

Στον τομέα των βιώσιμων μεταφορών, δυστυχώς, ως κράτος είμαστε από τους ουραγούς στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το Ινστιτούτο Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης διοργάνωσε, στις 12 Νοεμβρίου 2014, εκδήλωση με θέμα "Τραμ: Πολυτέλεια ή Αναγκαιότητα;", στο οποίο ήμουν ομιλητής.

Η χρήση του τραμ ως ελαφριάς μορφής αστικό μέσο σταθερής τροχιάς παρουσιάζει αρκετά πλεονεκτήματα σε σχέση με άλλα μέσα μαζικών μεταφορών. Έχοντας την εμπειρία από τον τρόπο που αποφασίζαμε και ενεργούσαμε μέχρι σήμερα ως κράτος και πολιτεία, ως ΕΤΕΚ εισηγηθήκαμε στην εκδήλωση ότι με δεδομένο ότι οι προϋπολογισμοί λιτότητας θα συνεχίσουν και για τα αμέσως επόμενα χρόνια, θα πρέπει να ολοκληρωθούν το ταχύτερο όλες οι απαραίτητες μελέτες, ώστε ένα βιώσιμο και αειφόρο σύστημα μαζικών μεταφορών να προωθηθεί και υλοποιηθεί ως έργο ζωτικής σημασίας και προτεραιότητας κατά τα αμέσως επόμενα χρόνια.

Απαιτείται ενημέρωση για τις ωφέλειες που θα προσδώσει η χρήση του δικτύου τραμ, ή όποιου άλλου μέσου επιλεγεί ως το καταλληλότερο, σε σχέση κυρίως με την αμβλυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος, την ταχεία, ποιοτική και γρήγορη εξυπηρέτηση και τις θετικές επιπτώσεις στον αέρα που αναπνέουμε και το περιβάλλον.

Θα πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι καθοριστικά κριτήρια επιλογής σε σχέση με τη χρήση του τραμ ή εναλλακτικών επιλογών και τα οποία θα πρέπει να ληφθούν πολύ σοβαρά υπόψη στους σχεδιασμούς του κράτους, είναι ανάμεσα σε άλλα, το κόστος διακίνησης (τιμή εισιτηρίου), οι διαδρομές που τελικά θα επιλεγούν, η ταχύτητα, αλλά και η από-

Τραμ: Πολυτέλεια ή Αναγκαιότητα



Του **ΣΤΕΛΙΟΥ ΑΧΙΛΙΩΤΗ***

σταση μεταξύ των στάσεων. Επίσης, παράγοντες όπως το κόστος του park and ride για τους πολίτες, αλλά και ο χρόνος αναμονής στις στάσεις θα είναι καθοριστικοί παράγοντες για την χρήση και κατ'επέκταση τη βιωσιμότητα του τραμ ή οποιουδήποτε άλλου ολοκληρωμένου συστήματος επιλεγεί.

ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΜΕΣΩΝ. Η επιτυχής χρήση του τραμ στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό σε ένα πλέγμα μέτρων που θα προωθούν και θα υποστηρίζουν τις δημόσιες συγκοινωνίες όπως:

- δημιουργία λεωφορειολωρίδων ώστε το δίκτυο λεωφορείων να μπορεί να συνεργαστεί αρμονικά και παραγωγικά με το τραμ
- δημιουργία νέων κάθετων διαδρομών για τα λεωφορεία, ώστε να εξυπηρετούνται οι περιοχές που συνορεύουν με το δίκτυο του τραμ.
- εκσυγχρονισμός των στάσεων του λεωφορείου και ηλεκτρονική ενημέρωση/πληροφόρηση για τις διαδρομές / δρομολόγια και γενικότερα μέτρα προτεραιότητας για τις δημόσιες συγκοινωνίες

- αντικίνητρα για τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στην πόλη
- δημιουργία ικανοποιητικού αριθμού περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride) με την προϋπόθεση τα έργα υποδομής να κατασκευαστούν με σεβασμό στο περιβάλλον.

Ως ΕΤΕΚ θα αναμένουμε τα καθοριστικής σημασίας αποτελέσματα του δεύτερου μέρους της μελέτης. Δηλαδή, τα αποτελέσματα της μελέτης βιωσιμότητας (full – cost benefit analysis) τα οποία θα καταδείξουν το πραγματικό κόστος που θα προκύψει για τη λειτουργία του δικτύου τραμ, προκειμένου να εκτιμηθεί το λειτουργικό κόστος του τραμ, η τιμολογιακή πολιτική και πιο συγκεκριμένα η τιμή των εισιτηρίων και, επομένως, η βιωσιμότητα του όλου έργου.

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ. Το 2020 λήγουν οι Δημόσιες Συμβάσεις Παραχώρησης Υπηρεσιών που έχουν υπογραφεί με τις εταιρείες των λεωφορείων για την παροχή των δημόσιων επιβατικών μεταφορών για κάθε επαρχία. Δεν πρέπει να επαναληφθούν τα όποια λάθη έχουν γίνει κατά την υπογραφή των εν λόγω συμβάσεων. Το πιο σημαντικό ίσως από όλα είναι τα χρήματα που δαπανά η πολιτεία για τις δημόσιες συγκοινωνίες, να έχουν τη μέγιστη απόδοση. Έχει αποδειχθεί σε όλους σχεδόν τους τομείς της οικονομίας, ότι η πρακτική των μονοπωλίων και της πλήρους επιδότησης, η οποία δεν είναι συνδεδεμένη με δείκτες απόδοσης που να αφορούν την αύξηση της χρήσης των μέσων δημόσιων μεταφορών δεν βοηθά στη βελτίωση, τη μείωση κόστους και εν τέλει την παροχή μιας ποιοτικότερης υπηρεσίας.

Η διεξοδική μελέτη όλων των παραμέτρων που αφορούν στην ανάθεση της συγκεκριμένης υπηρεσίας συμπεριλαμβανομένου και του σεναρίου για ταυτόχρονη λειτουργία του τραμ και λεωφορείων είναι κρίσιμης σημασίας.

Διαχρονικά κατά τα τελευταία 30 χρόνια, μελέτες έχουν γίνει αρκετές. Χρειάζονται τολμηρές αποφάσεις και πολιτική βούληση, η οποία θα μας οδηγήσει σε ολιστική αντιμετώπιση του θέματος και όχι σε αποσπασματικά μέτρα. Στόχος μας θα πρέπει να είναι η δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών όπου θα συνυπάρχουν αρμονικά οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι δημόσιες μεταφορές, παρόλο που όλοι αναγνωρίζουμε ότι ο τρόπος που κτίστηκαν οι πόλεις μας δεν ευνοούν κάτι τέτοιο, αφού τα οδικά μας δίκτυα, δύσκολα μπορούν να διαπλατυνθούν και να φιλοξενήσουν αυτά τα μέσα.

Απαιτείται καθορισμός ολοκληρωμένης μακροπρόθεσμης πολιτικής για τη βιώσιμη κινητικότητα, συμβατή με την κοινοτική πολιτική, σε συνδυασμό με μια αντίστοιχη στρατηγική πολεοδομικού σχεδιασμού, κατά προτίμηση σε επίπεδο πόλης με χρονικό ορίζοντα πρώτα το 2030 και, ακολούθως, το 2050. Ως ΕΤΕΚ θεωρούμε ότι θα πρέπει, επιτέλους, να προχωρήσουμε στην αξιοποίηση των δεκάδων μελετών που έχουν γίνει μέχρι σήμερα.

Το Επιμελητήριο από την πλευρά του θα συνεχίσει να μελετά αυτό το τόσο σημαντικό θέμα και να καταθέτει απόψεις, θέσεις και εισηγήσεις με στόχο την υλοποίηση των απαραίτητων έργων και υποδομών το νωρίτερο δυνατό.

** Πολιτικός μηχανικός, πρόεδρος ΕΤΕΚ*

ΑΛΗΘΕΙΑ

Πεμ, 04 Δεκέμβριος 2014, p.41

Αποδεκτίωση:04/12/2014

