

# Γιάννης Μεταξιώτης: Μπορεί να υπάρχει λύση στο χάος της μετακίνησης στο Λεκανοπέδιο Αττικής;

Η τελευταία σαραντακονταετία και πλέον χαρακτηρίζεται από τη χαοτική, αλματώδη αλλά και πολυσύνθετη ανάπτυξη του αστικού ιστού των πόλεων η οποία διαμορφώνει νέους όρους στην μετακίνηση των πολιτών, των προϊόντων και των αγαθών.

Αυτή η νέα διαμορφωθείσα κατάσταση συντελεί στην αύξηση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι αστικές επιβατικές μετακινήσεις των πολιτών και των αγαθών αλλά και στην αύξηση των δυσμενών τους επιπτώσεων στους πολίτες, στην κοινωνία και στο περιβάλλον.

Η συνεργασία, η αλληλοσυσχέτιση και η συμπληρωματικότητα των μέσων μεταφοράς ως ιδέα δεν είναι κάτι καινούργιο. Μελετώντας την κατάσταση που έχει επικρατήσει στις μεταφορές διαχρονικά, διαπιστώνεται ότι:

Ενώ το κάθε μέσο (ΙΧ, Λεωφορείο, TRAM, METRO, TRAINO) θεωρητικά είναι σχεδόν αυ-τόνομη οικονομική μονάδα, ταυτόχρονα είναι και άμεσα εξαρτώμενο τόσο από τη δρα-στηριότητα των ροών του άλλου μέσου μεταφοράς, όσο και από το συνολικό μεταφορι-κό σύστημα. Αυτή η συνοπτική ανάλυση τοποθετεί ως αναγκαιότητα την υιοθέτηση και την εφαρμογή νέων πολιτικών και διαδικασιών. Πολιτικές οι οποίες συνδυαστικά με τις σύγχρονες εφαρμοσμένες τεχνολογίες των μέσων επικοινωνίας και πληροφορικής, μπορεί να παράγουν βελτιστοποίηση σε ένα νέο ολοκληρωμένο διαχειριστικό σύστημα αστικής μεταφοράς προσώπων και αγαθών, αλλά και στην οργάνωση της καλύτερης ανάπτυξης των τοπικών αγορών.

Επιπρόσθετα στις τελευταίες δεκαετίες, έχει διαπιστωθεί ότι η ζήτηση για τις ανάγκες της κίνησης στην κοινωνία των πολιτών

ολοένα και αυξάνεται δημιουργώντας την α-νάγκη για καλύτερα οργανωμένες αστικές επιβατικές μεταφορές εντός της πόλης αλλά και ενδιάμεσα στον αστικό ιστό των συγκοινωνούντων πόλεων και των τοπικών αγο-ρών.

Οι συνδυασμένες αστικές επιβατικές μεταφορές στην κοινωνία των πολιτών, αποτε-λούν το μοναδικό μέσο στην οργάνωση των μεγάλων πόλεων τόσο για την καλύτερη λειτουργία της μετακίνησης των πολιτών στον αστικό ιστό όσο και στην καθημερινή ε-ξυπηρέτηση των κοινωνικών αναγκών τους.

Οι συνδυασμένες αστικές επιβατικές μεταφορές διαμορφώνουν καθοριστικό ρόλο κυρίως στην ανάπτυξη και ενοποίηση των τοπικών αγορών, στην λειτουργία της εκ-παίδευσης, στην επικοινωνία των όμορων γεωγραφικά δήμων και πόλεων καθώς και στην υποστήριξη των κλάδων της οικονομίας.

Οι συνδυασμένες αστικές επιβατικές μεταφορές εντάσσονται στον τριτογενή τομέα της παραγωγής, αποτελούν προϊόν παράγωγου ζήτησης και όχι αυτοσκοπό, αφορούν δη-λαδή το μέσο για την επίτευξη του σκοπού.

Η ευκαιρία και η προοπτική για την ανάπτυξη των τοπικών αγορών των Πόλεων μπορεί να προκύψει εάν συνυπάρξουν και άλλοι παράγοντες και σύμφωνα με τους νόμους και τους παραδεκτούς κανόνες των οικονομικών, διότι καθώς θα αυξάνεται δυνητικά η απόσταση οικονομικής μεταφοράς για τα παραγόμενα αγαθά, τα προϊόντα και τις υπη-ρεσίες, ταυτόχρονα θα αυξάνεται στο τετράγωνο ο αριθμός των αγορών, στις οποίες πλέον τα συγκεκριμένα προϊόντα, αγαθά αλλά και οι πολίτες έχουν πρόσβαση, αφού οι αγορές εξαρτώνται πάντα από την καλυπτόμενη έκταση.

Σε συσχέτιση με τα ανωτέρω όταν συνάδει και η παράλληλη διαμόρφωση των εμπο-ρευματικών κέντρων 'Open Mall' στις περιφερειακές αγορές σε συνδυασμό με τις θε-τικές δημιουργικές παρεμβάσεις από την τοπική αυτοδιοίκηση, τους τοπικούς φορείς, τα επαγγελματικά επιμελητήρια μέσω των προγραμμάτων ΕΣΠΑ αλλά

και με το μεράκι και την συμμετοχή των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (Μμε) για την ανάδειξη των τοπι-κών συγκριτικών πλεονεκτημάτων μπορεί να φέρει τις Πόλεις στην σύγχρονη εποχή δίνοντάς τους πολλές προοπτικές.

Η ακραία φιλελεύθερη οικονομική θέση θα διατύπωνε την άποψη ως εφαρμοσμένη πρακτική επιχειρηματολογώντας τα εξής:

Ο συντονισμός θα μπορούσε να επιτευχθεί αυτόματα (με το άορατο χέρι της αγοράς) σε μια αγορά τέλειου ανταγωνισμού όπου οι αρχές τιμολόγησης σε σχέση με την ζήτηση και με βάση το οριακό κόστος εφαρμόζονται παντού.

Η λογική αυτή, της αυτόματης διευθέτησης των διαδικασιών των μεταφορικών μέσων μέσω του μηχανισμού της αγοράς, εάν υιοθετηθεί θα επιφέρει χαοτικά και δυσεπίλυτα προβλήματα στην κυκλοφοριακή κίνηση της κοινωνίας των πολιτών αλλά και γενικότερα στην ανισόροπη ανάπτυξη της περιοχής.

Όμως σήμερα όσο ποτέ άλλοτε είναι επιτακτική η αναγκαιότητα για την αντιστροφή της κατάστασης με τη υιοθέτηση και διαμόρφωση νέων πολιτικών μέσω ενεργοποίησης μηχανισμών κρατικού σχεδιασμού και τοπικής αυτοδιοίκησης (ΣΒΑΚ) λαμβάνοντας υ-πόψη και τις τοπικές ανάγκες.

Πολιτικές οι οποίες πρέπει να έχουν ως στόχο τον καλύτερο συντονισμό με τις νέες συ-νεργατικές διεταιρικές- διαδημοτικές λύσεις στην οργάνωση των μεταφορών, με προ-τάσεις οι οποίες θα επηρεάζουν θετικά τις ζωτικές ανάγκες των χρηστών και την οικο-νομική ζωή των τοπικών κοινωνιών και της χώρας.

Μερικά χαρακτηριστικά περιβαλλοντικά και ενεργειακά στοιχεία, που παρατίθενται συνοπτικά παρακάτω, επιχειρούν να σκιαγραφήσουν την εικόνα της αναγκαιότητας υιοθέτησης του υποδείγματος των αστικών συνδυασμένων επιβατικών μετακινήσεων.

Από 6,8 έως 10,45 φορές περισσότερη ενέργεια καταναλώνεται για να μετακινηθεί έ-νας επιβάτης σε ένα χιλιόμετρο απόστασης με το Ι.Χ. αυτοκίνητο σε σύγκριση με το τρέ-νο αλλά και λεωφορείο.

Τα οδικά μέσα μεταφορών, με 16% συμμετοχή στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο, έχουν 78% συμμετοχή στην παγκόσμια κατανάλωση ενέργειας, σε αντίθεση με το τρένο το οποίο συμμετέχοντας κατά 17% στο μεταφορικό έργο, συμβάλλει μόνο στο 3% της πα-γκόσμιας κατανάλωσης ενέργειας.

Οι υπολογισμοί της σύγκρισης εκπομπής ρύπων ανάμεσα σε σιδηροδρομικές και οδι-κές μεταφορές, έχουν αποτελέσματα ποσοτικά ανάλογα με τη σύγκριση της ενεργεια-κής κατανάλωσης (από 6 έως 10 φορές γίνεται περισσότερη παραγωγή καυσαερίων στις οδικές μεταφορές σε σύγκριση με τις σιδηροδρομικές).

Η κατάληψη και η χρήση εδάφους παρουσιάζει συντριπτική διαφορά στις σιδηροδρομι-κές σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Μια κατάληψη 1,3% της συνολικής εδαφικής έκτασης από την οδική κυκλοφορία είναι αντίστοιχη για τον σιδηρόδρομο στο 0,03%, δηλαδή 43 φορές λιγότερο.

Στον ανωτέρω υπολογισμό δεν περιλαμβάνονται οι χώροι στάθμευσης. Αν λαμβάνο-νταν και οι χώροι στάθμευσης στην κατάληψη και χρήση του εδάφους τότε φυσικά η σύ-γκριση θα ήταν ακόμη πιο δυσμενής για τις οδικές μεταφορές, συνυπολογίζοντας και τις επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον. Γνωρίζουμε πολύ καλά τι σημαίνει «κυκλοφοριακό πρόβλημα» και «πρόβλημα στάθμευσης» στις σύγχρονες πόλεις.

Για τη μεταφορά ενός επιβάτη με Ι.Χ. δαπανάται έκταση οδοστρώματος περίπου 20 με 30 τετραγωνικά μέτρα (επιφάνεια οχήματος, αποστάσεις ασφαλείας, νησίδες, πεζο-δρόμια και αναλογούσα έκταση για στάθμευση), ενώ ο ίδιος επιβάτης με σιδηρόδρομο καταλαμβάνει έκταση μόνο 1 έως 1,5 τετραγωνικό μέτρο, δεδομένου ότι οι παραπάνω απαιτήσεις σε χώρο μειώνονται σημαντικά όχι μόνο λόγω της αναλογίας ανά επιβάτη που έχουν τα Μαζικά Μέσα Μεταφοράς αλλά και των ιδιαίτερα μειωμένων απαιτήσεων σε χώρο που έχουν τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς (METRO TRAINO)

Τέλος, πρέπει να σημειώσουμε το κοινωνικοοικονομικό κόστος του κυκλοφοριακού προβλήματος (καθυστερήσεις, απώλεια χρόνου,

υπερκατανάλωση ενέργειας και καυ-σίμων κ.ά)

Στο αστικό ιστό υφίστανται, διαμορφώνονται ή θα δημιουργηθούν Σταθμοί Μετρό -Τραίνου οι οποίοι εξαιτίας της σημαντικής γεωγραφικής θέσης τους, λειτουργούν ή θα λειτουργήσουν ως κέντρα & πύλες εισροών- εκροών στο μεταφορικό σύστημα και με δεδομένο την μεγάλη έλλειψη χώρων για θέσεις parking επιβάλλεται να είναι πλέον το νέο υπόδειγμα των συνδυασμένων αστικών επιβατικών μεταφορών στις σύγχρονες πόλεις το ζητούμενο

Ο Γιάννης Μεταξιώτης είναι M.Sc. Οικονομολόγος

-ΥΠΟΨΗΦΙΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΝΙΚΑΙΑΣ- ΡΕΝΤΗ  
ΜΕ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ ΝΙΚΑΙΑΣ ΡΕΝΤΗ & ΥΠΟΨΗΦΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟ ΤΟΝ  
Γιώργο Ιωακειμίδα

-ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & LOGISTICS του ΣΥΡΙΖΑ