορίας
- Ο Τομέας Εκπροσώπων- Συνδέσμων Φορέων, που αποτελείται από
 - Τους εκπροσώπους τους και εκπροσώπους του Υπουργείου Υποδομών και των εποπτευομένων οργανισμών του καθώς και του Πυροσβεστικού Σώματος
 - Τους εκπροσώπους των φορέων που προσκαλούνται κατά περίπτωση, όπως Υπουργεία Εθνικής Άμυνας, Εσωτερικών, Υποδομών, το ΕΚΑΒ, Δήμο Αθήνας, το Λιμενικό Σώμα, οι Αττικές Διαδρομές, ο ΔΑΑ.
 - Τους συνδέσμους με τους Φορείς που δεν εκπροσωπούνται με φυσική παρουσία στελεχών τους στον ΘΕΠΕΚΑΣ.

Το ΘΕΠΕΚΑΣ θα στελεχώνεται με εκπρόσωπο τύπου που αναφέρεται στον Διοικητή του ΘΕΠΑΚΑΣ.

Σχέσεις με την τοπική Αυτοδιοίκηση, και την κοινωνία

Οι σχέσεις του ΕΦ με την Τοπική Αυτοδιοίκηση όλων των βαθμίδων, και την κοινωνία γενικότερα πρέπει να είναι στενή και συστηματική.

Πέρα από την εκπροσώπηση των ΟΤΑ στο ΔΣ του ΕΦ, την δημιουργία της ΣΚΕ (ιδε επόμενα), αλλά και τις συμβάσεις που προβλέπεται να συναφθούν με όλους τους φορείς εκτέλεσης Συγκοινωνιακού έργου από τους ΟΤΑ, προτείνεται να καθιερωθεί τακτική διαδικασία λήψης – εξέτασης – τεκμηρίωσης και ανακοίνωσης των αποφάσεων σχετικά με προτάσεις του κοινού που αφορούν την μορφή και την λειτουργία του συστήματος των ΔΜΣ.

Η διαδικασία αυτή θα προσομοιάζει με την διαδικασία Δημόσιας Διαβούλευσης (public Inquiry) που εφαρμόζεται σε χώρες όπως ο Καναδάς, και η ΜΒ.

Προτείνεται επίσης, επειδή το νέο σύστημα θα πρέπει να ελέγχεται από τους φορείς που εκπροσωπούν τους χρήστες του και να ενημερώνεται για τις ανάγκες τους καθώς και των τοπικών κοινωνιών γενικότερα, η δημιουργία ενός νέου σώματος με την επωνυμία: **ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ – ΣΚΕ.**

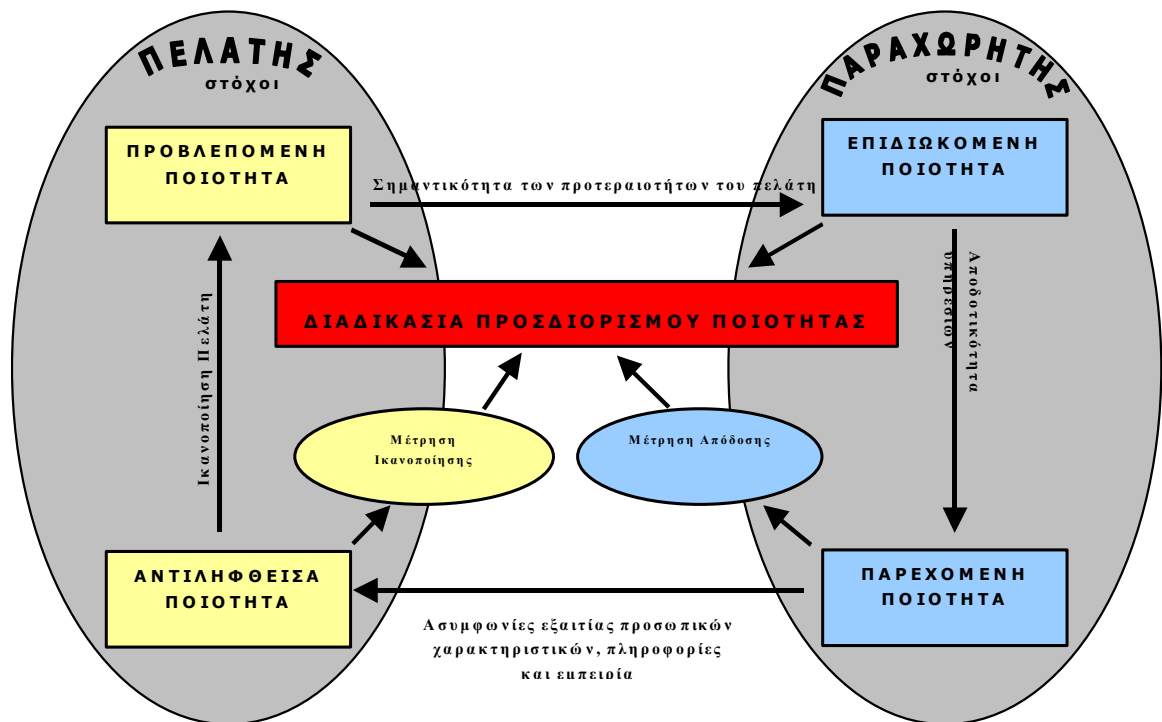
Το σώμα αυτό θα έχει Συμβουλευτικό χαρακτήρα θα συνέρχεται 3 ή 4 φορές τον χρόνο και θα ασχολείται με θέματα που αφορούν τη λειτουργία του συστήματος Μαζικών Δημόσιων Συγκοινωνιών, τις προοπτικές ανάπτυξής του, θέματα χρηματοδότησης, κλπ. Η σύσταση της Συνέλευσης αυτής θα πρέπει να είναι ευρύτατη και να περιλαμβάνει εκπροσώπους των περισσότερων Δήμων της περιοχής, των εργαζομένων σε όλους τους φορείς που συμμετέχουν στην παροχή υπηρεσίας Δημόσιας Συγκοινωνίας, της Νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, άλλων συναφών φορέων και Οργανισμών. Η ακριβής σύσταση της ΣΚΕ προτείνεται να καθοριστεί με Υπουργική απόφαση του Υπουργού Μεταφορών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α
ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΜΕΓΕΘΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΜΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ
ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

Η οργάνωση των διαδικασιών αυτών μπορεί να γίνει στη βάση του «Βρόχου Ποιότητας» που παρουσιάζεται στο επόμενο σχήμα:



Σχήμα 1: Βρόχος Ποιότητας Υπηρεσιών

Ορισμοί:

Προβλεπόμενη Ποιότητα: Με τον όρο προβλεπόμενη ποιότητα εννοείται το επίπεδο της ποιότητας που απαιτείται σαφέστατα και αναμφίβολα από τον πελάτη. Αποτελείται από έναν αριθμό χαρακτηριστικών του επιπέδου ποιότητας που είναι σταθμισμένα (εκτιμώμενα) με διαφορετικά μεγέθη.

Επιδιωκόμενη Ποιότητα: Με τον όρο επιδιωκόμενη ποιότητα εννοείται το επίπεδο ποιότητας που ο προμηθευτής των υπηρεσιών επιδιώκει να επιτύχει με στόχο την

ικανοποίηση των αναγκών των χρηστών. Παρακάτω αναφέρονται οι παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν την επιδιωκόμενη ποιότητα:

- Προσδοκίες χρηστών
- Οικονομικοί περιορισμοί
- Τεχνικοί περιορισμοί
- Ανταγωνισμός
- Πολιτικό και νομικό πλαίσιο

Παρεχόμενη Ποιότητα: Αφορά στο ακριβές μέγεθος του επιπέδου ποιότητας που συντελείται και το οποίο μπορεί να μετρηθεί με χρήση άμεσων κριτηρίων απόδοσης (στατιστικοί πίνακες και πίνακες που έχουν προέλθει από παρατήρηση). Παρακάτω δίνονται παραδείγματα άμεσων κριτηρίων απόδοσης που σχετίζονται με συγκεκριμένο εύρος χαρακτηριστικών των υπηρεσιών:

- Χρόνος Μετακίνησης: μέσος χρόνος μετακίνησης, χρόνος εισόδου και εξόδου
- Αξιοπιστία Μετακίνησης: μεγάλη διάρκεια μετακίνησης/ χρόνος αναμονής/ χρόνος εισόδου-εξόδου
- Άνεση κατά τη μεταφορά: ποσοστό όρθιων επιβατών
- Ασφάλεια: Μέγεθος καταγεγραμμένων εγκλημάτων

Κρίνεται, λοιπόν, απαραίτητη η τοποθέτηση συστημάτων μέτρησης με στόχο τη συλλογή δεδομένων σε συνεχή η δειγματοληπτική βάση. Οι μετρήσεις αυτές θα πρέπει να επικεντρώνονται στην επίδρασή τους στην απόδοση όπως την αντιλαμβάνεται ο χρήστης.

Αντιληφθείσα Ποιότητα: Ο όρος αντιληφθείσα ποιότητα αφορά στο επίπεδο ποιότητας που αντιλαμβάνεται ο χρήστης. Αυτό αποτελεί υποκειμενική αξιολόγηση, η οποία εξαρτάται από προσωπικά χαρακτηριστικά (διαθεσιμότητα I.X., κοινωνική ομάδα, προσωπική ευκίνησία κλπ.), όπως επίσης η πληροφόρηση και η εμπειρία σχετικά με τις υπηρεσίες. Η αντιληφθείσα ποιότητα μπορεί να καθορισθεί μέσω μελετών σε σχέση με την ικανοποίηση των χρηστών.

Κριτήρια Ποιότητας

Τα κριτήρια ποιότητας που θα διέπουν κάθε σύμβαση ανάθεσης έργου είναι σκόπιμο να βασίζονται στο πρότυπο EN13618. Σύμφωνα με αυτό, προτείνονται τα παρακάτω κριτήρια ποιότητας:

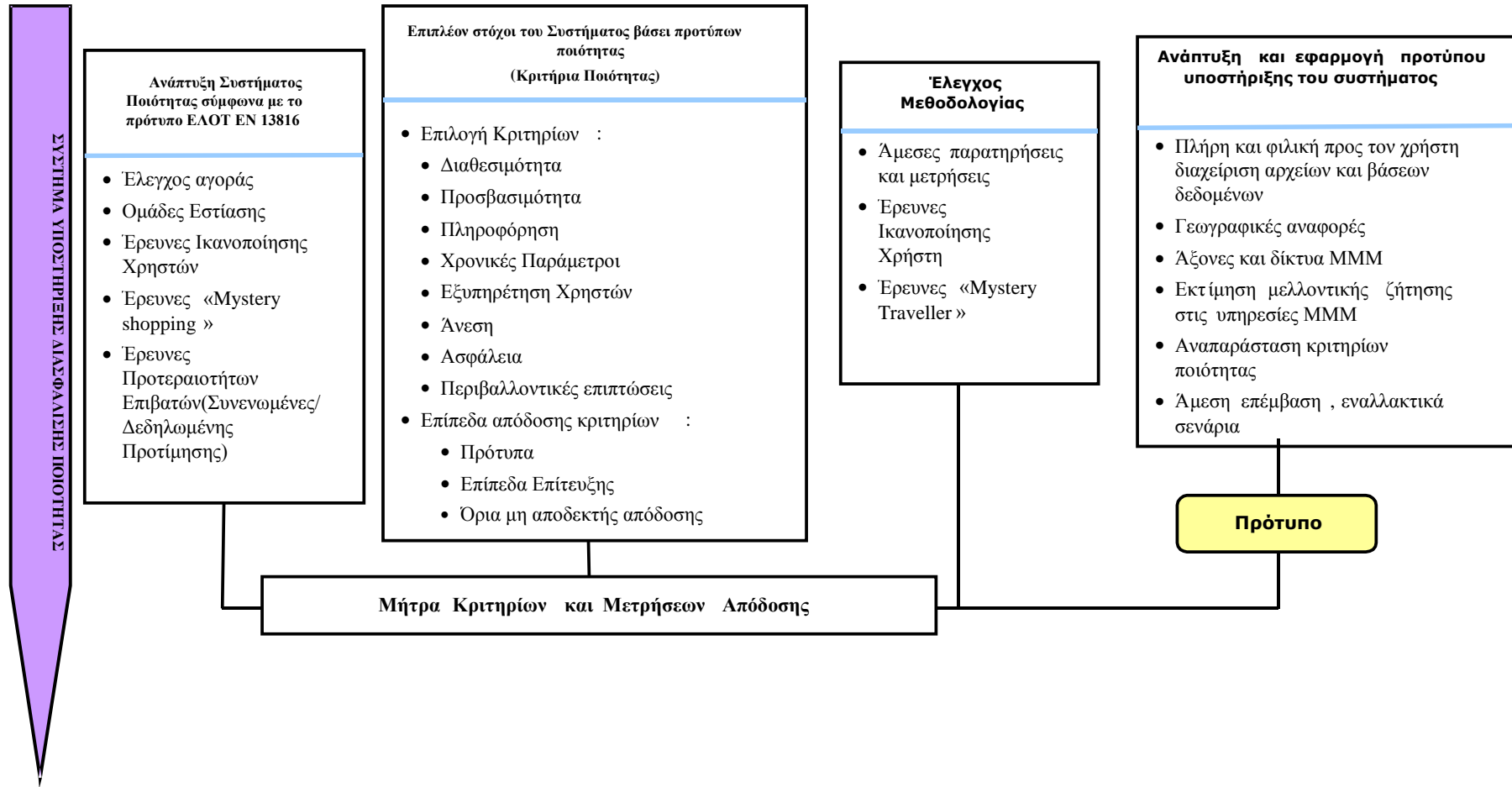
- **Διαθεσιμότητα:** έκταση των προσφερόμενων υπηρεσιών αναφορικά με την γεωγραφία, τη διάρκεια μετακίνησης, τη συχνότητα των δρομολογίων και το μέσο μεταφοράς.
- **Προσβασιμότητα:** πρόσβαση στο σύστημα ΜΜΜ συμπεριλαμβανομένης της σύνδεσής του με άλλα μέσα μεταφορών.

- **Πληροφόρηση:** συστηματική χορήγηση γνώσεων σχετικά με το σύστημα MMM με σκοπό τη βοήθεια στον σχεδιασμό και την εκτέλεση των μετακινήσεων.
- **Χρονικές παράμετροι:** χρονικές παράμετροι σχετικά με τον σχεδιασμό και την εκτέλεση των μετακινήσεων.
- **Εξυπηρέτηση χρηστών:** εισαγωγή στοιχείων υπηρεσιών που να επιτυγχάνουν το πρακτικότερο ταίριασμα ανάμεσα στις τυπικές υπηρεσίες και τις απαιτήσεις κάθε χρήστη.
- **Άνεση:** εισαγωγή στοιχείων υπηρεσιών που να καθιστούν τις μετακινήσεις με MMM άνετες και ευχάριστες.
- **Ασφάλεια:** αίσθημα προσωπικής ασφάλειας από τον χρήστη, το οποίο θα προέρχεται από την υιοθέτηση κατάλληλων μέτρων και δραστηριοτήτων.
- **Περιβαλλοντικές επιπτώσεις:** επιπτώσεις στο περιβάλλον από τη λειτουργία νέων υπηρεσιών στο σύστημα MMM.

Έχοντας προσδιορίσει το αντικείμενο και την ποιότητα των κριτηρίων, το επόμενο βήμα για το σύστημα ποιότητας, είναι η διερεύνηση του κατά πόσο τα παραπάνω κριτήρια μπορούν να ελεγχθούν, να αξιολογηθούν και να παρουσιαστούν και κυρίως κατά ποιο βαθμό επιτυγχάνεται βελτίωση με την χρήση τους.

Ένα παράδειγμα του συστήματος υποστήριξης διασφάλισης ποιότητας που θα πρέπει να διέπει κάθε σύμβαση με τους ΦΕΕ συνοψίζεται στο επόμενο σχήμα:

Σχήμα 2: Σύστημα Υποστήριξης Διασφάλισης Ποιότητας



Αθηνά 2 Ιουλίου 2010
Ο προτεινών βουλευτής
Μανώλης Κ. Κεφαλογιάννης