

Τα όσα υποστηρίζει ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για το Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών του ΟΑΣΑ

2024/10/18 08:00 στην κατηγορία MMM

Στο πλαίσιο της ημερίδας για το Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών του ΟΑΣΑ, που διεξήχθη στις 15/10 στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με τη συνεργασία του Υπουργείου και του «Growthfund», του Εθνικού Επενδυτικού Ταμείου, ο πρόεδρος του ΣΕΣ, Θανάσης Τσιάνος παρέθεσε την άποψη / τοποθέτηση του Συλλόγου.

Η ημερίδα είχε τον χαρακτήρα συνάντησης εργασίας, στην οποία προσκλήθηκαν και συμμετείχαν όλοι οι Δήμοι της Αττικής, καθώς και συναρμόδιοι φορείς, προκειμένου να ενημερωθούν και να συμβάλουν ενεργά στη διαμόρφωση του νέου συγκοινωνιακού χάρτη, στο πλαίσιο της μελέτης που εκπονείται.

Ο χαιρετισμός του Προέδρου του ΣΕΣ, Θανάση Τσιάνου

Σήμερα, βρισκόμαστε σε ένα κρίσιμο σταυροδρόμι, όσον αφορά το σύστημα μεταφορών στην Αττική. Έχουμε περάσει 10 χρόνια οικονομικής κρίσης όπου γίνανε ελάχιστες επενδύσεις στο σύστημα μεταφορών.

Ύστερα περάσαμε 2 χρόνια υγειονομικής κρίσης. Και σήμερα, όπως το είχαμε έγκαιρα επισημάνει, υπάρχει σημαντική αύξηση της ζήτησης των μετακινήσεων, που ήταν αναμενόμενη, και αναδεικνύει με το πιο εμφατικό τρόπο τις συνέπειες της αποεπένδυσης στον χώρο των μεταφορών κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης.

Σήμερα αναμένεται ακόμη μεγαλύτερη και γενικευμένη κυκλοφοριακή συμφόρηση. Εάν δεν αναληφθεί άμεσα δράση, σε δέκα χρόνια από τώρα οι καθυστερήσεις θα είναι έως και διπλάσιες σε κάποιους οδικούς άξονες και δεν θα μιλάμε για βιώσιμη κινητικότητα αλλά για αβίωτη κινητικότητα.

Το οδικό δίκτυο μπορεί να εξυπηρετήσει συγκεκριμένο αριθμό οχημάτων και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να εξυπηρετήσει όλες τις μετακινήσεις με ιδιωτικό όχημα. Για την ακρίβεια δεν μπορεί να εξυπηρετήσει ούτε τις μισές.

Για αυτόν τον λόγο, διαχρονικά στόχος, πρέπει να αποτελεί η αύξηση των μετακινήσεων με ΜΜΜ. Για κάθε 1 ευρώ που επενδύουμε για οδικά έργα θα πρέπει να επενδύουμε πολλαπλάσιο ποσό για την προώθηση των Μ.Μ.Μ., ώστε κάποια στιγμή να λύσουμε τα προβλήματα των μετακινήσεων στην μητροπολιτική περιοχή.

Γενικότερα υπάρχουν αρκετά ζητήματα που μπορεί να επισημάνει κάποιος για το σύστημα μεταφορών και την οργάνωσή του. Θα αναφέρω σήμερα τέσσερα, για τα οποία εμπλέκεται και το στρατηγικό σχέδιο μεταφορών του ΟΑΣΑ και τα οποία θεωρώ ότι είναι ζητήματα προτεραιότητας.

Το πρώτο ζήτημα αφορά το επίπεδο της οδικής ασφάλειας, το οποίο και θα πρέπει να βελτιωθεί με οργανωμένο και επιστημονικά στοχευμένο τρόπο.

Έχει εκπονηθεί πρόσφατα το στρατηγικό σχέδιο οδικής ασφάλειας, το οποίο και αναμένουμε να υλοποιηθεί. Βασικός άξονά του, **αποτελεί η προώθηση των ΜΜΜ, διότι αποτελεί διεθνώς τον πιο ασφαλή τρόπο για να μετακινηθείς.**

Δεύτερο ζήτημα αποτελεί η έλλειψη Γενικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών. Η Αττική ίσως είναι η μοναδική μητροπολιτική περιοχή στον κόσμο που δεν έχει ένα Γενικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (αναφέρομαι σε ένα Σχέδιο Μεταφορών που να περιλαμβάνει τόσο τα ΜΜΜ όσο και το οδικό δίκτυο, τα λιμάνια, το αεροδρόμιο, χώρους στάθμευσης, εμπορευματικές μεταφορές, μητροπολιτικούς ποδηλατοδρόμους και οτιδήποτε άλλο επηρεάζει το σύστημα μεταφορών).

Ο ΟΑΣΑ εκπονεί σήμερα το Στρατηγικό Σχέδιο Δημόσιων Μεταφορών. Παρόλα αυτά, τα δεδομένα που θα συλλεχθούν αφορούν όχι μόνο τις μετακινήσεις με Μ.Μ.Μ, αλλά το σύνολο των μετακινήσεων.

Συνεπώς η μελέτη του ΟΑΣΑ, **θα αποτελέσει τη βάση όχι μόνο για καλύτερες αστικές δημόσιες συγκοινωνίες, αλλά και για μέτρα και υποδομές στο οδικό δίκτυο** και ευελπιστούμε να αποτελέσει και την βάση για την εκπόνηση ενός Γενικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών.

Ξέρετε, είναι πολύ σημαντικό να γνωρίζουμε ποια θα είναι η κατάσταση σε 20-30 χρόνια και ποια είναι τα μέτρα προτεραιότητας που πρέπει να ληφθούν, ώστε οι περιορισμένοι οικονομικοί πόροι να μην “δαπανώνται” σε αποσπασματικές ενέργειες, που δεν φέρνουν τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Οι ανάγκες είναι πολλές, απαιτούν πολλά κονδύλια και ο προϋπολογισμός πάντα είναι περιορισμένος. Συνεπώς, θα πρέπει τα χρήματα του κράτους να επενδύονται με βάση τη συνάρτηση κόστους / οφέλους. Συνεπώς το Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών του ΟΑΣΑ είναι πολύ κρίσιμο και απολύτως αναγκαίο.

Το τρίτο μεγάλο ζήτημα που πρέπει να αντιμετωπίσουμε είναι η συντήρηση και η έξυπνη διαχείριση των υφιστάμενων υποδομών και μέσων. Να συντηρήσουμε και να αναβαθμίσουμε αυτά που ήδη έχουμε, δηλαδή το υφιστάμενο οδικό δίκτυο, τα ανύπαρκτα πεζοδρόμια, τα ΜΜΜ κ.α..

Δυστυχώς μετά από τόσα χρόνια οικονομικής κρίσης, οι υφιστάμενες υποδομές μας δεν είναι σε καλή κατάσταση. Ξέρετε, δεν είναι ανάγκη πάντα να πάμε σε πολυδάπανα νέα έργα. Μπορούμε να καταφέρουμε εξαιρετικά αποτελέσματα με την ορθή συντήρηση και έξυπνη διαχείριση των υφιστάμενων υποδομών και μέσων. Θα πρέπει να νοικοκυρέψουμε δηλαδή αυτά που ήδη έχουμε.

Για παράδειγμα να φτιάξουμε τα πεζοδρόμια, να έχουμε σωστές διαγραμμίσεις, σωστές πεζοδιαβάσεις, σωστή σήμανση. Να διαχειριστούμε κατάλληλα την κυκλοφορία, τη στάθμευση, την τροφοδοσία, την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων, να επικαιροποιήσουμε τα προγράμματα φωτεινής σηματοδότησης να ανακαινίσουμε τις πόλεις μας.

Να ανακατανεύσουμε δίκαια τον δημόσιο χώρο. Να δώσουμε προτεραιότητα στον πεζό και στα ΜΜΜ. Να μάθουμε να μοιραζόμαστε την οδό με τους ποδηλάτες. Να σχεδιάσουμε με βάση τις αρχές τις βιώσιμης κινητικότητας. Και η βιώσιμη κινητικότητα στις μητροπολιτικές περιοχές ξεκινά από τα Μ.Μ.Μ.

Ξεκίνησε ήδη μια προσπάθεια της πολιτείας για νέα λεωφορεία που είναι πολύ σημαντική και θα πρέπει να συνεχιστεί. Ειδικά στην κατάσταση που είναι τα παλιά λεωφορεία είναι πολύ κρίσιμη η ανανέωσή τους. Δεν αρκεί όμως μόνο να ανανεώσεις τον στόλο των λεωφορείων.

Το στρατηγικό σχέδιο του ΟΑΣΑ θα αναδείξει ανάγκες για αύξηση του στόλου των λεωφορείων. Επίσης θα αναδείξει ανάγκες για λεωφορειολωρίδες και για μέτρα που αυξάνουν τη συχνότητα των δρομολογίων και αυξάνουν και την γεωγραφική κάλυψη.

Παράλληλα θα πρέπει να παρθούν και τα αναγκαία μέτρα και στα μέσα σταθερής τροχιάς: νέοι συρμοί, αύξηση της χωρητικότητας και της ελκυστικότητας του Μετρό, του Τραμ, του ηλεκτρικού και του προαστιακού. Για παράδειγμα τηλεματική στο ΤΡΑΜ (το λεγόμενο πράσινο κύμα).

Και επίσης πολύ σημαντικό και εδώ θα πρέπει να βοηθήσουν και οι Δήμοι αποτελεί να μην ξεχάσουμε την ανάγκη για την ενίσχυση της πολυτροπικότητας των μετακινήσεων (δηλαδή να μπορεί να επιλέξει ο πολίτης την εύκολη εναλλαγή μέσου π.χ. από το λεωφορείο στο μετρό ή από το όχημά του στο Μετρό ή να βαδίσει ευχάριστα 5-10 λεπτά έως ότου να φτάσει σε ένα σταθμό Μετρό).

Νέες Υποδομές, νέοι οδικοί άξονες, χρειάζονται; Αν υπάρχουν τα χρήματα για νέες

υποδομές, χωρίς να λείψουν για παράδειγμα από τις επεκτάσεις του Μετρό ή του προαστιακού, να χρειάζονται. Χρειάζονται όμως σε επίπεδο περιφερειακών οδικών έργων, όπως η κατασκευή του άξονα Ελευσίνα – Θήβα, ή κάποιες επεκτάσεις της Αττικής Οδού προς Ραφήνα, προς Σκαραμαγκά, προς Λεωφ. Βουλιαγμένης.

Επίσης, παράλληλα μπορούν και πρέπει να εξεταστούν και έργα αύξησης της χωρητικότητας κρίσιμων υφιστάμενων οδικών αξόνων.

Ωστόσο εάν οι νέες υποδομές δεν συνοδευτούν με την αναβάθμιση των ΜΜΜ, τότε απλά θα κάνουμε το πρόβλημα πολύ χειρότερο στο μέλλον. Για παράδειγμα είμαστε σίγουροι (;) ότι η επέκταση της Αττικής Οδού προς Λαύριο θα λειτουργήσει θετικά και δεν θα προσθέσει σημαντικούς νέους κυκλοφοριακούς φόρτους στο ήδη υφιστάμενο κορεσμένο δίκτυο;

Μήπως αρκεί μόνο η επέκταση του προαστιακού προς Λαύριο; Εκτιμώ πως το Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών του ΟΑΣΑ θα μας δώσει τις απαντήσεις και θα ποσοτικοποιήσει τις επιπτώσεις.

Γενικά είναι ένα πλέγμα μέτρων και έργων όλα αυτά που πρέπει να γίνουν και απαιτούν επιστημονική τεκμηρίωση και συντονισμό.

Και ερχόμαστε τώρα στο 4ο ζήτημα που είναι η πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων σχετικά με τις μεταφορές στην Αττική. Υπάρχει πολυαρχία και πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων ανάμεσα σε κρίσιμους φορείς όπως τα υπουργεία, η περιφέρεια και οι Δήμοι με αποτέλεσμα να εφαρμόζονται λίγες και αποσπασματικές προσπάθειες και να μην αντιμετωπίζεται ολοκληρωμένα και αποτελεσματικά το συγκοινωνιακό πρόβλημα στην Αττική.

Επίσης λόγω και της πολυδιάσπασης αρμοδιοτήτων έχουμε σημαντικές γραφειοκρατικές διαδικασίες, που είτε καθυστερούν είτε ακυρώνουν έργα και μέτρα.

Αν ένας Δήμος θέλει κάνει μια κυκλοφοριακή ρύθμιση ή μια διαπλάτυνση πεζοδρομίου ή να εφαρμόσει ένα μέτρο οδικής ασφάλειας θα πρέπει να συνεννοηθεί και να πάρει εγκρίσεις από διάφορες υπηρεσίες διαφορετικών υπουργείων, να πάρει εγκρίσεις επίσης από τον ΟΑΣΑ, από την Περιφέρεια και πιθανόν και από τους διπλανούς του Δήμους. Είναι σχεδόν αδύνατο.

Πολλές φορές οι υπηρεσίες που εγκρίνουν δεν αντιλαμβάνονται το πρόβλημα, δεν ενδιαφέρονται για την λύση του και ερμηνεύουν κατά το δοκούν τις τεχνικές προδιαγραφές, οι οποίες και αυτές σε αρκετές περιπτώσεις είναι ελλείψεις ή χρειάζονται επικαιροποίηση.

Είναι πάγια θέση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων από το 2005, η θεσμοθέτηση ενός Μητροπολιτικού Φορέα Μεταφορών για την Αττική, που θα έχει ως

στόχο τον ενιαίο και ολοκληρωμένο σχεδιασμό (που δεν υπάρχει σήμερα).

Επίσης θα έχει ως στόχο τον συντονισμό και την τεχνική υποστήριξη στους υπόλοιπους εμπλεκόμενους φορείς. Ο φορέας θα παρακολουθεί, θα αξιολογεί, θα προτείνει και θα εγκρίνει το σύνολο των προτεινόμενων μέτρων σε όποιο σύστημα μεταφορών και αν ανήκουν.

Συνεπώς οι Δήμοι, χωρίς να χάσουν καμία αρμοδιότητα, θα συνεχίζουν να εκπονούν μελέτες για το δίκτυό τους και θα απευθύνονται και θα συνεννοούνται με έναν φορέα και όχι με 10 που ισχύει σήμερα.

Έχουμε κάνει αρκετές συζητήσεις με την προηγούμενη ηγεσία του υπουργείου υποδομών και μεταφορών ήδη από την προηγούμενη τετραετία. Ευελπιστούμε μέσα σε αυτήν την τετραετία κάτι να προχωρήσει. Αυτό θα είναι μια μεγάλη επιτυχία και θα έχει πολλαπλά οφέλη για τους κατοίκους. Προφανώς ο ΟΑΣΑ μπορεί και πρέπει να παίξει κρίσιμο ρόλο στον φορέα αυτό.

Έως ότου να γίνει (αν γίνει) ο μητροπολιτικός φορέας, είναι σκόπιμο να καθίσουν όλοι οι κύριοι εμπλεκόμενοι φορείς σε ένα τραπέζι (Υπουργείο, περιφέρεια, ΟΑΣΑ, Τροχαία κτλ), ως ένα συντονιστικό όργανο και να συζητήσουν και να δρομολογήσουν άμεσα μέτρα με σκοπό την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας στην Αττική. Ο Σύλλογος Συγκοινωνιολόγων μπορεί να βοηθήσει πολύ σε αυτήν την κατεύθυνση και να παίξει και κρίσιμο ρόλο στο συντονιστικό όργανο.

Τέλος, όσο αφορά το Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών του ΟΑΣΑ. Αυτό θα πρέπει να εκπονηθεί με την συμμετοχή όλων σας. Από τις έρευνες που γίνονται, θα καταγραφούν όλα τα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά των μετακινήσεων στην Αττική.

Αυτά όμως αφορούν την υφιστάμενη κατάσταση. Είναι σκόπιμο οι Δήμοι, να αναφέρουν όλα τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σχετικά με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, να ενημερώσετε για πιθανά νέα έργα, νέες αναπλάσεις, νέους πόλους έλξης μετακινήσεων που πιθανόν να σχεδιάζονται στην περιοχή σας, πιθανόν και νέα οδικά έργα που πιστεύεται ότι θα μειώσουν την διαμπερή κυκλοφορία από τον Δήμο σας, νέους πιθανούς χώρους στάθμευσης και οτιδήποτε άλλο θεωρείτε ότι πρέπει να μπει στην εξίσωση.

Δεν μπορεί να υπάρξει ενιαίος σχεδιασμός χωρίς την συμβολή όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Και το σύνθημα «πάμε όπου πας» με την κατάλληλη διαβούλευση και με την συμβολή όλων των φορέων θα μετασχηματιστεί σε «πάμε όπου θέλετε να πάτε».