

## **ΜΕΣΑ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΕΣ ΠΟΛΕΙΣ (Απρίλιος 2004)**

Η βελτίωση της ποιότητας ζωής στα μεγάλα αστικά κέντρα με τον ιδιαίτερα βεβαρημένο οικιστικό ιστό και τα ασφυκτικά κυκλοφοριακά προβλήματα είναι ένα διαρκές ζητούμενο, όπου τα μέσα σταθερής τροχιάς προσφέρουν αντικειμενικά αποτελεσματικές απαντήσεις. Η ποιότητα ζωής στο αστικό περιβάλλον είναι η συνολική αντίληψη και ο βαθμός ικανοποίησης του πολίτη από την καθημερινή λειτουργία της πόλης και χρήση των παρεχόμενων υπηρεσιών της. Η αποτελεσματική εξυπηρέτηση του επιβάτη από τις αστικές συγκοινωνίες και η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος με έργα περιβαλλοντικής αναβάθμισης και αναπλάσεων αποτελούν κρίσιμες προϋποθέσεις για τη βιώσιμη λειτουργία των σύγχρονων πόλεων. Η ατμοσφαιρική ρύπανση βρίσκεται σήμερα στην κορυφή της υποβάθμισης των περιβαλλοντικών συνθηκών, όμως οι ρύποι που παράγονται από μια μέση ιδιωτική μετακίνηση με ΙΧ είναι περίπου 150 φορές περισσότεροι από την αντίστοιχη μετακίνηση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Το αυτοκίνητο είναι το μέσο μεταφοράς που ευθύνεται για το 80% και πλέον της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Το 1971 τα οχήματα που κυκλοφορούσαν στην χώρα ανέρχονταν σε 414.046, ενώ το 2001 σε 5.389.996 και από αυτά τα 3.423.704 επιβατικά (εκ των οποίων πάνω από 2.000.000 κυκλοφορούν στην Αττική). Ειδικά για την Αττική, ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ που σήμερα ξεπερνά τα 400 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους, το 2010 θα ξεπεράσει τα 500 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους. Και βέβαια από μελέτες διασταυρώνονται τα απογοητευτικά στοιχεία «καθημερινής εμπειρίας» της στάθμευσης: το 21% των οδηγών ΙΧ οδηγεί περισσότερο από δύο ώρες, ειδικότερα για τη στάθμευση το 44% αφιερώνει τουλάχιστον 20 λεπτά ενώ το 20% αφιερώνει από μισή ώρα έως και 40 λεπτά. Μόνο στον εσωτερικό δακτύλιο, σε σύνολο 100.000 θέσεων στάθμευσης το 35% είναι παράνομες και στο εμπορικό κέντρο της πόλης σε σύνολο 50.000 θέσεων το 40% είναι παράνομες.

Στον αντίποδα, τα μέσα σταθερής τροχιάς προσφέρουν μετακίνηση με ταχύτητα, συνέπεια, αξιοπιστία και ασφάλεια. Προσφέρουν σταθερούς χρόνους μετακίνησης σε άνετο και ευχάριστο περιβάλλον για τους επιβάτες. Η εμπειρία της χρήσης του μετρό της Αθήνας (σήμερα 18 χλμ. δίκτυο με 19 σταθμούς) είναι καταλυτική και την βιώνουν καθημερινά οι επιβάτες που το εμπιστεύονται, με πάνω από 500.000 επιβιβάσεις καθημερινά. Παράλληλα, αναφορικά με το επίπεδο ικανοποίησης και εξυπηρέτησης πελατών και κοινού (επιβατών) η ΑΜΕΛ (η Εταιρεία που λειτουργεί το μετρό της Αθήνας) καταλαμβάνει την υψηλότερη θέση στον σχετικό ευρωπαϊκό δείκτη EPSI (European Performance Satisfaction Index) μεταξύ κλάδων επιχειρήσεων σε διάφορους τομείς κατόπιν έρευνας που διενεργήθηκε στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ποιότητας (European Organization for Quality).

Προκύπτει επίσης από έρευνα ότι η αποτελεσματικότητα του μετρό της Αθήνας (της «ραχοκοκαλιάς» του συστήματος μεταφορών της πόλης) αναβαθμίζει συνολικά την εικόνα και τον ρόλο όλων των ΜΜΜ που δρουν βεβαίως συμπληρωματικά. Όσον αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση, παρουσιάζονται ενδεικτικά ποσοστιαίες διαφορές πριν και μετά τη λειτουργία του μετρό (ποσοστιαίες μειώσεις των ρύπων): διοξείδιο του θείου 4%, μονοξείδιο του άνθρακα 7%, διοξείδιο του αζώτου 7%, όζον 12%, καπνός 5%. Επίσης, με τη λειτουργία του μετρό επιτυγχάνεται σημαντική μείωση των οχηματοχιλιομέτρων των οδικών μέσων μεταφοράς με σημαντικές επιπτώσεις στην ηχορρύπανση, αλλά και στα τροχαία ατυχήματα. Η ετησιοποιημένη αυτή απομείωση μεταφορικού έργου των ιδιωτικών μέσων ανέρχεται σε 761 εκατ. οχηματοχιλιόμετρα. Κατά συνέπεια, η επέκταση του δικτύου μετρό αποτελεί αναγκαιότητα ύψιστης προτεραιότητας που προωθείται η υλοποίηση: της Εθνική Ήμινα - Δουκ. Πλακεντίας (5,9 χλμ., 5 σταθμοί), Σεπόλια - Ήγιος Αντώνιος - Θηβών (2,8 χλμ., 3 σταθμοί), Δάφνη - Ήγιος Δημήτριος / Αλ. Παναγούλης (1,2 χλμ., 1 σταθμός), Μοναστηράκι - Αιγάλεω (4,3 χλμ., 3 σταθμοί), Ήγιος Δημήτριος / Αλ. Παναγούλης - Α/Δ Ελληνικού (4,2 χλμ., 4 σταθμοί), Αιγάλεω - Πειραιάς (8,2 χλμ., 6 σταθμοί), Πανεπιστήμιο - Γαλάτσι (6,3 χλμ., 6 σταθμοί), Πανόρμου - Μαρούσι (7,5 χλμ., 5 σταθμοί). Επίσης, ιδιαίτερη αναγκαιότητα αποτελεί η λειτουργία των σταθμών μετεπιβίβασης σε σταθμούς του μετρό της Αθήνας και προωθείται η υλοποίησή τους.

Το τραμ σε πρώτη φάση θα καλύπτει ένα δίκτυο γραμμών (26 χλμ.) που συνδέει το κέντρο της πόλης (Σύνταγμα) δια μέσου Νέας Σμύρνης και Παλαιού Φαλήρου, με το Νέο Φάληρο (Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας) και τη Γλυφάδα. Θα μεταφέρει 80.000 επιβάτες την ημέρα. Βεβαίως ήδη προγραμματίζονται και μελετώνται επεκτάσεις (Σταθμός Λαρίσης - Λεωφόρος Αλεξάνδρας - Γουδί - Πολυτεχνειούπολη - Πανεπιστημιούπολη, Νέο Φάληρο - Κέντρο Πειραιά - Σταθμός ΗΣΑΠ/ΟΣΕ).

Η ανάπτυξη του δικτύου του προαστιακού σιδηρόδρομου θα διευκολύνει σημαντικά τη ζωή όχι μόνο του μητροπολιτικού κέντρου, αλλά και των δορυφορικών πόλεων της Αθήνας. Θα αναπτύξει περιοχές, θα συντμήσει αποστάσεις, θα δημιουργήσει συνθήκες προκειμένου να μειωθεί η κίνηση των ιδιωτικής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων.

Επίσης στο σύστημα μέσων σταθερής τροχιάς (μετρό, τραμ, προαστιακός) ανήκει και το ήδη υφιστάμενο δίκτυο των ΗΣΑΠ υλοποιώντας το τρέχον πρόγραμμα αναβάθμισης/ανακαίνισης των σταθμών και ανανέωσης του στόλου. Για το μετρό Θεσσαλονίκης (11,5 χλμ., 16 σταθμοί) ήδη έχει προκηρυχθεί ο διαγωνισμός για την επιλογή αναδόχου για την κατασκευή του έργου. Επίσης προβλέπονται και δύο γραμμές τραμ για την περαιτέρω συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της πόλης.

Πρέπει εξάλλου να υπογραμμισθεί ότι η εγκατάσταση και λειτουργία μέσου σταθερής τροχιάς «αναβιώνει» και σε άλλες ελληνικές πόλεις ως προοπτική για την

περιβαλλοντική αναβάθμιση και γενικότερη ανάπτυξη της πόλης: στην Καλαμάτα η εγκατάσταση και λειτουργία υπερελαφρού τραμ (ULRT) μήκους δικτύου 11 χλμ. προωθείται με την ολοκλήρωση του σχεδιαστικού, μελετητικού και διαδικαστικού πλαισίου, ενώ έχει διασφαλισθεί η χρηματοδότηση του έργου από τον χρηματοδοτικό μηχανισμό ΕΖΕΣ (85%) και ίδια συμμετοχή του Υπ. Οικονομίας & Οικονομικών (15%), αλλά και σε Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλο, Λάρισα έχουν προχωρήσει προκαταρκτικές μελέτες και συναφείς διερευνήσεις.

Εκτός βέβαια από τη δημιουργία και την αναβάθμιση των υποδομών και του τροχαίου υλικού που επιτελείται από την Πολιτεία και τους συγκοινωνιακούς φορείς, κρίσιμη είναι η ανάπτυξη συνείδησης και κουλτούρας για τη χρήση των ΜΜΜ ήδη με οργανωμένα προγράμματα από την πρωτοβάθμια εκπαίδευση (π.χ. το πρόγραμμα Μετρό & Παιδί της ΑΜΕΛ), αλλά και η συνεχής προβολή και διάχυση της πληροφόρησης για τις παρεχόμενες μεταφορικές υπηρεσίες με κεντρικό μήνυμα «αφήστε το αυτοκίνητο, πάρτε συγκοινωνία». Και εδώ βέβαια απαιτείται η συνεργασία αρκετών φορέων (Τοπική Αυτοδιοίκηση, Επιμελητήρια, Επιστημονικοί φορείς & Σύλλογοι κ.ά.), προκειμένου να δημιουργηθεί και να διαχυθεί η κρίσιμη μάζα πληροφόρησης και ενημέρωσης.

Το παρόν κείμενο δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ» το Σάββατο 17 Απριλίου 2004.