

Αθήνα - Θεσσαλονίκη ρίχνουν την περιφέρεια

- Πρώτα, δειλά βήματα διαδημοτικής σύνδεσης
- Μονόδρομος η συνεργασία ΟΤΑ - ΚΤΕΛ



Αν και η Δημοτική Συγκοινωνία από πολύ νωρίς περιλήφθηκε στις «δυνητικές» αρμοδιότητες των ΟΤΑ εντούτοις μέχρι σήμερα σε μικρό σχετικά βαθμό έχει ασκηθεί η αρμοδιότητα αυτή με επιτυχία.

Σημαντική ώθηση έδωσε ο νόμος 2963/2001 (Περί οργάνωσης και λειτουργίας δημοσίων επιβατικών μεταφορών) παρέχοντας στους Δήμους τη δυνατότητα να πληρώνουν τα τοπικά ΚΤΕΛ προκειμένου να δρομολογούν λεωφορεία στις γραμμές, που διαπίστωναν ότι υπάρχει ανάγκη. Επιπλέον, στους Δήμους του Λεκανοπεδίου Αττικής και της Θεσσαλονίκης δόθηκε η δυνατότητα σύστασης και λειτουργίας

αυτόνομων υπηρεσιών Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Αν και αρκετοί δήμοι στην Αθήνα προχώρησαν στη σύσταση αντίστοιχων υπηρεσιών, εντούτοις οι περισσότερες από αυτές αντιμετωπίζουν σοβαρό οικονομικό πρόβλημα. Όπως εξηγεί στην «ΕΤΑ» ο συγκοινωνιολόγος Νότης Παρασκευόπουλος, μέλος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, ο οποίος έχει αναλάβει αρκετές συγκοινωνιακές μελέτες τόσο σε Δήμους της Αθήνας όσο και της επαρχίας, ο λόγος για την αποτυχία αυτή είναι ότι η Δημοτική Συγκοινωνία δεν συνεπάγεται απλά την αγορά και τη δρομολόγηση κάποιων λεωφορείων.

«Απαιτούνται μεγάλες δαπάνες για τη συ-

”

Το κόστος για τις δημοτικές συγκοινωνίες όλης της χώρας ανέρχεται στα 80 εκατ. ευρώ ετησίως, όταν η κρατική επιδότηση για Αθήνα - Θεσσαλονίκη είναι 400 εκατ. ευρώ

”

”

Μόνο οι Δήμοι με μεγάλα έσοδα μπόρεσαν να αντεπεξέλθουν στη συντήρηση αυτόνομης Δημοτικής Συγκοινωνίας

”

ντήρησή τους και ασφαλώς η εξασφάλιση της απαραίτητης τεχνογνωσίας για την υλοποίηση του συγκοινωνιακού έργου και επομένως μόνο οι Δήμοι με μεγάλα έσοδα μπόρεσαν τελικά να αντεπεξέλθουν», τονίζει χαρακτηριστικά.

Συμβάσεις με υπάρχοντες συγκοινωνιακούς φορείς

Αντίθετα, τα πλέον επιτυχημένα μοντέλα Δημοτικής Συγκοινωνίας είναι αυτά στα οποία επιδιώχθηκε η συνεργασία των Δήμων με υπάρχοντες συγκοινωνιακούς φορείς. Προτείνεται δηλαδή η υπογραφή σύμβασης μεταξύ του Δήμου και των συγκοινωνιακών φορέων (ΟΑΣΑ, ΟΑΣΘ, αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ). Με αυτό τον τρόπο ο Δήμος έχει σταθερά και προϋπολογισμένα έξοδα, ο συγκοινωνιακός φορέας έχει περιθώριο κέρδους καθώς έχοντας ήδη την υποδομή, την τεχνογνωσία και το εξειδικευμένο προσωπικό υλοποιεί το έργο χωρίς να επιβαρύνεται οικονομικά ενώ τελικά και ο πολίτης απολαμβάνει πιο αξιόπιστες υπηρεσίες καθώς ο ανάδοχος φορέας δεσμεύεται από τους όρους της σύμβασης ως προς τη συχνότητα των δρομολογίων, την ποιότητα των μετακινήσεων κτλ.

«Ουσιαστικός φορέας υλοποίησης παραμένει ο Δήμος» όπως εξηγεί ο κ. Παρασκευόπουλος καθώς «εκείνος αποφασίζει ανάλογα με τις δυνατότητές του πως θέλει να υλοποιήσει το συγκοινωνιακό έργο (δρομολόγια, εισιτήρια, εκπτώτικές κάρτες, αν θέλει να είναι εντελώς δωρεάν η συγκοινωνία κτλ.) πληρώνοντας στο ΚΤΕΛ το αντίστοιχο αντίτιμο, συνήθως ανά χιλιόμετρο διαδρομής.

Σπατάλη πόρων σε Αθήνα - Θεσσαλονίκη

Σημαντική είναι και σε αυτήν την περίπτωση η προνομιακή μεταχείριση της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης εις βάρος των υπόλοιπων περιοχών της χώρας.

Όπως επισημαίνει στην ΕΤΑ ο πρόεδρος της Επιτροπής Θεσμών της ΚΕΔΚΕ Ζαχα-

ρίας Δοξαστάκης, πάγιο αίτημα της Ένωσης είναι η επέκταση του συστήματος της επιδότησης του κομίστρου των συγκοινωνιακών γραμμών που ισχύει για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, πρόταση που μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει αποδεκτή.

«Ελπίζουμε πως με το νέο χρηματοδοτικό πρόγραμμα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με την επωνυμία «Θησέας», το οποίο αντικαθιστά το υπάρχον ΕΠΤΑ και διασφαλίζει έσοδα από τα υπουργεία σε ποσοστό 39% του προγράμματος, να δοθεί εν μέρει λύση και σε αυτό το πρόβλημα καθώς πόροι που προέρχονται από το Υπουργείο Μεταφορών μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη του συστήματος δημοτικών συγκοινωνιών», τονίζει ο κ. Δοξαστάκης.

Πιο αυστηρός ο κ. Παρασκευόπουλος κάνει λόγο για τεράστια σπατάλη στο σύστημα επιδότησης των αστικών συγκοινωνιών της

Αθήνας και της Θεσσαλονίκης: «Με βάση τους υπολογισμούς των αναγκών για 40 αστικά κέντρα και για την επιδότηση των οδικών συγκοινωνιών σε όλες τις απομακρυσμένες και «άγονες» νησιωτικές ή ορεινές περιοχές το κόστος για τη λειτουργία Δημοτικών Συγκοινωνιών μέσω ανάθεσης στα ΚΤΕΛ δεν υπερβαίνει τα 80 εκατομμύρια ευρώ ετησίως. Μόνο για την επιδότηση των συγκοινωνιών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης το κράτος δαπανά ετησίως περίπου 400 εκατομμύρια ευρώ εκ των οποίων με μια πιο ορθολογική διαχείριση τα 100 θα μπορούσαν να περικοπούν και να κατευθυνθούν προς την περιφέρεια» τονίζει ο κ. Παρασκευόπουλος και προσθέτει: «Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του ΟΑΣΘ στη Θεσσαλονίκη, ο οποίος «καλομαθημένος» από το αποικιοκρατικό χαρακτήρα καθεστώσ λειτουργίας του, όταν πριν τρία χρόνια του ζητήθηκε η επέκταση των λεωφορειακών του γραμμών προς 14 Δήμους της Δυτικής Θεσσαλονίκης ζήτησε αύξηση της επιδότησής του από το κράτος κατά 3 δις δρχ με τιμές εκείνης της εποχής. Το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο έκανε μία μελέτη για το κόστος της επέκτασης αναφέροντας πως χρειάζονται μόνο δύο δις αύξηση, ενώ το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης πρότεινε να αναλάβει το έργο με 1,5 δις δρχ. Μέσω πολιτικών πιέσεων ο ΟΑΣΘ κατάφερε να πάρει το έργο αποσπώντας 3 δι, ενώ και το ΚΤΕΛ έκανε πίσω εξασφαλίζοντας άλλου είδους ανταλλάγματα (π.χ. επιδότηση του πλεονάζοντος προσωπικού του κτλ). Εκείνοι όμως που ζημιώθηκαν τελικά ήταν οι ίδιοι οι πολίτες αφού επιβαρύνθηκε ο κρατικός προϋπολογισμός κατά 1,5 δις παραπάνω, χρήματα που θα μπορούσαν να είχαν κατευθυνθεί στην επιδότηση των συγκοινωνιών της περιφέρειας».

Η ως τώρα εμπειρία

Σε ό,τι αφορά την Αττική ιδιαίτερα επιτυχημένη κρίνεται η δημοτική συγκοινωνία του Δήμου Γαλατσίου όπου υπογράφηκε προ-



”

Φως στο τούνελ από τις χρηματοδοτήσεις του Υπουργείου Μεταφορών στο νέο πρόγραμμα «Θησέας»

”

γραμματική σύμβαση με τον ΟΑΣΑ δημιουργώντας δύο γραμμές μίνι μπας (623 και 624) τις οποίες ο ΟΑΣΑ έχει εντάξει στο πρόγραμμα των δρομολογίων του, ενώ το κόστος λειτουργίας καταβάλλεται από τον Δήμο Γαλατσίου.

Στα αστικά κέντρα της υπόλοιπης Ελλάδας ως τα πλέον επιτυχημένα χαρακτηρίζονται τα μοντέλα των Δήμων Κομοτηνής και Κοζάνης, όπου επίσης υπεγράφησαν συμβάσεις με τα τοπικά αστικά ΚΤΕΛ. Χαρακτηριστικό είναι πως οι Δήμοι έχουν προχωρήσει σε ιδιαίτερα συμφέρουσες συμβάσεις με τα τοπικά ΚΤΕΛ καθώς το κόστος στις αστικές περιοχές είναι κάτω από 2 ευρώ ανά χιλιόμετρο, όταν εντός της Θεσσαλονίκης ο ΟΑΣΘ έχει κόστος 4,5 ευρώ το χιλιόμετρο και εντός της Αθήνας ο ΟΑΣΑ 7 ευρώ το χιλιόμετρο.

Σε ό,τι αφορά τους Καποδιστριακούς Δήμους η κατάσταση είναι πιο δύσκολη καθώς πολλοί από αυτούς έχουν συσταθεί από πολλά απομακρυσμένα χωριά, τα οποία σε αρκετές περιπτώσεις συνδέονται με δύσβατους δρόμους. Σε αυτές τις περιπτώσεις αν και το συγκοινωνιακό έργο είναι πιο δύσκολο εντούτοις και πάλι η καλύτερη λύση είναι η ανάθεση του έργου στα υπεραστικά ΚΤΕΛ καθώς αν και το κόστος είναι σημαντικά αυξημένο, δεν είναι απαγορευτικό για την υλοποίηση της υπηρεσίας. Χαρακτηρι-

στικότερο παράδειγμα είναι η Δημοτική Συγκοινωνία στο Δήμο Μαλίων Ηρακλείου.

Διαδημοτική συγκοινωνία

Αρκετές, τέλος, είναι οι περιπτώσεις όπου όμοροι Δήμοι προσπαθούν από κοινού να αντιμετωπίσουν τις συγκοινωνιακές τους ανάγκες. Από τα πιο επιτυχημένα παραδείγματα στο Λεκανοπέδιο είναι η διαδημοτική συγκοινωνία που ήδη από το 1998 έχει θέσει σε λειτουργία ο Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αθήνας (ΑΣΔΑ) δημιουργώντας τις γραμμές 891 (Αιγάλεω - Περιστέρι - Σταθμός Μετρό Σεπολίων) και 892 (Αγία Βαρβάρα - Χαϊδάρη - Αιγάλεω - Περιστέρι - Ίλιον - Άγιοι Ανάργυροι).

Και σε αυτή την περίπτωση υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του Συνδέσμου και του ΟΑΣΑ ενώ αξιοποιήθηκε και το αστικό πιλοτικό πρόγραμμα SWANS. Αντίστοιχες προτάσεις βρίσκονται σε στάδιο επεξεργασίας για τη σύνδεση του Γαλατσίου με τα Πατήσια και το Χαλάνδρι καθώς και για τους Δήμους του Πειραιά. Επίσης, ανάλογη κίνηση

έχει υπάρξει και στους Δήμους των Μεσογείων για τη σύνδεση των περιοχών αυτών με το δίκτυο του προαστιακού σιδηροδρόμου. Ήδη πραγματοποιήθηκε κοινή σύσκεψη των φορέων της περιοχής με τους εκπροσώπους του ΚΤΕΛ και αναμένονται εξελίξεις στο επόμενο διάστημα.

Στην επαρχία έχουν γίνει προσπάθειες σύστασης διαδημοτικής συγκοινωνίας με χαρακτηριστικότερα παραδείγματα τις περιοχές του κάμπου της Μεσσαράς στο Ηράκλειο και της περιοχής Καστελίου - Κολυμβαρίου του Νομού Χανίων.

Ο δήμαρχος Μοιρών Ηρακλείου Παναγιώτης Σφακιανάκης τονίζει στην «ΕΤΑ» πως η Νομαρχία Ηρακλείου πληρώνει μέχρι σήμερα περίπου 130 εκατομμύρια για τη μεταφορά των μαθητών της περιοχής της Μεσσαράς ενώ οι 7 δήμοι έχουν κάθετη σύνδεση με το Ηράκλειο αλλά όχι οριζόντια μεταξύ τους.

«Προτείναμε στο πλαίσιο της διαδημοτικής συνεργασίας να βάλουμε από κοινού τα χρήματα και σε συνεργασία με το ΚΤΕΛ να αγοράσουμε με leasing λεωφορεία, ώστε να προχωρήσουμε στο έργο αυτό. Η σχετική μελέτη κατατέθηκε στον νέο περιφερειάρχη και μετά τις πρώτες συσκέψεις είμαστε έτοιμοι να συζητήσουμε το θέμα με τον υπουργό Εσωτερικών».

Προς την ίδια κατεύθυνση, ο νόμος δίνει τη δυνατότητα σε Δήμους που έχουν στην ιδιοκτησία τους λεωφορεία ακόμα να τα παραχωρήσουν στον ανάδοχο συγκοινωνιακό φορέα για όσο καιρό διαρκεί η σύμβαση με αντίστοιχη μείωση του συνολικού κόστους για τον Δήμο.

Με τον τρόπο αυτό, όπως τονίζει ο κ. Παρασκευόπουλος, θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν αποτελεσματικά τα 1000 λεωφορεία που παραχώρησε το Υπουργείο Εσωτερικών στους Δήμους όταν εφαρμόστηκε το πρόγραμμα Καποδιστριας και τα οποία σε αρκετές περιπτώσεις χρησιμοποιούνται ελάχιστα ή σκουριάζουν σε κάποια υπόστεγα». ■



Ενιαίος

συγκοινωνιακός φορέας στην Αττική

Σειρά επαφών με φορείς της Αυτοδιοίκησης και συγκοινωνιολόγους ξεκίνησε ο υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών Μιχάλης Λιάπης με σκοπό την καταγραφή των συγκοινωνιακών προβλημάτων της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας και απώτερο στόχο την κατάρτιση του συγκοινωνιακού χάρτη της Αθήνας.

Στις 22 Σεπτεμβρίου πραγματοποιήθηκε η πρώτη σύσκεψη με τη συμμετοχή των εκπροσώπων της Αυτοδιοίκησης αλλά και της διοίκησης του ΟΑΣΑ.

Στη συνάντηση συμμετείχαν ο υφυπουργός Μεταφορών Αναστάσιος Νεράντζης, η υπερχονομάρχης Αθηνών-Πειραιώς Φώφη Γεννηματά, η δήμαρχος Αθηναίων Ντόρα Μπακογιάννη, ο πρόεδρος της ΤΕΔΚΝΑ Πέτρος Φιλίππου και ο πρόεδρος του ΟΑΣΑ Σ.Σιμόπουλος.

Από την πλευρά των εκπροσώπων της Αυτοδιοίκησης τέθηκε το αίτημα της δημιουργίας ενός ενιαίου φορέα διαχείρισης, ο οποίος θα αντιμετώπιζε μητροπολιτικά το συγκοινωνιακό πρόβλημα της πρωτεύουσας, φορέα που τόσο ο Δήμος Αθηναίων, όσο και η υπερχονομαρχία αλλά και η ΤΕΔΚΝΑ δήλωσαν πρόθυμοι να συμμετάσχουν.

Μιλώντας στην ΕΤΑ ο πρόεδρος της ΤΕΔΚΝΑ Πέτρος Φιλίππου τόνισε πως είναι πλέον καιρός να δημιουργηθεί ένας φορέας, ο οποίος θα συντονίζει τη λειτουργία όλων των συγκοινωνιακών φορέων της Αττικής (ΟΑΣΑ, ΗΛΠΑΠ, ΤΡΑΜ, ΜΕΤΡΟ, Προαστιακός, Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος, Δημοτικές Συγκοινωνίες), οι οποίοι μέχρι στιγμής λειτουργούν περίπου αυτόνομα, χωρίς ωστόσο να καλύπτονται επαρκώς οι ανάγκες των κατοίκων.

Επίσης ο κ. Φιλίππου ανέφερε πως πρέπει να γίνει καταγραφή των μετακινήσεων πληθυσμού εντός του Λεκανοπεδίου, καθώς παρατηρείται αύξηση πληθυσμού στα δυτικά, βόρεια και ανατολικά προάστια, αλλά και η επανεξέταση της τιμολογιακής πολιτικής των μέσων μεταφοράς στη λογική του πραγματικού συντονισμού τους ώστε να μη χρειάζεται για μια διαδρομή ο επιβάτης να χρησιμοποιήσει δύο και τρία διαφορετικά εισιτήρια.

Τέλος, οι εκπρόσωποι της Αυτοδιοίκησης τόνισαν την ανάγκη δημιουργίας νέου θεσμικού πλαισίου για τη σύσταση και λειτουργία δημοτικών συγκοινωνιών με κυριότερο στόχο την ενδοδημοτική επικοινωνία και τη μεταφορά των κατοίκων προς τα κομβικά σημεία του ευρύτερου συγκοινωνιακού δικτύου) π.χ. σταθμούς ΜΕΤΡΟ, γραμμές κορμούς του ΟΑΣΑ κ.τλ).

Η δήμαρχος Αθηναίων Ντόρα Μπακογιάννη τόνισε πως για τον αρτιότερο σχεδιασμό απαιτείται συνεργασία της Πολιτείας με την Τοπική Αυτοδιοίκηση η οποία έχει άμεση γνώση του μεγέθους του προβλήματος σε κάθε γειτονιά και σε όλους τους δήμους. Από την πλευρά του ο υπουργός Μ. Λιάπης έκανε κατ' αρχήν δεκτές τις προτάσεις των εκπροσώπων της Αυτοδιοίκησης, τονίζοντας πως ο διάλογος με τους φορείς θα συνεχιστεί μέχρι να καταλήξει στην εκπόνηση του νέου συγκοινωνιακού χάρτη της πρωτεύουσας, επισημαίνοντας ιδιαίτερα τη συμβολή της Αυτοδιοίκησης στο έργο αυτό. Έως το τέλος Σεπτεμβρίου αναμένεται να πραγματοποιηθεί σύσκεψη του κ. Λιάπη με εξειδικευμένους επιστήμονες συγκοινωνιολόγους, ενώ στον διάλογο θα συμμετάσχουν οι εκπρόσωποι των εργαζομένων στα μέσα

μαζικής μεταφοράς αλλά και άλλοι κοινωνικοί φορείς.

Ταυτόχρονα, οι εκπρόσωποι της Αυτοδιοίκησης έθεσαν στον υπουργό Μεταφορών μία σειρά αιτημάτων που συνδέονται άμεσα με τις κυκλοφοριακές συνθήκες στην πόλη, όπως η διατήρηση σε μόνιμη βάση του ολυμπιακού ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων τη νύχτα, γεγονός που όπως τονίσει ο κ. Φιλίππου θα συνέβαλλε στη διευκόλυνση της κίνησης των μέσων μεταφοράς και κατ' επέκταση στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στην πρωτεύουσα. ■

