

---

# Οι πρωτοβουλίες του υπουργείου Μεταφορών για την αστική κινητικότητα. Δηλώσεις Γ. Κεφαλογιάννη

---

2021/05/12 15:40 στην κατηγορία MMM

---

Σε πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας αναφέρθηκε ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Γιάννης Κεφαλογιάννης στο Οικονομικό Φόρουμ των Δελφών και στην ενότητα «Sustainable Mobility Strategies».

Στην ομιλία του ο κ. Κεφαλογιάννης ανέφερε τα εξής:

«Μια στρατηγική για τη βιώσιμη κινητικότητα, με πιθανότητες επιτυχίας στην υλοποίησή της, πρέπει να στηρίζεται σε τουλάχιστον τρεις παραδοχές.

Η πρώτη αφορά την αναγνώριση ότι ο τομέας των μεταφορών είναι από τους κυριότερους, αν όχι ο κυριότερος παράγοντας περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, καθώς και επιβάρυνσης της υγείας, συνεισφέροντας το 25% των αερίων του θερμοκηπίου που παράγονται και εκπέμπονται στις χώρες της Ε.Ε.

Η δεύτερη, λιγότερο γνωστή, αλλά εξίσου σημαντική παραδοχή έχει να κάνει με το γεγονός ότι οι μεταφορές είναι ο μόνος οικονομικός τομέας του οποίου οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου είναι μεγαλύτερες από το 1990 μέχρι σήμερα.

Αυτή με τη σειρά της σχετίζεται με μια τρίτη παραδοχή.

Παρά τις όποιες προσπάθειες έχουν καταβληθεί από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη: εθνικά κράτη, Ε.Ε., αυτοκινητοβιομηχανία, κ.ο.κ., κυρίως στην εξέλιξη μιας φιλικής προς το περιβάλλον τεχνολογίας, η δυσανάλογη αύξηση της κινητικότητας των πολιτών κατά 30% στην Ε.Ε., τα τελευταία 30 χρόνια, έχει αντισταθμίσει τα όποια περιβαλλοντικά οφέλη ή τουλάχιστον απέχουμε ακόμη πολύ από το να γίνουν ορατά.

Τι πρέπει να γίνει:

-Πρώτον, προφανώς και πρέπει να συνεχίσουμε και να εντείνουμε την προσπάθεια για **διείσδυση φιλοπεριβαλλοντικών τεχνολογιών στις μεταφορές.**

Βήματα έχουν ήδη γίνει, από την επιδότηση για την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων, τον επικείμενο διαγωνισμό που βρίσκεται σε διαβούλευση για την ανανέωση του

στόλου λεωφορείων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, την απλοποίηση του θεσμικού πλαισίου για την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και την εισαγωγή ρυθμίσεων για τη συντήρηση και επισκευή των οχημάτων.

Θα συνεχίσουμε το επόμενο διάστημα με ένα νέο θεσμικό πλαίσιο για την μετατροπή συμβατικών οχημάτων σε ηλεκτροκίνητα, καθώς και την εισαγωγή ρυθμίσεων για την ανάπτυξη υποδομών υδρογονοκίνησης, τόσο στον σιδηρόδρομο, όσο και στα οδικά οχήματα.



Αν θέλουμε ωστόσο να γίνουμε παραγωγικοί, αντιμετωπίζοντας στην ουσία το πρόβλημα θα πρέπει να ακουμπήσουμε και άλλα ζητήματα.

Ένα από αυτά, το οποίο δεν έχει βρει τη θέση που του αξίζει στον εγχώριο δημόσιο διάλογο και οφείλουμε να εστιάσουμε είναι η **ανορθολογική χρήση των μέσων μεταφοράς**, είτε λόγω νοοτροπίας είτε λόγω θεσμικών στρεβλώσεων. Ανορθολογική σημαίνει δύο πράγματα: άσκοπη ή καταχρηστική.

Τρία παραδείγματα:

-Πρώτον, ας σκεφτούμε πόσο επιβαρύνουν τη βιωσιμότητα των πόλεων τα ΙΧ οχήματα που κινούνται εντός του αστικού ιστού και μεταφέρουν κατά βάση έναν επιβάτη: Τον οδηγό.

-Δεύτερον, το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας π.χ. των ΕΔΧ οχημάτων αυτή τη στιγμή

δεν επιτρέπει τον διαμοιρασμό του οχήματος μεταξύ επιβατών με κοινή διαδρομή. Στην Ελλάδα η έννοια αυτή είναι άγνωστη.

Στην πράξη βέβαια ο διαμοιρασμός γίνεται, η περίφημη «διπλοκούρσα», αλλά γίνεται παράνομα. Με διαφυγόντα έσοδα για το δημόσιο.

Η ουσία είναι όμως ότι ούτε ο επαγγελματίας, ούτε ο πολίτης – επιβάτης έχει αυτήν επιλογή, αν το επιθυμεί.

Το αποτέλεσμα αυτής της στρέβλωσης είναι συχνά **η άσκοπη μετακίνηση οχημάτων**. Ας σκεφτούμε μόνο την «περιπλάνηση» των ΤΑΞΙ στα αστικά κέντρα μέχρι να βρουν επιβάτη.

-Τρίτο παράδειγμα. Ένα Επιβατηγό Ιδιωτικής Χρήσης με Οδηγό που μεταφέρει επιβάτες στο αεροδρόμιο, με το σημερινό θεσμικό πλαίσιο, πρέπει να γυρίσει άδαιο στην έδρα του, προκειμένου να μισθώσει ξανά επιβάτη, και αφού περάσουν τρεις ώρες.

Αυτό σημαίνει **δεκάδες άσκοπες μετακινήσεις οχημάτων στην Αθήνα**. Και των οχημάτων που επιστρέφουν άδεια από το αεροδρόμιο και εκείνων που πηγαίνουν άδεια στο αεροδρόμιο προκειμένου να παραλάβουν επιβάτες!

Σε όλα αυτά τα ζητήματα υπάρχουν λύσεις. Λύσεις που συζητούνται σε ευρωπαϊκό επίπεδο και είμαστε έτοιμοι και εμείς να υιοθετήσουμε.

Καταλυτικό ρόλο κατά τη γνώμη μου στον περιορισμό της ανορθολογικής χρήσης των μέσων μεταφοράς μπορούν να διαδραματίσουν οι ψηφιακές πλατφόρμες διαμεσολάβησης.

-Πρώτον, περιορίζουν το κόστος και βελτιστοποιούν τη λειτουργία των μέσων μεταφοράς, περιορίζοντας την άσκοπη μετακίνηση αυτών.

-Δεύτερον, περιορίζουν την άσκοπη αναζήτηση μέσων μεταφοράς των επιβατών, απελευθερώνοντας τον παραγωγικό και τον ελεύθερο τους χρόνο.

-Τρίτον, περιορίζουν την απώλεια δημοσίων εσόδων και μπορούν να δώσουν χρήσιμα στατιστικά στοιχεία για το κράτος σχετικά με τη χρήση των μέσων μεταφοράς.

Στατιστικά στοιχεία που το κράτος σήμερα δεν διαθέτει προκειμένου να ασκήσει δημόσια πολιτική.

Για όλα αυτά θα υπάρξουν το επόμενο διάστημα συγκεκριμένες καινοτόμες θεσμικές λύσεις που εγκολπώνουν προτάσεις και βέλτιστες πρακτικές άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

Το τρίτο ζήτημα που πρέπει να αντιμετωπίσουμε είναι εκείνο της αλλαγής νοοτροπίας τόσο του κράτους όσο και των πολιτών ως προς το ζήτημα της κινητικότητας.

Η κινητικότητα στις πόλεις μας έχει εισέλθει προ πολλού εντός ενός φαύλου κύκλου:

Η χρήση των μέσων μεταφοράς οδηγεί σε αύξηση της χωρητικότητας των υποδομών. Οι υποδομές με τη σειρά τους αυξάνουν περαιτέρω τη χρήση των μέσων μεταφοράς που με τη σειρά τους γεννούν την ανάγκη για νέες υποδομές.

Το αδιέξοδο είναι νομίζω προφανές σε όλους μας:

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι πλέον ο κανόνας. Η επιβάρυνση του περιβάλλοντος και της υγείας, επίσης.

Χρειαζόμαστε ένα μακροχρόνιο όραμα με επίκεντρο όχι τις υποδομές, αλλά τον συνδυασμό υποδομών, υπηρεσιών και πληροφοριών προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτικότερη λύση στις μετακινήσεις των πολιτών.