

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
«ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ»**

ΡΕΠΟΡΤΑΖ
ΗΛΙΑ ΜΠΕΝΕΚΟΥ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΣΥΝ - ΚΟΙΝΩΝΙΑ»

250 συμμετέχουν δήμοι στην πιλοτική εφαρμογή

Μικροί και απομακρυσμένοι δήμοι οι περισσότεροι ενδιαφερόμενοι

Με ιδιαίτερο ενδιαφέρον «αγκάλιασαν» οι δήμοι ανά τη χώρα, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δημοτικής Συγκοινωνίας «ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ» που προωθεί η ΚΕΔΚΕ σε συνεργασία με τα υπουργεία Εσωτερικών και Μεταφορών και στοχεύει στην άρση της κοινωνικής, γεωγραφικής και οικονομικής απομόνωσης των ΟΤΑ της Περιφέρειας και ιδίως των Καποδιστριακών, καθώς και στην προώθηση της προσπελασιμότητας και της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης.

Οι δήμοι που συμμετέχουν στο πρόγραμμα, σε συνεργασία με τα ΚΤΕΛ της περιοχής τους θα μπορούν να προσφέρουν Δημοτικές Συγκοινωνίες σε απομακρυσμένες περιοχές και σε αστικά κέντρα της Περιφέρειας.

Ανταποκρινόμενοι στην προτροπή της ΚΕΔΚΕ, σχεδόν 250 δήμοι απέστειλαν - μέχρι το τέλος Ιουνίου, οπότε ήταν και η καταληκτική προθεσμία - αιτήσεις και τεχνικά δελτία προκειμένου να συμμετάσχουν στο πρόγραμμα. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον επέδειξαν όπως ήταν φυσικό μικροί και απομακρυσμένοι δήμοι, οι οποίοι αντιμετωπίζουν πιο έντονα προβλήματα. Μεταξύ αυτών αναφέρουμε ενδεικτικά το Δήμο Ασπίου Κοζάνης, Οιχαλίας Τρικάλων, Βέλου Κορινθίας, Δομνίστας Ευρυτανίας, Φουρνά Ευρυτανίας, Τσοτλίου Κοζάνης, Φυτειών Αιτωλοακαρνανίας και Πύδνας Πιερίας. Ενδιαφέρον υπήρξε όμως και από αρκετές πρωτεύουσες νομών, κυρίως από πόλεις της Περιφέρειας. Καταγράφουμε τους δήμους Κοζάνης, Κορίνθου, Ζακύνθου, Πρέβεζας, και Κέρκυρας.

Οι προτάσεις που κατατέθηκαν στην ΚΕΔΚΕ αξιολογούνται από επιτροπή εμπειρογνομώνων με

κριτήρια: την πληρότητα συμπλήρωσης του τεχνικού δελτίου, τον εξυπηρετούμενο πληθυσμό, τις οικονομικές δυνατότητες του ΟΤΑ, τη γεωγραφική - κοινωνική απομόνωση με βάση το υπάρχον συγκοινωνιακό δίκτυο της περιοχής, τη δυσκολία προσβασιμότητας, την οικονομική προσπάθεια, τη μείωση του εισιτηρίου και τη βιωσιμότητα της πρότασης.

Τα τελικά αποτελέσματα της αξιολόγησης αναμένεται να ανακοινωθούν στην ιστοσελίδα της ΚΕΔΚΕ το προσεχές διάστημα.

Σημειώνεται ότι τα προγράμματα μπορούν να είναι τόσο διαδημοτικά, όσο και υπεραστικά, χωρίς ωστόσο να υπερβαίνουν τα όρια του νομού. Εξάλλου, για την κατάθεση των προτάσεων ήταν αρκετή η υπογραφή του Δημάρχου, χωρίς να απαιτείται έγκριση από το δημοτικό συμβούλιο, ενώ το ανώτερο ετήσιο ποσό χρηματοδότησης κάθε πρότασης, είναι 200.000 ευρώ.

Όπως έχει ήδη διευκρινίσει η ΚΕΔΚΕ προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες χρηματοδότησης και για τους 924 δήμους σε όλη τη χώρα - εκτός των περιοχών εξυπηρέτησης από το ΟΑΣΑ στην Αθήνα και τον ΟΑΣΘ στην Θεσσαλονίκη - απαιτούνται ετησίως 163 εκ. ευρώ, ενώ η

κρατική χρηματοδότηση για Αθήνα και Θεσσαλονίκη ξεπερνά ετησίως τα 500 εκ. ευρώ! Με το ποσό αυτό πρακτικά, θα εξυπηρετηθούν 6,6 εκατομμύρια πολίτες με ένα κόστος 25 ευρώ ανά κάτοικο ετησίως, όταν σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη τα αντίστοιχα ποσά είναι 120 και 90 ευρώ ανά κάτοικο. Αξίζει να σημειωθεί δε ότι θα διανύονται ετησίως 75 εκατ. χιλιόμετρα με ένα χιλιομετρικό κόστος 2,17 ευρώ / χλμ, όταν τα κόστη στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη είναι μεγαλύτερα από 5 ευρώ / χλμ.

Αρχικά η χρηματοδότηση του προγράμματος έχει προταθεί να γίνει μέσω του αναπτυξιακού προγράμματος της Αυτοδιοίκησης «ΘΗΣΕΑΣ» και πιο συγκεκριμένα από τη συνεισφορά σε αυτό του υπουργείου Μεταφορών με τουλάχιστον 52 εκ. ευρώ για μια πενταετία. Η χρηματοδότηση μάλιστα από την συγκεκριμένη πηγή έχει προταθεί να είναι 12 εκ. ευρώ για το 2007 και από 20 εκ. ευρώ για τα έτη 2008 και 2009.

Παράλληλα, όμως με την εφαρμογή αυτού του προγράμματος θα ξεκινήσει από την ΚΕΔΚΕ η διαμόρφωση σχετικής πρότασης, η οποία θα κατατεθεί στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση Προσπελασιμότητας» του ΕΣΠΑ (Δ' ΚΠΣ), αφού το πρόγραμμα «ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ» βρίσκεται σε άμεση συνάφεια με αυτό, αλλά και με το ενοποιημένο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ενίσχυσης της Προσπελασιμότητας (ΕΠΕΠ), που υλοποιείται από τα υπουργεία ΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών και Επικοινωνιών που καλύπτουν τον τομέα των μεταφορών.

Η εφαρμογή του «ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ» που σε πρώτη φάση θα πραγματοποιηθεί σε πιλοτική βάση και ακολουθήσει σε πλήρη ανάπτυξη για το σύνολο των δήμων της χώρας (εκτός Αθηνών και Θεσσαλονίκης) οι οποίοι μπορούν να είναι τελικοί δικαιούχοι του προγράμματος, θα διαρκέσει από τον Σεπτέμβριο του 2007 μέχρι και τον Δεκέμβριο του 2009.

Υφιστάμενη κατάσταση

Η «ζεστή» ανταπόκριση των αιρετών στο Πρόγραμμα, κάθε άλλο παρά τυχαία μπορεί να θεωρεί, καθώς κατά κοινή διαπίστωση οι Καποδιστριακοί Δήμοι αντιμετωπίζουν έλλειμμα ενδοδημοτικής συγκοινωνιακής σύνδεσης, η οποία δημιουργεί τεράστια προβλήματα στην εξυπηρέτηση των κατοίκων.

Γερασμένος στόλος αποτελούμενος από ελάχιστα λεωφορεία, αλλά και χρεώσεις πολλών ταχυτήτων είναι η εικόνα που παρουσιάζουν οι δήμοι της χώρας, σε σύγκριση με τα πολεοδομικά συγκροτήματα Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι με εξαίρεση, τους δήμους των περιοχών πρωτεύουσας και συμπεριλαμβανόμενων, οι 900 δήμοι της υπόλοιπης χώρας δεν λαμβάνουν καμία ουσιαστική ενίσχυση για την οργάνωση και αναβάθμιση των δημοσίων συγκοινωνιών τους.

Ειδικότερα, η κρατική χρηματοδότηση των αστικών συγκοινωνιών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη ξεπερνά τα 500 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο, ενώ σε όλη την υπόλοιπη χώρα κυμαίνεται στα 100 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία μάλιστα αφορούν κυρίως τις δαπάνες για μεταφορά μαθητών και ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Τα αποτελέσματα της πολιτικής αυτής, σύμφωνα

και με τα στοιχεία μελέτης για το δίκτυο αστικών συγκοινωνιών σε 34 πόλεις της περιφέρειας, που είχε παρουσιαστεί παλαιότερα είναι ορατά και σε αριθμούς:

- Η μέση ηλικία των λεωφορείων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη είναι περίπου 5 χρόνια, όταν τα λεωφορεία των ΚΤΕΛ έχουν πανελλαδικά μέσο όρο ηλικίας 12,9 χρόνια, ενώ υπάρχουν και περιπτώσεις όπως αυτή της Πάτρας όπου η μέση ηλικία τους πλησιάζει τα 20.
- Στην Αθήνα αντιστοιχούν 1.458 κάτοικοι ανά λεωφορείο, στη Θεσσαλονίκη 1.669 κάτοικοι ανά λεωφορείο, την ώρα που σε 34 άλλες πόλεις της περιφέρειας η αναλογία είναι 2.204 κάτοικοι ανά λεωφορείο.
- Ο μέσος όρος εργαζομένων ανά λεωφορείο είναι αντίστοιχα 3,5 για την Αθήνα, 4,3 για τη Θεσσαλονίκη και μόνον 1,7 για τις 34 πόλεις της περιφέρειας
- Η απουσία επιδότησης όπως είναι φυσικό έχει άμεσα αποτελέσματα και σε ό,τι αφορά τις τιμές των εισιτηρίων. Οι κάτοικοι των περιφερειακών αστικών κέντρων και των αγροτικών περιοχών είναι αναγκασμένοι να πληρώνουν ένα πολύ πιο ακριβό εισιτήριο και μάλιστα για μικρότερες αποστάσεις. Έτσι, το κόστος του εισιτηρίου φτάνει το 1 ευρώ για μετακίνηση μέχρι 2 χιλιομέτρων, λειτουργώντας αποτρεπτικά στη χρήση του λεωφορείου και οδηγώντας και πάλι στην επιλογή του αυτοκινήτου.

Αναφέρουμε χαρακτηριστικά ότι σε μεγάλη πόλη της περιφέρειας οι φοιτητές πληρώνουν για την καθημερινή τους μετακίνηση στο πανεπιστήμιο 0,60 ευρώ, δηλαδή 58% περισσότερο από την αντίστοιχη χρέωση για τους φοιτητές στην Αθήνα.

Βόμβα για τη συνοχή των Καποδιστριακών δήμων

Η κατάσταση που διαμορφώνεται στους περισσότερους Καποδιστριακούς δήμους λόγω της ελλιπούς συγκοινωνίας είναι δραματική: στους περισσότερους από αυτούς δεν υπάρχει πρόσβαση στο κέντρο του νομού, ενώ παράλληλα καταγράφεται παντελής έλλειψη ενδοδημοτικής συγκοινωνίας μεταξύ των διαμερισμάτων κάθε Καποδιστριακού δήμου, γεγονός που υπονομεύει τη συνοχή των δήμων, απειλεί να τινάξει στον αέρα το θεσμό των συνενώσεων, ενώ πάνω από όλα συντε-

λεί στην επιβράδυνση των τοπικών ρυθμών ανάπτυξης και της άμβλυνσης των περιφερειακών ανισοτήτων. Την ίδια ώρα τα ΚΤΕΛ επιλέγουν όπως

είναι φυσικό τις λεγόμενες «γόνιμες» γραμμές, να εκτελούν δηλαδή συγκοινωνίες σε βασικούς οδικούς άξονες, ενώ στα χωριά πηγαίνουν μόνον για τη μεταφορά μαθητών, η οποία χρηματοδοτείται από το κράτος. Αυτό έχει ως συνέπεια πολλά χωριά να επικοινωνούν, με το κέντρο του δήμου ή τις γύρω περιοχές μόνο τις ημέρες λειτουργίας των σχολείων και μάλιστα μέσω δύο μόνο δρομολογίων, ενός πρωινού και ενός απογευματινού.

Δεν είναι λίγες και οι περιπτώσεις κατοίκων μικρών οικισμών της περιφέρειας, οι οποίοι ακόμη και όταν χρησιμοποιούν τα λεωφορεία είναι αναγκασμένοι να αποβιβάζονται πάνω στον κεντρικό οδικό άξονα, με αποτέλεσμα να πρέπει να περπατήσουν έως και 2 χιλιόμετρα για να φτάσουν στο χωριό τους!

Μπροστά σε αυτό το αδιέξοδο πολλοί δήμοι επιχείρησαν με δικά τους μέσα να καλύψουν το κενό στο χώρο των συγκοινωνιών χρηματοδοτώντας από τους δημοτικούς προϋπολογισμούς δικές τους αστικές ή υπεραστικές γραμμές ή δημιουργώντας νέες γραμμές σε συνεργασία με τα τοπικά ΚΤΕΛ για την εξυπηρέτηση των δημοτών.

Ωστόσο, το κόστος λειτουργίας απεδείχθη τεράστιο, οδηγώντας την όλη προσπάθεια σε ναυάγιο.

