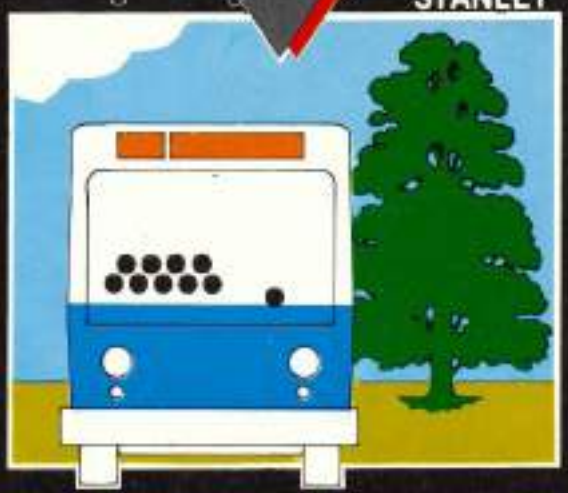
ΔΙΗΜΕΡΙΔΑ:
ΤΕΤΑΡΤΗ - ΠΕΜΠΤΗ
28/2 έως 1/3 1990

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ
STANLEY

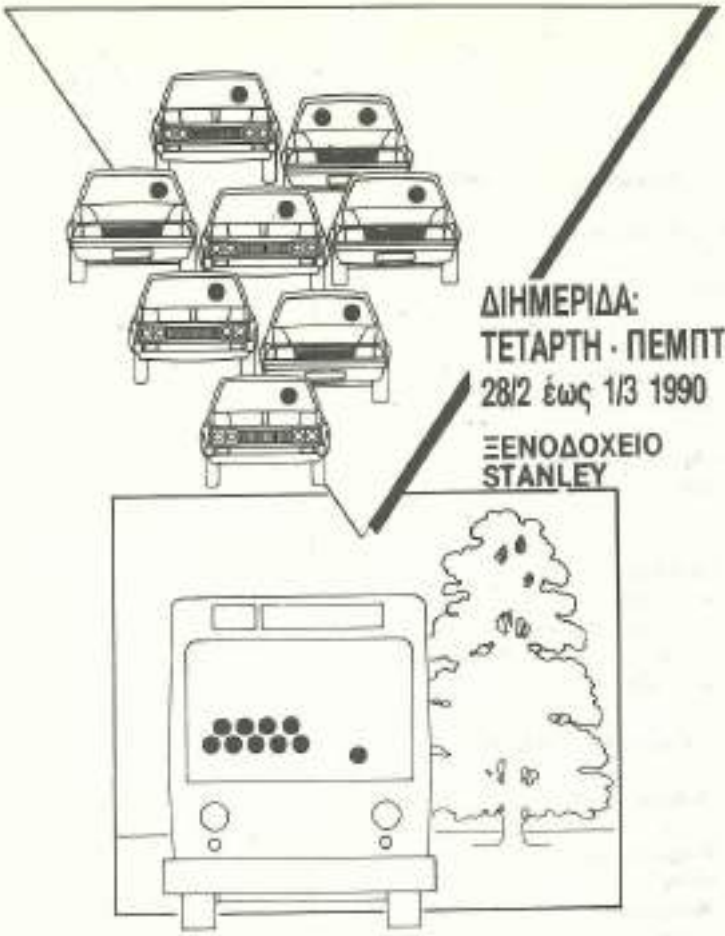


δημοσιες συνκοινωνιες και εργαζομενοι

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΟΡΓΑΝΩΣΗ: **ΕΚΑ - ΟΑΣ**

ΕΡΓΑΤΟΥΠΑΛΛΗΛΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ – ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ



ΔΙΗΜΕΡΙΔΑ:
ΤΕΤΑΡΤΗ · ΠΕΜΠΤΗ
28/2 έως 1/3 1990

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ
STANLEY

δημοσιες συγκοινωνιες και εργαζομενοι

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΟΡΓΑΝΩΣΗ: **ΕΚΑ - ΟΑΣ**

ΕΡΓΑΤΟΥΠΑΛΛΗΛΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ – ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Οργανωτική Επιτροπή

• **Κώστας Αμπακούμκιν**
Καθηγητής ΕΜΠ, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής

• **Δημήτρης Αναγνωστόπουλος**
Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, εκπρόσωπος Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ)

• **Γιώργος Αργυράκος**
Δρ. Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός
Πρόεδρος Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

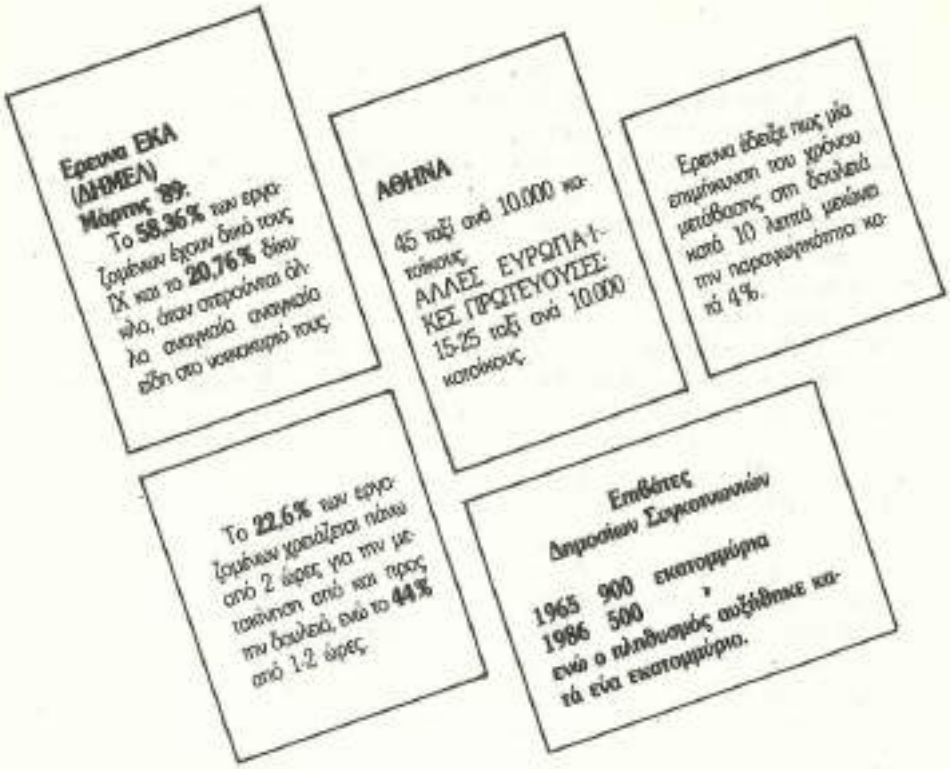
• **Νάσος Κόκκινος**
Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός
Υπεύθυνος Τμήματος Πληροφόρησης και Δημοσίων Σχέσεων Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών (ΟΑΣ)

Από το ΕΚΑ (8836917)

Στέφανος Λαιμός, Μηχανολόγος - Ηλεκτρολόγος Μηχανικός μέλος Διοίκησης ΕΚΑ
Χριστίνα Θεοχάρη, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός Περιβαλλοντολόγος
Μανώλης Μελεμενής, Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος

ΕΚΑ 1990
Γ' ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 48Β ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 8836917

Επιμέλεια Εκδοσης
Μανώλης Μελεμενής
Χριστίνα Θεοχάρη
Επιτροπή Περιβάλλοντος ΕΚΑ



ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Οι συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες για μετακινήσεις, μεγάλο μέρος των οποίων είναι άσκοπες και αντιπαραγωγικές που οφείλονται τόσο στις δυσλειτουργίες της πόλης, όσο και στο αναχρονιστικό, γραφειοκρατικό σύστημα των δημοσίων ιδίως υπηρεσιών, δεν καλύπτονται από τις δημόσιες συγκοινωνίες και αναγορεύουν το ΙΧ σε βασικό μέσο μεταφοράς για το πήγαινε-έλα στη δουλειά, στο σχολείο, στο φροντιστήριο των παιδιών, στην ψυχαγωγία.

Η συμβολή των δημοσίων συγκοινωνιών στο μεταφορικό έργο έχει υποβαθμιστεί, το ίδιο και η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών.

Αμεση συνέπεια, χρόνο με το χρόνο χάνουν επιβάτες και οδηγούνται σε οικονομικό μαρασμό.

Το ταξί υποκαθιστά τις ελλείψεις των δημ. συγκοινωνιών και σημειώνει έτσι υπέρμετρη αριθμητική άυξηση, επιβαρύνοντας περισσότερο την ήδη υπερκορεσμένη κυκλοφοριακά πόλη.

ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΕΤΟΙΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

- **Επιμηκύνεται ο εργάσιμος χρόνος με το πήγαιν-έλα δουλειά – σπίτι παρά την χρήση του Ι.Χ.**
- **Συμπιέζεται ο ελεύθερος χρόνος σε βάρος της οικογενειακής ισορροπίας, της ψυχαγωγίας, της κοινωνικής δραστηριότητας και συνοχής, σε βάρος της ολόπλευρης ανάπτυξης του εργαζόμενου.**

- **Δοκιμάζεται η ψυχική και σωματική μας υγεία.**
- **Χιλιάδες παραγωγικές ώρες χαμένες μειώνουν την κοινωνική απόδοση και την παραγωγικότητα του εργαζόμενου.**
- **Σοβαρή οικονομική επιβάρυνση του νοικοκυριού του εργαζόμενου από την «απαραίτητη» χρήση του ΙΧ. για αγορά, συντήρηση, ανταλλακτικά, ασφάλεια, όταν το 76,4% των εργαζόμενων έχει εισόδημα κάτω από 100.000 δρχ. και οι μισοί εργαζόμενοι μένουν στο νοίκι (έρευνα ΕΚΑ, Μάρτης '89).**
- **Ενεργειακή σπατάλη ... και νέφος.**

Για κάθε άτομο που μετακινείται με ΙΧ απαιτείται:

20 έως 30 φορές μεγαλύτερος χώρος οδοστρώματος, 6 φορές περισσότερο καύσιμο και οικονομικό κόστος σε σχέση με τις δημόσιες συγκοινωνίες, ενώ συμβάλει ανάλογα και στην φωτοχημική ρύπανση.

Βιώνοντας καθημερινά αυτή την κατάσταση και θέλοντας να συμβάλλουμε στην ανάδειξη του προβλήματος με στόχο την επίλυσή του διοργανώνουμε αυτή την εκδήλωση.

Η προσπάθεια αυτή εντάσσεται στα πλαίσια των πρωτοβουλιών του ΕΚΑ να προβάλει από κοινού με επιστημονοτεχνικούς φορείς, φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή πρόσωπα, κύρια προβλήματα που απασχολούν τους εργαζόμενους και που η διαιώνισή τους έχει σοβαρές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής.

Επιδιώκει όπως μέσα από τον διάλογο και την κριτική θεώρηση απόψεων που εκφράζονται για διάφορα θέματα, να προκύψουν λύσεις κοινωνικά αποδεκτές που στη συνέχεια θ' αποτελέσουν αντικείμενο διεκδικήσεων από μέρους των εργαζομένων και των φορέων τους προκειμένου αυτές να υλοποιηθούν.

Η ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

• Άνοιγμα εργασιών Διημερίδας • Προσφώνηση ΕΚΑ • Προσφώνηση ΟΑΣ • Χαιρετισμοί αρμοδίων φορέων.

• Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.
Γ. Μυλωνάς - Συγκοινωνιολόγος.

• ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΠΟΡΡΕΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ. ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ.
Ε. Σαμπράκος - Δρ. Οικονομολόγος μεταφορών.

• ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ.
Γ. Αργυράκος - Δρ. Συγκοινωνιολόγος Μηχ.
Ν. Βόσκαγλου - Συγκοινωνιολόγος Μηχ.
• ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ
Α. Δεϊμέζης - Πολιτικός Μηχανικός
• ΤΑΞΙ ΚΑΙ ΜΑΖΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
Β. Ψαράκη - Καλουτσίδη - Συγκοινωνιολόγος
• ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ
Φ. Κουτρουμπά - Συγκοινωνιολόγος
Χ. Θεοχάρη - Δρ. Περιβαλ/γος Μηχανικός.

• ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Α. Παπαηλιάκης - Μηχ/γος Ηλεκ/γος - Μηχ/κός
• ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΑΖΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
Κ. Μπίστης - Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός
Μ. Σάκκη - Πολ. Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος
• ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Χ. Σταμούλος - Γεν. Γραμματέας Σωματείου Οδηγών ΕΑΣ.

• ΜΑΖΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ
Θ. Βλαστός - Δρ. Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός
Γ. Ζήρος - Τοπογράφος Μηχανικός Περιβαλ/γος
Π. Κονταγιάννης - Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός
• ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ & ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΘΕΡΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ. ΒΕΛΤΙΣΤΟΙ ΤΥΠΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.
Ε. Ματσούκης - Πολ. Μηχανικός Συγκοινωνιολόγος, Αναπληρωτής Καθ/τής Πανεπιστημίου Πατρών.

• ΟΙ ΜΑΖΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
Στρ. Παπαδημητρίου - Δρ. Συγκοινωνιολόγος
• ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
Αγγ. Ρουχωτάς - Συγκοινωνιολόγος
• ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΟΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΜΑΖΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ.
Δ. Αποστολίδης - Πολιτικός Μηχανικός
Στ. Λαιμός - Μηχανολόγος - Ηλεκτρολόγος, μέλος Εκτελεστικής Επιτροπής ΕΚΑ
Κ. Πετράκης - Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός.

1η ΗΜΕΡΑ
28 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ
1990

ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ

ΑΡΓΥΡΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ Δρ. Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Πρόεδρος Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
ΛΑΙΜΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μηχανολόγος - Ηλεκτρολόγος Μηχανικός, μέλος Ε.Ε. ΕΚΑ.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΛΑΙΜΟΣ: Αγαπητοί φίλοι,

Κατ' αρχήν θα σας ενημερώσουμε για το πρόγραμμα της πρώτης ημέρας της διημερίδας «ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ», ώστε να σας δοθεί η δυνατότητα να συμμετάσχετε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στον προβληματισμό των εισηγήσεων που θα γίνουν.

Θα αρχίσουμε με χαιρετισμούς, του Προέδρου του ΕΚΑ και του Αντιπροέδρου του ΟΑΣ. Στη συνέχεια θα χαιρετήσει ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Μεταφορών και ο εκπρόσωπος του Τεχνικού Επιμελητηρίου. Θα ακολουθήσουν οι εισηγήσεις. Το σημερινό πρόγραμμα περιλαμβάνει τέσσερις εισηγήσεις. Για έκτακτους όμως λόγους η τέταρτη εισήγηση που βλέπετε στο πρόγραμμα της πρώτης ημέρας δεν θα πραγματοποιηθεί. Μετά το τέλος των εισηγήσεων, θα έχουμε δύο ώρες χρόνο για να γίνει συζήτηση, κατά την οποία θα δοθεί η δυνατότητα και στους εκπροσώπους των κομμάτων και των φορέων που παρευρίσκονται εδώ, αλλά και στους λοιπούς συμμετέχοντες να τοποθετηθούν πάνω στη συγκεκριμένη ενότητα των θεμάτων, σύμφωνα με μία προτεραιότητα που θα καθοριστεί από το προεδρείο.

Γ. ΑΡΓΥΡΑΚΟΣ:

Στο πρόγραμμα θα δείτε τέσσερεις εισηγήσεις για σήμερα το βράδυ. Δυστυχώς, η μία έμεινε από τρόλλεϋ. Δηλαδή, η τέταρτη και τελευταία, του Γενικού Διευθυντή των ΗΛΠΑΠ, του κυρίου Ματσούκη, καθηγητή του Πανεπιστημίου της Πάτρας. Ο κ. Ματσούκης μας έστειλε ένα σημείωμα ότι λόγω των κινητοποιήσεων στους ΗΛΠΑΠ δεν θα μπορέσει, δυστυχώς, να παραστεί. Έτσι, οι εισηγήσεις από τέσσερις έγιναν τρείς.

Θα θέλαμε να σας κάνουμε μία πρώτη ανακοίνωση πριν από την έναρξη των εισηγήσεων.

Στη σημερινή εκδήλωση παρευρίσκονται εκπρόσωποι κομμάτων, ο κος Αντώνης Τρίτσης, ο κύριος Λεωνίδας Κύκιρας, εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, ο κύριος Δημήτρης Τσαμπούλας, εκπρόσωπος της ΟΚΙ μεταφορών της Νέας Δημοκρατίας, ο κύριος Σάκης Κουρουζίδης εκπρόσωπος του Συνασπισμού από την Επιτροπή Οικολογίας και Περιβάλλοντος.

Επίσης παρευρίσκονται οι, Δήμαρχος Ταύρου κος Παναγιώτης Βακαλόπουλος, ο Δήμαρχος Καισαριανής κος Παναγιώτης Μακρής, ο Αντιδήμαρχος Περιστερίου κύριος Φώτης Γιαννακόπουλος, ο Αντιδήμαρχος Αγ. Βαρβάρας κύριος Λυμπέρης. Στην πορεία της εκδήλωσης θα ανακοινώσουμε ονόματα εκπροσώπων που τυχόν έχουν παραλειφθεί. Επίσης συμμετέχουν ο κύριος Σαμπράκος από τη Γενική Γραμματεία ΔΕΚΟ του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και ορισμένοι εκπρόσωποι, καλεσμένοι μας, από άλλες οργανώσεις, ο κος Κώστας Ζησιμόπουλος από το Εργατικό Κέντρο Φθιώτιδας, ο κύριος Γιώργος Κατημερτζής, εκπρόσωπος της ΓΕΣΕΒΕ και η κυρία Ελένη Χαλκιά, Πρόεδρος της Ενωσης Ελλήνων Τεχνολόγων Μηχανικών.

Να σας ενημερώσουμε ακόμη, ότι μετά τις εισηγήσεις θα ακολουθήσουν παρεμβάσεις. Οσοι από τους παρευρισκόμενους θα ήθελαν να παρέμβουν, παρακαλούμε να δηλώσουν το όνομά τους στον κατάλογο που θα ανοιχτεί στο Προεδρείο, προκειμένου να διευκολυνθεί η ομαλή διεξαγωγή της συζήτησης και να γίνει σωστή κατανομή του χρόνου.

ΠΡΟΣΦΩΝΗΣΗ ΦΟΡΕΩΝ

Π. ΠΛΟΥΜΗΣ (Πρόεδρος ΕΚΑ)

Κυρίες, Κύριοι,

Αγαπητοί Συνάδελφοι,

Δε θα πρωτοτυπήσουμε, αν πούμε ότι τα προβλήματα των εργαζομένων στην πόλη μας, συνεχώς οξύνονται. Η ποιότητα της ζωής μας καθημερινά υποβαθμίζεται. Εξέχουσα θέση σε αυτά τα προβλήματα κατέχει το συγκοινωνιακό που έχει και πολλαπλές επαγωγικές επιδράσεις σε προβλήματα των εργαζομένων και του λαού της μεγαλούπολης.

Στη δημοσκόπηση του ΕΚΑ που πραγματοποιήθηκε πριν ένα χρόνο περίπου, το συγκοινωνιακό πρόβλημα εκτιμήθηκε από τους ίδιους τους εργαζόμενους σαν πολύ σοβαρό, ισάξιο περίπου σε σοβαρότητα με την ακρίβεια, την κατοικία και τα νοίκια.

Πώς να μην είναι σοβαρό αφού με τη σημερινή διάρθρωση και λειτουργία των συγκοινωνιών στην πόλη μας, ο εργάσιμος χρόνος των εργαζομένων παρατείνεται σημαντικά για την μετακίνησή τους για και από το χώρο εργασίας τους. Είναι φανερό πως εδώ υιοθετούμε την άποψη των επιστημόνων και κοινωνιολόγων, που θεωρούν το χρόνο μετακίνησης των εργαζομένων σαν συνέχεια του εργάσιμου χρόνου, σαν παράταση της εργάσιμης μέρας.

Η πρόθεσή μας ν' ασχοληθούμε μ' αυτό το θέμα, πηγάζει ακριβώς απ' την οξύτητά του. Σκεφτήκαμε ότι η πρωτοβουλία μας αυτή θα ήταν πιο ολοκληρωμένη και αποδοτική αν συνεργαζόμασταν με επιστήμονες, ειδικούς αλλά και με οργανισμούς αρμόδιους για το πρόβλημα. Ετσι οδηγηθήκαμε σ' αυτή τη διημερίδα σε συνεργασία με τον ΟΑΣ και φορείς ειδικών επιστημόνων που πιστεύουμε ότι εκτός των άλλων μπορεί να χαρακτηριστεί και σαν επίκαιρη λόγω και των συζητήσεων που γίνονται αυτή την περίοδο για τα μέτρα για το περιβάλλον.

Δεν διεκδικούμε σαν συνδικαλιστικός φορέας των εργαζομένων την πληρέστερη και πιο ολοκληρωμένη επιστημονική τεκμηρίωση των λύσεων που θα προταθούν. Ωστόσο πιστεύουμε ότι με τη συμμετοχή αρκετών σημαντικών και άξιων επιστημόνων, το περιεχόμενο και τα συμπεράσματα της διημερίδας θα είναι υψηλού επιστημονικού επιπέδου.

Απ' αυτή λοιπόν τη διημερίδα επιδιώκουμε να παρουσιαστούν από τους ειδικούς, τεκμηριωμένες τεχνικές λύσεις που θα αξιολογηθούν από τη σκοπιά της κοινωνικής τους αποδοχής και της ρεαλιστικότητας στην υλοποίησή τους.

Επιδιώκουμε ν' αναπτυχθούν τεκμηριωμένα οι επιπτώσεις που έχει η σημερινή κατάσταση στις δημόσιες συγκοινωνίες, στην ποιότητα ζωής των εργαζομένων, στην οικονομία, στην ανάπτυξη, στο περιβάλλον.

Τέλος, επιδιώκουμε στη βάση των επιστημονικά τεκμηριωμένων προτάσεων που θα διατυπωθούν, ν' αναπτύξουμε σαν ΕΚΑ, ένα κίνημα διεκδίκησης λύσεων συγκεκριμένων και λήψης μέτρων για τη βελτίωση της κατάστασης.

Ξέρουμε πολύ καλά ότι το πρόβλημα αυτό έχει πολλές προεκτάσεις και συνδέεται με μια σειρά προβλήματα ακόμη. Ομως εκείνο που ξέρουμε πολύ καλύτερα είναι ότι εκατομμύρια ώρες σπαταλιούνται στους μπλοκαρισμένους δρόμους, ξέρουμε ότι ξεκινάμε χαράματα για τη δουλειά για να επιστρέψουμε βράδυ στο σπίτι, ξέρουμε ότι δαπανάμε απ' την τσέπη μας για μετακινήσεις, ξέρουμε ότι έτσι το περιβάλλον επιβαρύνεται.

Ξέρουμε ακόμη ότι αυτή η κατάσταση δεν δημιουργήθηκε τυχαία. Συγκεκριμένη φιλοσοφία υποβάθμισης των μαζικών μέσων μεταφοράς, ανέδειξε το Ι.Χ. για ιδιοτελή συμφέροντα. Σήμερα εισπράττουμε όλοι τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής.

Η κατάσταση πρέπει ν' αλλάξει.

Κυρίες, Κύριοι,

Αγαπητοί Συνάδελφοι,

Με την ευκαιρία της συνάντησής μας σήμερα εδώ και χωρίς να θέλουμε να μετατοπίσουμε το περιεχόμενο της διημερίδας, επιτρέψτε μας να εκφράσουμε την ανησυχία μας για την πορεία υλοποίησης των μέτρων που εξαγγέλθηκαν πριν λίγο διάστημα, για το περιβάλλον και την αδυναμία προώθησης του σχετικού νομοσχεδίου.

Ζητήσαμε την ενιαία προώθηση αυτών των μέτρων, σαν «πακέτο» κάνοντας και την τοποθέτηση ότι είμαστε διατεθειμένοι να πληρώσουμε σαν εργαζόμενοι σε ότι μας αναλογεί.

Ομως δεν είμαστε διατεθειμένοι να δεχτούμε αποσπασματικές λύσεις αμφίβολης αποτελεσματικότητας, επιλεγμένες προσεκτικά για να έχουν και το σίγουρο αποτέλεσμα της παραπέρα επιβάρυνσης των εργαζομένων.

Βλέποντας την πορεία υλοποίησης των μέτρων, θα σταθμίσουμε τη στάση μας για το θέμα αυτό, ξεκινώντας από τη θέση μας ότι πρέπει άμεσα, να παρθούν συγκεκριμένα μέτρα και διατυπώσαμε και προτάσεις γι' αυτό.

Θέλουμε να ευχαριστήσουμε τους εκπροσώπους του ΟΑΣ, του ΤΕΕ, των Συγκοινωνιολόγων και όλους τους άλλους επιστήμονες και ειδικούς για την αρμονική συνεργασία που είχαμε αυτό το διάστημα.

Πιστεύουμε ότι αυτή η συνεργασία είναι απαραίτητο να συνεχιστεί και νομίζουμε ότι πέρα από το αμοιβαίο όφελος, η ίδια η ελληνική κοινωνία θα είναι πιο ωφελημένη.

Γ. ΛΕΚΚΑΣ (Αντιπρόεδρος ΟΑΣ)

Με ιδιαίτερη χαρά ξεκινήσαμε μαζί με το Ε.Κ.Α. την διοργάνωση αυτής της εκδήλωσης που στοχεύει (όπως ανέφεραν και οι προηγούμενοι ομιλητές) στο να εντοπίσει τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αστικές συγ-

κοινωνίες σήμερα, να τα ποσοτικοποιήσει, να προσδιορίσει τα αίτιά τους και να προτείνει, όπου δυνατόν, και λύσεις.

Και λέω ότι με ιδιαίτερη χαρά ξεκινήσαμε αυτή την προσπάθεια για τρεις λόγους.

Ο πρώτος λόγος είναι ότι προωθούνται οι αστικές συγκοινωνίες που κατά την άποψή μας είναι ο ουσιαστικότερος τρόπος επέμβασης τόσο για την μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος όσο και για την ορθολογική χρησιμοποίηση του χώρου και της υποδομής των μεταφορών και γενικά για την βελτίωση της ποιότητας ζωής στην Αθήνα.

Ο δεύτερος λόγος είναι ότι είναι ίσως η πρώτη τέτοιου είδους εκδήλωση που στο επίκεντρο του θέματος είναι και οι εργαζόμενοι στις αστικές συγκοινωνίες. Και εδώ θέλω να τονίσω ότι εμείς πιστεύουμε ότι οι εργαζόμενοι μπορούν και πρέπει να έχουν ουσιαστική συμμετοχή και στην διαμόρφωση της συγκοινωνιακής πολιτικής και στον σχεδιασμό και στην λειτουργία του συστήματος των αστικών συγκοινωνιών.

Ο τρίτος τέλος λόγος είναι ότι ίσως επίσης για πρώτη φορά θα ακουστούν στον ίδιο χώρο και στην ίδια εκδήλωση απόψεις ειδικών, ειδικών που εργάζονται στις αστικές συγκοινωνίες και απλών εργαζομένων πράγμα που θα συμβάλλει στην δημιουργία ενός υποβάθρου για αρμονική και εποικοδομητική συνεργασία όλων των μερών. Και αυτό το υπόβαθρο είναι κάτι που λείπει σήμερα και που θα πρέπει να δημιουργηθεί. Γιατί οπωσδήποτε τα προβλήματα των συγκοινωνιών στις μεγαλουπόλεις είναι πολυδιάστατα και δυσεπίλυτα και μόνο πλέον με επιστημονική γνώση και από ειδικούς μπορούν να αντιμετωπισθούν. Ομως η επιστημονική μόνο γνώση δεν επαρκεί. Δεν μπορεί χωρίς την ουσιαστική συμμετοχή των εργαζομένων να καταγράψει έγκαιρα και να παρακολουθήσει τον παλμό και τις αλλαγές που συντελούνται στην τεράστια πλέον μεγαλούπολη που λέγεται Αθήνα και που είναι τόσο ζωντανή, ούτε οι επιστημονικές λύσεις μπορούν να υλοποιηθούν σωστά χωρίς την ουσιαστική συμμετοχή των εργαζομένων. Ετσι λοιπόν η δημιουργία του υποβάθρου συνεργασίας ειδικών και εργαζομένων που προωθείται μέσα από την σημερινή εκδήλωση είναι βασική προϋπόθεση σωστής λειτουργίας την οποία και επιδιώκουμε.

Τελειώνοντας θέλω να επισημάνω ότι οι διάφορες διαπιστώσεις και τυχόν συμπεράσματα που θα προκύψουν από την διημερίδα αυτή θα αποτελέσουν για μας στον ΟΑΣ πολύτιμο οδηγό για την δική μας δουλιά. Θα κάνουμε δε κάθε προσπάθεια ώστε η σημερινή εκδήλωση να αποτελέσει την αρχή μιας σειράς παρόμοιων εκδηλώσεων που θα πρέπει ίσως μάλιστα να οργανώνονται σε τακτικά χρονικά διαστήματα και θα αποτελούν μια συνέχεια και συνέπεια σε ένα θέμα τόσο σημαντικό για τους εργαζόμενους και για το κοινωνικό σύνολο.

Γ. ΜΠΕΛΤΣΙΟΣ (Γενικός Γραμματέας Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Σύνεδροι,

Ευχαριστώ για την πρόσκληση και σας συγχαίρω για τη διοργάνωση αυτής της πολύ σημαντικής διημερίδας.

Είναι γενικά παραδεκτό ότι οι Δημόσιες Συγκοινωνίες αποτελούν κοινω-

νική υπηρεσία ή παροχή που είναι απαραίτητη για την εύρυθμη λειτουργία της πόλης.

Μαζί με τα άλλα μέσα μεταφοράς που συγκροτούν το σύστημα μεταφορών τα μέσα μαζικής μεταφοράς (ΜΜΜ) εξασφαλίζουν την βασική ανάγκη μετακίνησης των πολιτών, την σύνδεση των τμημάτων της πόλης, ενώ οι οικονομίες κλίμακας της μαζικής μεταφοράς επιβατών καθιστούν τις συγκοινωνίες αντικειμενικά το φθηνότερο και πλέον αποδοτικό μέσο για την Εθνική Οικονομία.

Κάτω από αυτή τη θεώρηση προβάλλει και ο αναπτυξιακός ρόλος των συγκοινωνιών δεδομένου ότι οι μετακινήσεις σχετίζονται με ολόκληρο το πλέγμα των παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Ο κοινωνικός και αναπτυξιακός ρόλος των Συγκοινωνιών επιβάλλει στην πολιτεία να διασφαλίζει την παροχή τους ως κοινωνικό αγαθό και μερικές φορές ανεξάρτητα από την οικονομική τους βιωσιμότητα.

Οι βασικότεροι στόχοι των Δημόσιων Αστικών Συγκοινωνιών είναι:

α. Η καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.
β. Η εξασφάλιση του δικαιώματος για μετακίνηση σε όλες τις κατηγορίες του πληθυσμού.
γ. Η μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος και η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής.
δ. Η ύπαρξη ενός συστήματος μεταφορών με οικονομική αποτελεσματικότητα και την ελάχιστη κατανάλωση ενέργειας ανά μεταφερόμενο επιβάτη.

Ετσι, το γενικό σχέδιο ανάπτυξης και ο μακροχρόνιος προγραμματισμός των Αστικών Συγκοινωνιών πρέπει να εκπορεύονται από τους οικονομικούς, ενεργειακούς και περιβαλλοντικούς στόχους της Κυβερνητικής Πολιτικής και πρέπει να εναρμονίζεται με τα αναπτυξιακά, πολεοδομικά και κυκλοφοριακά προγράμματα της περιοχής.

Για την υλοποίηση αυτών των στόχων απαιτείται μια ολοκληρωμένη και εξειδικευμένη πολιτική που λαμβάνει υπόψη της τα δεδομένα, τους περιοριστικούς παράγοντες και τις τοπικές συνθήκες.

Σήμερα, το Σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών καλείται να αντιμετωπίσει συσσωρευμένα προβλήματα που σχετίζονται με την οργάνωση της εκμετάλλευσης, την εξυπηρέτηση του πολίτη, το θεσμικό πλαίσιο των φορέων, την διόγκωση των ελλειμμάτων ενώ ταυτόχρονα πρέπει να εντείνει τις αναπτυξιακές του προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό του και για την συμβολή του στην προστασία του περιβάλλοντος.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Ι. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ – ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

1. Ο ρόλος των Αστικών Συγκοινωνιών είναι αναπτυξιακός και κοινωνικός.

Τα οφέλη από την ύπαρξή τους ποσοτικοποιούνται και αποδίδονται στον φορέα των αστικών συγκοινωνιών από όλους τους κατοίκους της περιοχής εξυπηρέτησης.

2. Η τιμολογιακή πολιτική καθορίζει την σχέση (λόγο) εσόδων κομίστρου και λειτουργικών δαπανών και κατανέμει το κόστος ανάμεσα στους χρήστες του συστήματος (κόμιστρο) και στους άλλους πόρους.

Το σύνολο των εσόδων του συστήματος προκύπτει από την σύνθεση, των

εσόδων κομίστρου, της κρατικής αντισταθμιστικής καταβολής, των δημοτικών πόρων, των ειδικών τελών και των εσόδων του συστήματος που προέρχονται από άλλες πηγές (π.χ. διαφήμιση, ενοικίαση χώρων κ.λ.π.).

Η τιμολογιακή πολιτική καθορίζεται από την διοικούσα αρχή.

3. Η πολιτική κομίστρου καθορίζει την δομή του κομίστρου και τον τρόπο είσπραξής του. Η δομή του κομίστρου είναι ανάλογη με το κόστος των κάθε φορά παρεχομένων υπηρεσιών. Ο αρμόδιος για τον καθορισμό επιβολής κομίστρου είναι ο συγκοινωνιακός φορέας.

4. Τα παραπάνω έσοδα πρέπει απαραίτητα να ισοσκελίζονται με τα έξοδα του συστήματος έτσι ώστε να μην υπάρχει ανάγκη δανειομού για τις λειτουργικές δαπάνες.

5. Η κρατική αντισταθμιστική καταβολή δεν είναι ένα αυθαίρετο ποσό αλλά βασίζεται σε ένα αλγόριθμο που σχετίζεται με το παραγόμενο έργο (οχηματοχιλιόμετρα) και το αναλισκώμενο έργο (επιβατοχιλιόμετρα).

6. Η μεγιστοποίηση των εσόδων από άλλες, πλην του κομίστρου πηγές, είναι επιθυμητή και απαραίτητη.

7. Κοινωνική πολιτική γίνεται δια μέσου των φορέων αστικών συγκοινωνιών και όχι από τους ίδιους τους φορείς. Έτσι οι φορείς χορήγησης προνομίων (δωρεάν ή μειωμένων εισιτηρίων) καλούνται να καλύψουν το κόστος αυτό προς τους φορείς αστικών συγκοινωνιών με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο. Ειδικότερα για τις αστικές συγκοινωνίες ενδείκνυται η καθιέρωση ετήσιας κάρτας ελεύθερης κυκλοφορίας και η διάθεσή της στους φορείς με σημαντική έκπτωση για την πρώτη εφαρμογή.

8. Προϋπόθεση ανάπτυξης των δημοσίων συγκοινωνιών είναι η οικονομική εξυγίανση που είναι δυνατή με την ρύθμιση των μέχρι τώρα δανείων που συνομολογήθηκαν για να καλύψουν τις ανάγκες εκμετάλλευσης.

II. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

1. Εξασφάλιση των αναγκαίων πόρων για επενδύσεις σε κατάλληλο και επαρκές τροχαίο υλικό (λεωφορεία, τρόλευ, βαγόνια).

2. Επέκταση και βελτίωση της υποδομής υποστήριξης του τροχαίου υλικού (αμαξοστάσια και επισκευαστική βάση).

3. Εφαρμογή συγχρόνων συστημάτων ελέγχου κίνησης και συλλογής στοιχείων (κέντρο ελέγχου κυκλοφορίας, συστήματα ελέγχου κυκλοφορίας, σηματοδότηση).

4. Επέκταση και ανάπτυξη συγχρόνων συστημάτων οργάνωσης και μηχανοργάνωσης των φορέων (δρομολόγηση, κοστολόγηση, μηχανογράφηση αποθηκών κ.λ.π.).

III. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ

Είναι από όλους αποδεκτή η ανάγκη της αναδιάρθρωσης του δικτύου των Αστικών Συγκοινωνιών.

1. Η αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών θα γίνει μέσα στα πλαίσια της αναπτυξιακής πολιτικής που προβλέπει το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας με προσπάθεια να ικανοποιούνται οι σημερινές ανάγκες για μετακινήσεις με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

2. Το δίκτυο των Αστικών Συγκοινωνιών υποστηρίζει και προάγει την πολυκεντρική ανάπτυξη της πόλης.

3. Επιδιώκεται η αύξηση της επιβατικής κίνησης των αστικών συγκοινωνιών και η αύξηση συμμετοχής τους στις Αστικές Μετακινήσεις.

4. Οι φορείς Αστικών Συγκοινωνιών δεσμεύονται στη θεσμοθέτηση και προσφορά υψηλών πρότυπων συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης.

5. Προέχει η ροή των ανθρώπων και όχι των οχημάτων. Με δεδομένη την υψηλή μεταφορική ικανότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς προωθείται η προτεραιότητά τους στην κυκλοφορία έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ομαλή ροή, η ταχύτητα και η αξιοπιστία τους.

6. Επιδιώκεται η ελαχιστοποίηση και απομάκρυνση των αφετηριών του κέντρου της Αθήνας και ιδιαίτερα αυτών που βρίσκονται σε γειτνίαση με αρχαιολογικούς χώρους.

7. Προωθούνται ειδικά δρομολόγια για την κάλυψη ειδικών κατηγοριών πολιτών (π.χ. υπαλλήλων δημοσίων φορέων) με την προϋπόθεση ότι ο αντίστοιχος φορέας καλύπτει το λειτουργικό κόστος.

8. Η επέκταση της αστικής συγκοινωνίας σε περιοχές που δεν αποτελούν συνέχεια του πολεοδομικού ιστού της πόλης πρέπει να εξετάζεται με μεγάλη επιφύλαξη. Η μελέτη για την καθιέρωση του ζωνικού συστήματος είναι αναγκαία προϋπόθεση για την ορθολογική άσκηση πολιτικής κομίστρου.

9. Για λόγους περιβαλλοντικούς η χρησιμοποίηση ηλεκτροκίνητων λεωφορείων (τρόλεϋ) είναι ελκυστική. Επειδή όμως υπάρχουν και σοβαρά μειονεκτήματα η επέκταση της ηλεκτροκίνησης πρέπει να προκύψει μετά από λεπτομερή μελέτη.

10. Τα ΤΑΞΙ, που σήμερα ανταγωνίζονται τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς πρέπει να αναλάβουν τον παραδοσιακό τους ρόλο, δηλαδή την κάλυψη της ιδιωτικής μεταφοράς με παράλληλη παροχή υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης. Η μεταβολή από την σημερινή λειτουργία στην επιδιωκόμενη πρέπει να είναι σταδιακή.

IV. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΑ – ΕΡΓΑΣΙΑΚΑ

1. Απαιτείται επανεξέταση του οργανωτικού σχήματος (ΟΑΣ, ΕΑΣ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ) με στόχο την αποτελεσματική λειτουργία, ευελιξία και περιορισμό τους κόστους στα πλαίσια μιας διαδικασίας ενιαίας διαχείρισης των αστικών συγκοινωνιακών φορέων της Πρωτεύουσας.

2. Ο Ενιαίος Φορέας Αστικών Συγκοινωνιών λειτουργεί ως κοινωνικοποιημένη επιχείρηση, με ουσιαστική συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης, ο δε διορισμός της διοίκησης τίθεται υπό τον έλεγχο της Βουλής.

3. Στην αρχή κάθε χρόνου καθορίζονται οι στόχοι του συστήματος και τα κριτήρια με τα οποία θα είναι η αξιολόγηση. Καθιερώνονται ανά τομέα δείκτες αποτελεσματικότητας που αφού συμφωνηθούν είναι δεσμευτικοί τόσο για την διοίκηση όσο και για τους εργαζόμενους.

V. ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ – ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Στο πολύ επίκαιρο και ζωτικό θέμα της βελτίωσης του περιβάλλοντος ο ρόλος που καλούνται να παίξουν οι Αστικές Συγκοινωνίες είναι ιδιαίτερα σημαντικός. Η φιλοσοφία των μέτρων για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης πρέπει κινείται στο παρακάτω πλαίσιο:

1. Τα μέτρα πρέπει να υπηρετούν την εύρυθμη λειτουργία της πόλης και

να ικανοποιούν τις ανάγκες των πολιτών για μετακίνηση.

2. Το περιβαλλοντικό πρόβλημα είναι πολυσύνθετο και η αντιμετώπισή του είναι εφικτή μέσα από ένα μακροχρόνιο πρόγραμμα επεμβάσεων σε όλες τις παραμέτρους που σχετίζονται με αυτό. Οι επεμβάσεις αυτές πρέπει να έχουν συνέπεια και συνέχεια.

3. Το κυκλοφοριακό είναι ο σημαντικότερος παράγοντας στη δημιουργία του νέφους και για τον λόγο αυτό θεωρούμε ότι μια σοβαρή προσπάθεια αντιμετώπισης του νέφους πρέπει να θέτει σαν πρώτη προτεραιότητα την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης και της ροής των ανθρώπων.

4. Η επίλυση του προβλήματος αυτού περνάει μέσα από την καλύτερη διαχείριση, αύξηση της αποδοτικότητας και παραγωγικότητας του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών της πόλης.

5. Στην προσπάθεια της καλύτερης διαχείρισης του συστήματος μεταφορών εργαλεία μας είναι ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη των μέσω μαζικής μεταφοράς, η πολιτική στάθμευσης, η διαδικασία αποκέντρωσης και βελτίωσης των υπηρεσιών του Δημοσίου Τομέα για την μείωση των άσκοπων μετακινήσεων, γενικότερα τιμολογιακά κίνητρα και αντικίνητρα και μέθοδοι κυκλοφοριακής τεχνικής.

6. Είναι δεδομένο ότι για την εύρυθμη λειτουργία και ζωή της πόλης οι μετακινήσεις των πολιτών θα συνεχίσουν να γίνονται. Για την μείωση του προβλήματος που δημιουργούν οι μετακινήσεις αυτές υπάρχουν οι εξής τρόποι αντιμετώπισής τους:

α. Η μείωση των αιχμών (π.χ. ελαστικό ωράριο).

β. Η μεταβολή της κατεύθυνσης της κυκλοφορίας (π.χ. αποκέντρωση υπηρεσιών).

γ. Η μεταβολή της στην σύνθεση της κυκλοφορίας (π.χ. αύξηση χρήσης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς).

δ. Μετακινήσεις να γίνουν μη αναγκαίες (π.χ. εκσυγχρονισμός τραπεζικού συστήματος, χρήση telefax, computer κ.λ.π.).

7. Θεωρούμε ότι αυτό που έχει σημασία στη ζωή της πόλης είναι η βελτίωση της ροής των ανθρώπων και όχι η ροή των Ι.Χ. οχημάτων όταν μάλιστα η μέση πληρότητά τους είναι 1,3 άτομα ανά αυτοκίνητο.

8. Είναι επιτακτική η ανάγκη προώθησης του ΜΕΤΡΟ.

9. Θεωρούμε ότι πρέπει να ολοκληρωθεί η οδική υποδομή ιδιαίτερα με την ολοκλήρωση των τριών οδικών δακτυλίων.

10. Ενεργειακοί και περιβαλλοντικοί λόγοι επιβάλλουν την μείωση των μετακινήσεων που γίνονται με Ι.Χ. αυτοκίνητο διότι αυτό που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι ο δείκτης ρύποι ανά επιβάτη και όχι ρύποι ανά όχημα.

11. Οι μελλοντικές αυξήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου πρέπει να αντιμετωπιστούν με αύξηση των επιβατών των οχημάτων και όχι των οδηγών των οχημάτων.

12. Πρέπει να εφαρμοστεί μια τιμολογιακή πολιτική έτσι ώστε «αυτός που ρυπαίνει να πληρώνει».

13. Η επιβολή τέλους αντιρρύπανσης στα καύσιμα που είχε συζητηθεί πρόσφατα θα μπορούσε να αποδοθεί στην Δευτεροβάθμια Τοπική Αυτοδιοίκηση για να ασκήσει τις αρμοδιότητες εποπτείας, χρηματοδότησης και ανάπτυξης των Δημόσιων Συγκοινωνιών στα γεωγραφικά της όρια. Στο Λεκανοπέδιο Αττικής τον ρόλο αυτό καλύπτει ο ΟΑΣ.

Με βάση όλα τα παραπάνω δεδομένα θέτουμε ως βασική μας πολιτική επιδίωξη για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος την ευνόη-

ση και προώθηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και την αύξηση της επιβατικής τους κίνησης με την προσέλκυση επιβατών. Πιο πρακτικά αυτό σημαίνει κίνητρα για την χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς και αντικίνητρα για την χρήση των Ι.Χ. αυτοκινήτων και ΤΑΞΙ. Οποιαδήποτε μέτρα και ενέργειες γίνονται προς αυτή την κατεύθυνση μας βρίσκουν σύμφωνους επί της αρχής.

VI. ΛΟΙΠΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Με την ευκαιρία αυτή θα ήθελα να προσθέσω δυό λόγια και για το πρόβλημα της υπάλοιπης χώρας, στις Δημόσιες Συγκοινωνίες της Θεσ/νίκης, των Νομών και τις διανομαρχιακές γραμμές.

1. ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ

Προωθείται μελέτη για την ίδρυση Ενιαίου Φορέα Διαχείρισης Αστικών Συγκοινωνιών της ευρύτερης περιοχής Θεσ/νίκης, με την προοπτική της κατασκευής του μέσου σταθερής τροχιάς που ήδη δρομολογήθηκε.

2. ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΣΤΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

Θεωρούμε ότι πρέπει να αντιμετωπισθεί σε κάθε νομό το θέμα των ΚΤΕΛ. Η νομική τους μορφή, η σχέση τους με την δευτεροβάθμια και την πρωτοβάθμια Τ.Α. καθώς και η τιμολογιακή τους πολιτική είναι ζητήματα που πρέπει άμεσα να μελετηθούν σε συνεργασία με τους μετόχους των ΚΤΕΛ και τους εργαζόμενους.

Η πρακτική του «δανεισμού» κάθε Πάσχα, Δεκαπενταύγουστο και Χριστούγεννα έχει πια φτάσει στο απροχώρητο.

VII. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Σε όλα τα παραπάνω η συμβολή των εργαζομένων είναι πάρα πολύ σημαντική. Η συμμετοχή στα όργανα λήψης αποφάσεων και η αξιοποίηση των προτάσεων των εργαζομένων θα βοηθήσουν στο ξεπέρασμα πολλών προβλημάτων που εμφανίζονται κατά καιρούς στη λειτουργία των φορέων.

Προγράμματα Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης του προσωπικού είναι προϋπόθεση για την εφαρμογή συγχρόνων μεθόδων οργάνωσης.

Πρέπει να υπάρξουν συνδυασμένα κίνητρα για τους εργαζόμενους που συμβάλλουν θετικά στη διαμόρφωση καλύτερης εικόνας των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, στη μείωση των δαπανών και στην αύξηση των εσόδων.

Ευχαριστώ για την προσοχή σας και εύχομαι καλή επιτυχία στις εργασίες της διημερίδας. Περιμένουμε τα συμπεράσματα και τις προτάσεις σας για να τις εντάξουμε στους προβληματισμούς και στην κοινή προσπάθεια για την ουσιαστική αναβάθμιση των Αστικών Συγκοινωνιών.

Β. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ (Εκπρόσωπος Διοικούσας Επιτροπής ΤΕΕ)

Κύριοι του Προεδρείου, κυρίες και κύριοι, ο Πρόεδρος του Εργατικού Κέντρου έθεσε πάρα πολύ περιεκτικά το αντικείμενο, δηλ. το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι, τις ανθρωπο – ώρες εργασίας που χάνονται και τη σχέση που έχει αυτό και με το περιβάλλον.

Είναι γνωστό ότι, το Επιμελητήριο, στα πρόσφατα μέτρα περί περιβάλλοντος έλαβε μία θέση αντίθετη προς τη διεύρυνση του δακτυλίου, γιατί ακριβώς έθεσε το θέμα ότι η λύση δεν είναι η απαγόρευση, αλλά είναι τα κυκλοφοριακά μέτρα που πρέπει να ληφθούν ώστε, ο κύριος συντελεστής του νέφους, δηλαδή οι συγκοινωνίες και γενικά η κίνηση του αυτοκινήτου, να διευκολυνθεί και να περιορισθεί και να δοθεί έτσι η δυνατότητα να μειωθούν οι ρύποι.

Αυτό σημαίνει ότι παίρνει μία θέση: ότι γενικώτερα, το ενιαίο σύστημα μεταφορών είναι εκείνο το οποίο πρέπει να μελετηθεί. Πρέπει δηλ. να μελετηθεί το σύνολο των μεταφορών με όλους τους παράγοντες. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να δούμε το οδικό δίκτυο, την στάθμευση, τις αστικές συγκοινωνίες, τους σταθμούς ανταπόκρισης και ακόμα τους τερματικούς σταθμούς προς άλλα μέσα μεταφοράς, – πλοία, αεροπλάνα, σιδηρόδρομοι, υπεραστικές γραμμές λεωφορείων.

Η λύση, την οποία βέβαια δεν θα εξηγήσω τώρα λεπτομερώς, αλλά σε γενικές γραμμές, είναι, κατά τη γνώμη του ΤΕΕ οι γραμμές κορμού για τις λεωφορειακές γραμμές. Θα πρέπει ακόμα, όμως οι γραμμές κορμού αυτές να είναι συνυφασμένες με την κατάλληλη επιλογή των σταθμών μετεπιβίβασης και με την κατάλληλη αποδοχή αυτών των σταθμών από τους άρχοντες της τοπικής αυτοδιοίκησης. Οταν λέμε δε σταθμούς μετεπιβίβασης των λεωφορείων, παράλληλα θα πρέπει να δούμε και τους σταθμούς μετεπιβίβασης των Ι.Χ., δηλ. τα γκαράζ.

Ενα πλέγμα χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων ΙΧ προς τους σταθμούς του μετρό και τους σταθμούς μετεπιβίβασης των λεωφορείων, θα έδινε την δυνατότητα της μειωμένης χρησιμοποιήσεως των ΙΧ προς το κέντρο της πόλεως, εκεί όπου δημιουργείται το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Θα πρέπει επίσης να γίνει κατάλληλη χωροθέτηση των υπηρεσιών, ιδίως εκείνων που είναι πολυπρόσωπες και να υπάρξει μία οργάνωση συλλογικών συστημάτων μεταφοράς από τις ίδιες τις υπηρεσίες, ώστε να ελαττωθούν οι μεμονωμένες μεταφορές.

Πέραν αυτών, θα πρέπει να δούμε και την εκπαίδευση των ανθρώπων που δουλεύουν στις δημόσιες μεταφορές. Την εκπαίδευση όχι μόνο στα υπάρχοντα μέσα, αλλά και στην αξιοποίηση της προαγωγής της τεχνολογίας η οποία πρέπει να γίνει και να ενταχθεί μέσα στο δίκτυο των μεταφορών.

Πληροφοριακά θα σας πω αυτή τη στιγμή, ότι μια επιτροπή του Υπουργείου Παιδείας, στην οποία μετέχω, μόλις τέλειωσε τη δουλειά της και παρέδωσε στον Υπουργό Προεδρίας της Κυβερνήσεως μία πρόταση για χωροθέτηση των κεντρικών υπηρεσιών των Υπουργείων, η οποία είχε ξεκινήσει παλαιότερα, επί των ημερών σας, κύριε Τρίτση, είχε φθάσει σε κάποια μελέτη το '86, αλλά δεν δόθηκε συνέχεια. Πάντως, ελήφθησαν υπόψη αυτά τα στοιχεία, ανανεώθηκαν, έγινε μία προσαρμογή στην ήδη δημιουργημένη κατάσταση έτσι ώστε και με δύο, κυρίως, άξονες, τους σταθμούς του μετρό που είναι υπό δημοπράτηση και την γη η οποία έτσι κι αλλιώς πρόκειται να απαλλοτριωθεί για τούς Ολυμπιακούς αγώνες του '96, τουλάχιστον οι κεντρικές διοικήσεις των Υπουργείων να χωροθετηθούν ορθολογιστικά για να μειωθούν κατά το δυνατόν οι οριζόντιες μεταφορές την ώρα της αιχμής.

Δεν θα ήθελα να προχωρήσω παραπάνω στην ουσία του προβλήματος. Ευχαριστώ και πάλι για την πρόσκληση και συγχαίρω και τον ΟΑΣ και το ΕΚΑ για την πρωτοβουλία που είχαν να οργανώσουν αυτήν την εκδήλωση για ένα τόσο κρίσιμο πρόβλημα. Ευχαριστώ.

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΟΑΣ, ΕΑΣ, ΗΣΑΠ ΚΑΙ ΗΛΠΑΠ

Εισηγητής: **Γ. Μυλωνάς,** Οικονομολόγος Μεταφορών και προϊστάμενος του τομέα οικονομικού προγραμματισμού και ελέγχου του ΟΑΣ
Ομιλήτρια: **κα Ζώταλη,** Οικονομολόγος ΟΑΣ

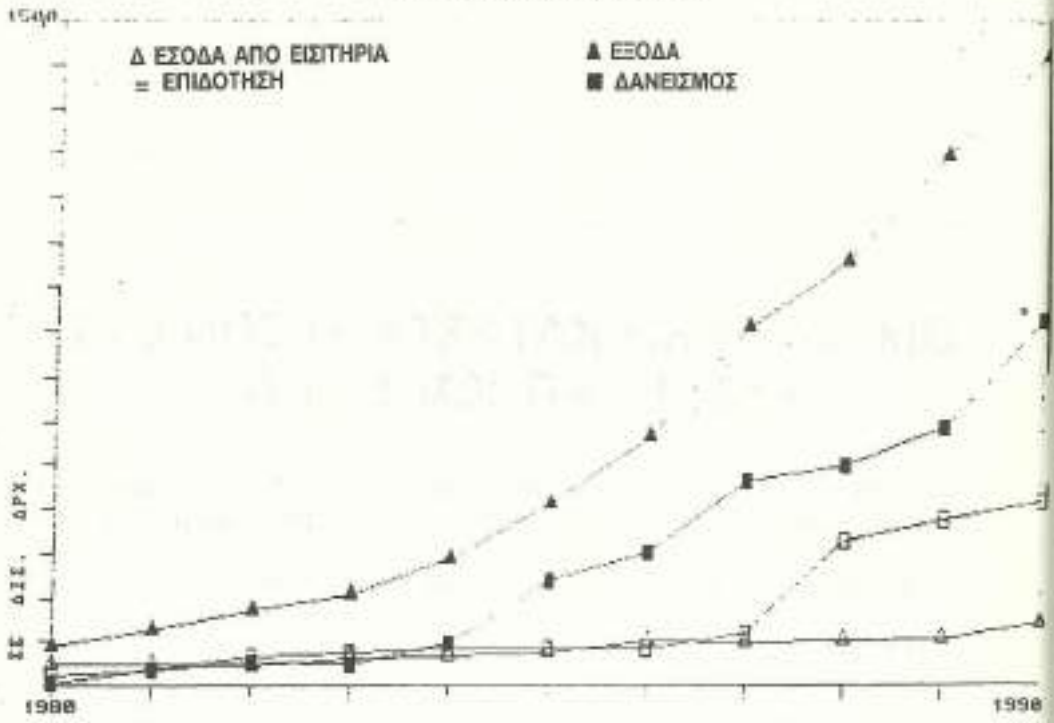
1. ΓΕΝΙΚΑ

Οπως είναι γνωστό οι Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες στο Ν. Αττικής εκτελούνται από τους φορείς ΕΑΣ, ΗΣΑΠ, ΗΛΠΑΠ και συντονίζονται από τον ΟΑΣ. Με τα οχήματα του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών γίνονται 750 εκατ. μετακινήσεις το χρόνο δηλ. πάνω από 2 εκατ. την ημέρα κατά μέσο όρο. Είναι αξιοσημείωτο ότι η επιβατική κίνηση με δημόσια μέσα στην Αθήνα αυξάνει με ετήσιο ρυθμό 4% από το 1983 σε αντίθεση με ότι συνέβαινε στο παρελθόν και με ότι συμβαίνει στις περισσότερες μεγαλουπόλεις του κόσμου, όπου η χρήση των δημοσίων μέσων συνεχώς μειώνεται. Για να γίνουν αυτές οι μετακινήσεις απασχολούνται 13.700 άτομα και χρησιμοποιούνται 1.856 λεωφορεία, 199 βαγόνια και 412 τρόλλεϋ. Με αυτά τα οχήματα καλύπτεται μία έκταση 1.440 τετρ. χ/τρων με ένα δίκτυο 340 γραμμών συνολικού μήκους 3.947 km (905 km συγκοινωνιακό δίκτυο). Το μήκος των γραμμών ποικίλει από 2,5 km μέχρι 41 km.

Οι δαπάνες για τις αμοιβές του προσωπικού, τα καύσιμα, ανταλλακτικά και λοιπές ανάγκες θα ανέλθουν φέτος σε περίπου 67 δις. Αντίστοιχα τα έσοδα από εισιτήρια σε 14,5 δις και η επιδότηση από τον τακτικό προϋπολογισμό και το Π.Δ.Ε. σε 41,8 δις. Το ακάλυπτο ποσό που προκύπτει είναι σχετικά μικρό και θα μπορούσε να καλυφθεί με διάφορους τρόπους. Αν όμως στις ανάγκες εκμετάλλευσης προστεθούν περίπου 80 δις για πληρωμές τόκων και χρεωλυσίων, τότε η εικόνα αλλάζει και γίνεται αντιληπτό ότι υπάρχει ένα έλλειμμα της τάξης των 83 δις, πέραν της επιδότησης και των λοιπών εσόδων, το οποίο υποτίθεται ότι θα καλυφθεί από πρόσθετο δανεισμό, όπως γίνεται τα τελευταία δέκα χρόνια.

Ετσι ο ΟΑΣ οφείλει σήμερα 180 δις από τα οποία 50 δις είναι ληξιπρόθεσμα. Για την εξυπηρέτηση αυτού του χρέους απαιτούνται περίπου 45 δις μόνο για τόκους το χρόνο.

Στο επόμενο διάγραμμα παρουσιάζεται η εξέλιξη των κύριων οικονομικών μεγεθών του ΣΑΣ την περίοδο 1980-1990.



Ο Πίνακας των τιμών των εισιτηρίων, που ακολουθεί δεν χρειάζεται σχόλια.

Η μέση δαπάνη του επιβάτη ανά μετακίνηση ανέρχεται σήμερα σε 19 δρχ. σε τρέχουσες τιμές ή σε 3,3 δρχ. σε σταθερές τιμές 1980. Με άλλα λόγια, αν κάθε μετακίνηση δημιουργούσε έσοδο, αυτό σήμερα θα ανερχόταν σε 19 δρχ. Ο επιβάτης των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας είναι ιδιαίτερα ευνοημένος καταναλωτής υπηρεσιών, που παράγονται από τον δημόσιο τομέα. Πληρώνει πολύ λιγότερο απ' όσο κοστίζει.

Βέβαια, όσοι από τους επιβάτες είναι και φορολογούμενοι καλούνται να καλύψουν τα ελλείμματα με την συνεισφορά τους στον τακτικό προϋπολογισμό, αλλά σ' αυτόν δεν συνεισφέρουν μόνο οι χρήστες των αστικών συγκοινωνιών.

Από την άλλη μεριά υπάρχει σημαντική καθυστέρηση στις επενδύσεις. Από το 1985 και μετά οι επενδύσεις πότε υπολείπονται και πότε μόλις ξεπερνούν τις αποσβέσεις παγίων (όπως φαίνεται από το Διάγραμμα, που ακολουθεί). Αν οι τάσεις του παρελθόντος δεν ανατραπούν μπορεί να προβλεφθεί με βεβαιότητα ότι η οικονομική κατάσταση του ΟΑΣ θα χειροτερεύει αισθητά. Το έλλειμμα που φέτος θα πλησιάσει τα 125 δις δρχ. υπολογίζεται ότι θα φθάσει τα 150 δις το 1991 και τα 180 δις το 1992.

Οι κύριοι παράγοντες που επηρέασαν την εξέλιξη των ελλειμμάτων ήταν:

α. Η έλλειψη τιμολογιακής πολιτικής και σύγχρονου συστήματος είσπραξης κομίστρου. Εξάλλου η καθιέρωση μηνιαίας κάρτας «απεριορίστων διαδρομών» που διατηρείται μάλιστα σε τιμή χαμηλότερη της σωστής, καθώς και της δωρεάν επιβίβασης το πρωί 5.00-8.00 επηρέασαν τα έσοδα, ώστε ενώ το 1990 αποτελούσαν το 60% περίπου των εξόδων, το 1989 κάλυψαν μόνο το 14%.

β. Η αύξηση του κόστους του προσωπικού την περίοδο 1981-1985, που ποσοστιαία παρουσίασε την εξής εξέλιξη από χρόνο σε χρόνο:

i.	1980 – 1981	43%	iv.	1983 – 1984	31,9%
ii.	1981 – 1982	38,2%	v.	1984 – 1985	27,2%
iii.	1982 – 1983	15,6%			

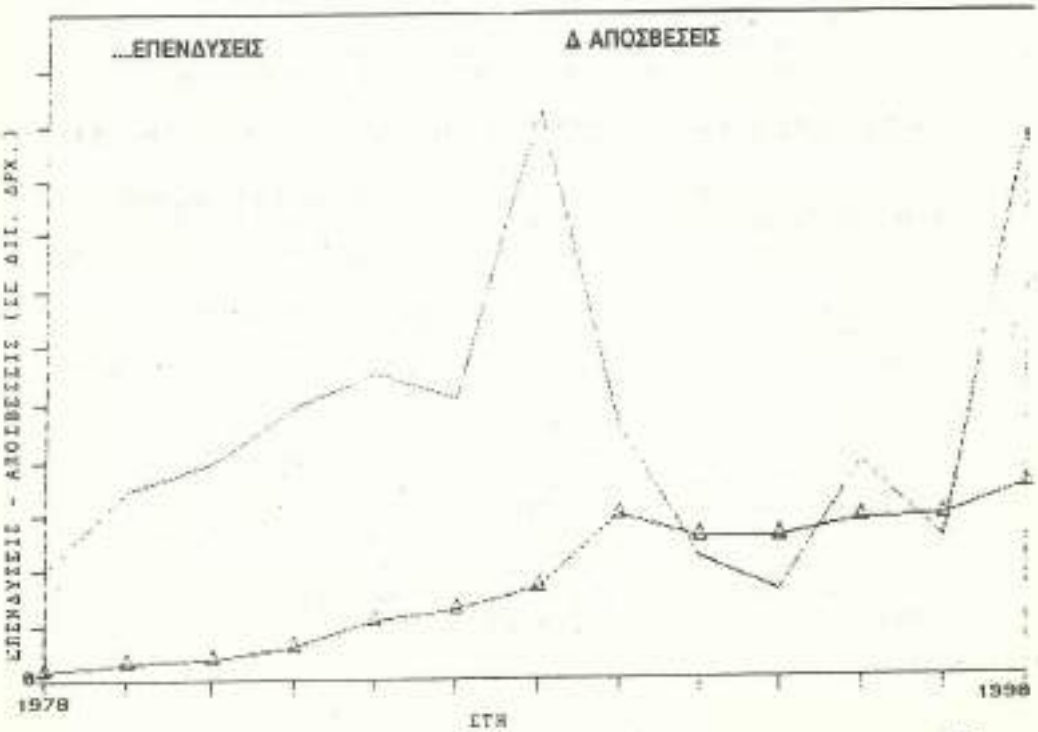
ΠΙΝΑΚΑΣ

ΤΙΜΕΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ

ΕΤΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ	ΜΕΣΟ ΕΣΟΔΟ		ΤΙΜΗ ΚΑΡΤΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΡΤΩΝ ΜΗΝΟΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΛΥΨΗ ΔΑΠΑΝΩΝ
		ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ	ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ 1980			
1980	10 (15/7)	8,5	8,5	700	38.100	58,7
1981	10	7,9	6,3	700	70.100	38,5
1982	10	7,9	5,2	700	73.600	28,2
1983	20 (1/2)	11,2	6,2	700	166.000	32,0
1984	20	11,6	5,4	700	211.800	24,6
1985	30 (16/9)	13,1	4,6	1.000	258.200	19,4
1986	30	19,1	5,6	1.000	297.200	23,5
1987	30	14,3	3,9	1.000	319.832	15
1988	30	14,4	3,5	1.000	352.398	15
1989	30	14	2,9	1.000	380.000	14
1990*	40	19	3,3	1.300	—	10,2

* Εκτιμήσεις

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ



Αντίθετα την περίοδο μετά το 1985, η μέση ετήσια αύξηση περιορίσθηκε σε 10,4%, αλλά το πρόβλημα είχε ήδη δημιουργηθεί.

γ. Η μείωση της ποσοστιαίας συμμετοχής του κρατικού προϋπολογισμού στο σύνολο των εξόδων. Η συμμετοχή αυτή ήταν της τάξης του 40% τη διετία 1982 - 1983. Από τότε και κάθε χρόνο μέχρι το έτος 1987 μειώνονταν σταθερά και έφθασε σε ποσοστό 15% των εξόδων. Από το 1989 αυξήθηκε σημαντικά και καλύπτει το 32% - 34%.

δ. Η καθυστερημένη αντίδραση του τακτικού προϋπολογισμού στην αύξηση του κόστους και η σε πραγματικούς όρους μείωση των εσόδων, δημιούργησε μεγάλες ανάγκες δανεισμού, που προκάλεσαν νέες δαπάνες τόκων και πολλαπλασίασαν τα διαχειριστικά προβλήματα των φορέων.

Είναι φυσικό ότι τα ελλείμματα αυτά δεν είναι δυνατό να κληθεί να τα καλύψει ο μελλοντικός επιβάτης των αστικών συγκοινωνιών. Ακόμη και αν εκαλείτο να καλύψει μόνο τις δαπάνες εκμετάλλευσης θα έπρεπε το κόμιστρο να ορισθεί στις 83 δρχ. και να μην υπάρχει επιβάτης, που δεν πληρώνει αυτό το ποσό για κάθε μετακίνησή του. Οπως είναι φανερό μια τέτοια ενιαία τιμή δεν είναι δυνατό να εφαρμοσθεί στην πράξη γιατί θα μείωνε την ζήτηση και άρα τα συνολικά έσοδα. Και βέβαια θα παρέμεναν ακάλυπτα τα 80 δις για υποχρεώσεις τοκοχρεωλυσίων.

2. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Η ανάλυση που προηγήθηκε έδειξε ότι το Σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα, τα περισσότερα από τα οποία συμβάλλουν στο αρνητικό οικονομικό αποτέλεσμα από τη λειτουργία του.

Πιο κάτω γίνεται μια προσπάθεια καταγραφής και ομαδοποίησης των κύριων προβλημάτων που πρέπει να λυθούν, προκειμένου να γίνει εφικτή η εξυγίανση των φορέων. Η σειρά με την οποία παρουσιάζονται αυτά τα προβλήματα είναι τυχαία και δεν καθορίζει την σημαντικότητά τους.

ΠΡΟΒΛΗΜΑ 1ο – ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ – ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Οι φορείς αστικών συγκοινωνιών δεν έχουν παρακολουθήσει από κοντά τις προσπάθειες που άλλες επιχειρήσεις του δημοσίου ή του ιδιωτικού τομέα – του εσωτερικού ή του εξωτερικού – κάνουν για τον εκσυγχρονισμό τους.

Η νέα τεχνολογία, οι νέες μέθοδοι, οι σύγχρονες τεχνικές διοίκησης δεν υιοθετούνται ή υιοθετούνται με βραδείς ρυθμούς γιατί χρειάζονται κεφάλαια ή προσπάθεια για την εξοικείωση μαζί τους. Η επιστημονική και τεχνική κατάρτιση και η συνεχής ενημέρωση ισοπεδώνεται από τη ρουτίνα. Σχεδόν ανύπαρκτα είναι τα συστήματα πληροφόρησης του πελάτη, της διοίκησης, των υπευθύνων. Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή, στο κόστος και στον έλεγχο είναι απαρχαιωμένες και λίγες προσπάθειες γίνονται για τη βελτίωσή τους. Η προώθηση (marketing) του συστήματος αστικών συγκοινωνιών στους καταναλωτές των υπηρεσιών του, δεν είναι αυτή που άλλα δίκτυα εφαρμόζουν. Το πρωταρχικό λοιπόν πρόβλημα των Φορέων Αστικής Συγκοινωνίας είναι η αδυναμία προσαρμογής τους στις συνεχώς μεταβαλλόμενες συνθήκες του περιβάλλοντος.

Τρία είναι τα βασικά αίτια αυτού του προβλήματος.

α. **Νομικό καθεστώς**
Το νομικό καθεστώς που διέπει τους τέσσερεις φορείς δεν είναι ενιαίο και δεν εξασφαλίζει την ομοιόμορφη ύπαρξη και λειτουργία τους. Με εξαίρεση τον ΟΑΣ και την ΕΑΣ που ιδρύθηκαν με τον ίδιο Ν. 588/77, τα ΗΛΠΑΠ και οι ΗΣΑΠ ιδρύθηκαν με διαφορετικούς νόμους (Ν. 768/70 και Ν. 352/76 αντίστοιχα). Εξάλλου, παρά τη σχετική πρόβλεψη (παρ. ζ., άρθρο 2, Ν. 588/77), δεν έχει ακόμη εκδοθεί το Π.Δ. που θα καθορίσει τον τρόπο άσκησης εποπτείας και ελέγχου του ΟΑΣ επί των άλλων φορέων.

β. **Θεσμικό πλαίσιο**
Οι φορείς που κατά κύριο λόγο και άμεσα ή έμμεσα επεμβαίνουν στο σύστημα αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας είναι:
- ΥΠΕΧΩΔΕ
- Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών
- Υπουργείο Δημόσιας Τάξης
- Δήμοι και Κοινότητες
- Οργανισμός Αθήνας
- ΟΑΣ, ΕΑΣ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ

Αυτοί οι φορείς δεν ενεργούν συντονισμένα, όχι μόνο στο σχεδιασμό, αλλά ακόμα περισσότερο στην αντιμετώπιση καθημερινών προβλημάτων. Τούτο οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αλληλοεπικάλυψη αρμοδιοτήτων.

γ. **Οργανωτικό σχήμα**
Διατηρείται η σύγχυση και η αβεβαιότητα όσον αφορά το οριστικό σχήμα οργάνωσης του ΣΑΣ. Η ύπαρξη τεσσάρων φορέων, νομικά ανεξάρτητων μεταξύ τους, με μη θεσμοθετημένες τις μεταξύ τους σχέσεις, δυσχεραίνει την συντονισμένη λειτουργία των φορέων του ΣΑΣ.

ΠΡΟΒΛΗΜΑ 2ο – ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Σε αντίθεση με ότι συμβαίνει σε όλες τις άλλες δημόσιες επιχειρήσεις ο ΟΑΣ δεν εφαρμόζει κάποια τιμολογιακή πολιτική που να συσχετίζει το κόστος με τις τιμές. Σύμφωνα με την υπάρχουσα κατάσταση, οι αποφάσεις παίρνονται στα πλαίσια μιας κοινωνικής πολιτικής, που ασκείται για χαμηλή επιβάρυνση των επιβατών.

Η έλλειψη όμως τιμολογιακής πολιτικής έχει συμβάλει στα μεγάλα ελλείμματα, έχει δημιουργήσει ανισότητες ανάμεσα στους χρήστες των υπηρεσιών, εξαναγκάζει σε διασταυρούμενη επιδότηση μεταξύ Αθηναίων και μη, διαστρεβλώνει τη ζήτηση μεταξύ των μέσων και αντιστρατεύεται κάθε προσπάθεια για βελτίωση της παραγωγικότητας.

ΠΡΟΒΛΗΜΑ 3ο – Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Η μείωση της ταχύτητας και η αναξιοπιστία στην εκτέλεση των δρομολογίων που συνεπάγεται η ανάμιξη των λεωφορείων και ο ανταγωνισμός τους με την υπόλοιπη κυκλοφορία στους περιορισμένους δρόμους της πρωτεύουσας, επηρεάζουν αρνητικά τόσο την αποδοτικότητα των οχημάτων όσο και την ποιότητα της εξυπηρέτησης που προσφέρουν οι Αστικές Συγκοινωνίες στους κατοίκους της περιοχής.

Μετρήσεις έχουν δείξει ότι υπάρχει δυνατότητα για βελτίωση στο κέντρο της Αθήνας της ταχύτητας των λεωφορείων και των τρόλλεϋ τις ώρες της κυκλοφοριακής αιχμής της τάξης του 20% έως 35% και από 10% έως 25% αντίστοιχα.

Η βελτίωση αυτή είναι δυνατό να επιτευχθεί μόνο σε ευνοϊκές για τα λεωφορεία και τρόλλεϋ κυκλοφοριακές συνθήκες, δηλαδή όταν ελαχιστοποιούνται οι παρεμβάσεις από την υπόλοιπη κυκλοφορία.

ΠΡΟΒΛΗΜΑ 4ο – ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ ΔΑΝΕΙΑΚΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

Οπως ήδη αναφέρθηκε ο ΟΑΣ όφειλε την 31.12.89 ένα ποσό της τάξης των 180.000 εκατ. δρχ., που μέσα στο τρέχον έτος θα ξεπεράσει τα 200.000 εκατ. δρχ. Οι τόκοι αυτών των δανειακών κεφαλαίων, που χρησιμοποιήθηκαν κύρια για την κάλυψη ελλειμμάτων, θα βαρύνουν το λειτουργικό κόστος των υπηρεσιών, που θα προσφερθούν. Ετσι κάθε προσπάθεια για βελτίωση θα ισοπεδωθεί από το βάρος αυτών των υποχρεώσεων.

Η εξέλιξη των υποχρεώσεων για πληρωμές τόκων, χρεωλυσίων και άλλων επιβαρύνσεων από δάνεια ήταν:

1980 :	Δρχ.	240	εκατ.
1981 :	»	1.488	»
1982 :	»	2.377	»
1983 :	»	3.494	»
1984 :	»	5.704	»
1985 :	»	12.092	»
1986 :	»	20.689	»
1987 :	»	34.028	»
1988 :	»	49.248	»
1989 :	»	72.625	»

Το πρόβλημα που υπάρχει είναι σαφές.

ΠΡΟΒΛΗΜΑ 5ο – ΑΠΟΣΠΑΣΜΕΝΟΙ

Σήμερα υπάρχουν 302 αποσπασμένοι υπάλληλοι της ΕΑΣ σε άλλους φορείς και συγκεκριμένα:

α.	Στο Υπουργείο Παιδείας	190	άτομα
β.	Στο Υπουργείο Προεδρίας	25	»
γ.	Στο Υπ. Μεταφορών & Επικοινωνιών	57	»
δ.	Στο Υπ. Δικαιοσύνης	1	»
ε.	Στο ΥΠΕΧΩΔΕ	6	»
στ.	Στο Υπ. Πολιτισμού	9	»
ζ.	Στο Υπ. Βιομηχανίας	2	»
η.	Στο Υπ. Εμπορίου	1	»
θ.	Στο Υπ. Εθνικής Οικονομίας	2	»
ι.	Στο Υπ. Εργασίας	2	»
κ.	Στο Υπ. Γεωργίας	1	»
λ.	Στο ΕΛΚΕΠΑ	5	»
μ.	Στη Προεδρία της Δημοκρατίας	1	»

Οι πιο πάνω αντί να αμοίβονται από εκείνους στους οποίους εργάζονται επιβαρύνουν με 1.000 εκατ. δρχ. το χρόνο τον προϋπολογισμό της ΕΑΣ.

ΠΡΟΒΛΗΜΑ 6ο – ΚΟΣΤΟΣ – ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ

Σήμερα, στους φορείς αστικών συγκοινωνιών δεν κοστολογούνται οι επιμέρους δραστηριότητές τους. Το λογιστικό σχέδιο παρακολουθεί τις δαπάνες σύμφωνα με τη φύση τους και όχι με τον προορισμό τους. Κατά συνέπεια, οι προϋπολογισμοί καταρτίζονται χωρίς βαθειά γνώση του κόστους παραγωγής των υπηρεσιών που προσφέρονται, υπάρχει αδυναμία στην ανάθεση ευθύνης για την υλοποίηση του προϋπολογισμού και έλλειψη εσωτερικού οικονομικού ελέγχου.

Οι τροποποιήσεις του δικτύου δεν λαμβάνουν υπόψη τους το κόστος. Αποφασίζονται, συνήθως μετά από αιτήματα τοπικών αρχών, νέες γραμμές, επεκτάσεις γραμμών, νυκτερινά δρομολόγια, εξυπηρέτηση σχολείων και εργοστασίων χωρίς να είναι γνωστό το κόστος.

Για να αντιμετωπίσει την κατάσταση αυτή, ο ΟΑΣ εκπόνησε πλήρες σχέδιο κοστολόγησης, που δεν έχει όμως μέχρι σήμερα εφαρμοσθεί.

ΠΡΟΒΛΗΜΑ 7ο – ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΗ

Σ' όλο τον κόσμο οι αστικές συγκοινωνίες των μεγαλουπόλεων επιδοτούνται. Η κάλυψη απ' αυτή την πηγή ενός μέρους του κόστους των υπηρεσιών δικαιολογείται από το ότι η ύπαρξη ενός συστήματος αστικών συγκοινωνιών δημιουργεί έμμεσα οφέλη στην κοινωνία, που δεν είναι εύκολο να ποσοτικοποιηθούν και τα οποία θα πρέπει να αποδίδονται στον φορέα με κάποια μορφή επιδότησης. Από τότε που καθιερώθηκε η επιδότηση των φορέων της πρωτεύουσας, το ποσό που χορηγείται δεν συσχετίζεται με κάποιο από τα οικονομικά μεγέθη των φορέων (π.χ. δαπάνες, μεταφερόμενοι επιβάτες, έσοδα από κόμιστρα, διαφυγόντα έσοδα λόγω κοινωνικής πολιτικής κ.λ.π.), αλλά μάλλον με την αντοχή του κρατικού προϋπολογισμού από τον οποίο αντλούνται τα σχετικά κονδύλια. Σε τρέχουσες τιμές η εξέλιξη των ποσών αυτών ήταν:

α.	1980	δρχ.	2.626	εκατ.			
β.	1981	»	3.869	»	δηλ.	αύξηση	47%
γ.	1982	»	7.114	»	»	»	84%
δ.	1983	»	8.150	»	»	»	15%
ε.	1984	»	8.670	»	»	»	6%
στ.	1985	»	8.783	»	»	»	1%
ζ.	1986	»	8.783	»	»	»	0%
η.	1987	»	12.500	»	»	»	42%
θ.	1988	»	32.935	»	»	»	163%
ι.	1989	»	38.000	»	»	»	15%

Τα πιο πάνω ποσά χορηγούνται χωρίς προηγούμενη συμφωνία μεταξύ του κράτους, που τα προσφέρει, και των Διοικήσεων, που τα εισπράττουν για το τι θα γίνει με τις υπόλοιπες δαπάνες ή για το επίπεδο των υπηρεσιών που θα προσφερθούν.

3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η λύση λοιπόν στο οικονομικό πρόβλημα των αστικών συγκοινωνιών δεν μπορεί να προέλθει μόνο από την εφαρμογή μιας πιο δίκαιης τιμολογιακής πολιτικής, αλλά και από άλλα μέτρα που έχουν προταθεί από τον ΟΑΣ προς τις εκάστοτε κυβερνήσεις. Τα σημαντικότερα απ' αυτά είναι συνοπτικά τα εξής:

α. Ο εκσυγχρονισμός και η καλλίτερη οργάνωση των επιχειρήσεων (αυτοματοποίηση στην εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου με κέντρα ελέγχου, marketing, εκπαίδευση προσωπικού, νέες τεχνολογίες, σύγχρονες τεχνικές διοίκησης, κίνητρα, ενιαίος φορέας κ.λ.π.).

β. Ευνόηση των μέσων μαζικής μεταφοράς στην κυκλοφορία. Εχει προταθεί η καθιέρωση ευρείας κλίμακας προτεραιότητας των λεωφορείων έναντι της υπόλοιπης κυκλοφορίας, που θα αφορά τόσο στις κεντρικές αρτηρίες όσο και στους κύριους ακτινικούς άξονες εκτός κέντρου, που μεταφέρουν ένα σημαντικό αριθμό λεωφορείων και θα αποτελούν ένα συνδυασμένο δίκτυο λωρίδων λεωφορείων – λωρίδων αντίθετης ροής – λεώφορειοδρόμων.

γ. Εφαρμογή τιμολογιακής πολιτικής και διασφάλιση των εσόδων με ένα σύγχρονο σύστημα είσπραξης κομίστρου. Το νέο σύστημα με ακυρωτικές συσκευές εφαρμόζεται ήδη στους ΗΣΑΠ και ΗΛΠΑΠ και πρόκειται να επεκταθεί στην ΕΑΣ από 10.3.90.

δ. Κάλυψη δανειακών υποχρεώσεων. Το χρέος του ΟΑΣ δεν είνα δυνατό να καλυφθεί από ίδιους πόρους είναι δε στο σύνολό του εγγυημένο από το Ελληνικό Δημόσιο. Εχει προταθεί η εξόφληση των δανείων που συνομολογήθηκαν για την κάλυψη αναγκών της εκμετάλλευσης να γίνει από τον τακτικό προϋπολογισμό. Με άλλα λόγια θα πρέπει να διορθωθεί το οικονομικό σφάλμα του παρελθόντος για να είναι δυνατή η εξυγίανση. Δάνεια, που συνομολογήθηκαν για επενδύσεις θα παραμείνουν στις υποχρεώσεις του ΟΑΣ.

ε. Εφαρμογή μεθόδων κοστολόγησης των παραγόμενων υπηρεσιών ώστε να βελτιωθεί η παραγωγικότητα και να κατανέμονται καλλίτερα οι πόροι μεταξύ εναλλακτικών έργων.

στ. Θεσμικές αλλαγές για τον διαχωρισμό και το ξεκαθάρισμα των αρμοδιοτήτων μεταξύ πολλών φορέων, που εμπλέκονται στο σχεδιασμό και ακόμα περισσότερο στην αντιμετώπιση καθημερινών προβλημάτων (ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπουργείο Μεταφορών, Υπ. Δημοσίας Τάξεως, Δήμοι, Οργανισμός Αθήνας κ.λ.π.).

η. Εκλογίκευση της κρατικής επιχορήγησης. Η συνεισφορά των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών στο κοινωνικό σύνολο είναι πολύ σπουδαιότερη απ' ότι φαίνεται με πρώτη ματιά. Σημαντικά δευτερεύοντα οφέλη δεν λαμβάνονται συνήθως υπόψη. Η ύπαρξη των μέσων μαζικής μεταφοράς αποκλείει την κατ' ανάγκη αντικατάστασή τους από πολλές χιλιάδες ιδιωτικά αυτοκίνητα, που θα οδηγούσε σε επιβαρύνσεις από καθυστερήσεις, από αυξημένη κατανάλωση καυσίμων, από αυξημένες ανάγκες για επισκευές και ανταλλακτικά, σε περισσότερα ατυχήματα και σε μεγαλύτερη ρύπανση. Υπολογίζεται ότι θα χρειάζονταν γύρω στα 450.000 επιπρόσθετα αυτοκίνητα, που πέραν των κεφαλαίων που χρειάζονται για την αγορά τους θα δημιουργούσαν τεράστιες ανάγκες για κατασκευή οδικού δικτύου.

Ανεξάρτητα από τα πιο πάνω πρέπει να σημειωθεί ότι ένας σημαντικός αριθμός των κατοίκων δεν έχει την οικονομική δυνατότητα ή τη φυσική ικανότητα να χρησιμοποιεί εναλλακτική λύση με τη μορφή ιδιωτικού επιβατικού αυτοκινήτου. Τα δευτερεύοντα αυτά οφέλη πρέπει να αποδίδονται στους φορείς σαν επιχορήγηση.

θ. Αναδιοργάνωση του δικτύου των λεωφορειακών γραμμών. Η σχετική μελέτη, που έγινε από τον ΟΑΣ έχει αρχίσει να υλοποιείται.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΠΟΡΡΕΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΩΝ

Εισηγητής: **Β. Σαμπράκος**, Δρ. Οικονομολόγος Μεταφορών

Εισαγωγή

Είναι γνωστό ότι οι συγκοινωνίες αποτελούν ένα βασικό εργαλείο στα χέρια του Κράτους, με το οποίο μπορεί να επιτευχθεί η κρατική παρέμβαση για την διόρθωση χρονίων προβλημάτων που μαστίζουν τις μεγαλουπόλεις του κόσμου, άρα και της Αθήνας. Βεβαίως τούτο δεν είναι το μοναδικό μέσο για παρεμβατική πολιτική που διαθέτει το Κράτος, δεν παύει όμως να θεωρείται από τα πλέον σημαντικά.

Οι μεταφορές με όποια μορφή παρουσιάζονται (χερσαίες, εναέριες ή θαλάσσιες, εμπορευματικές ή επιβατικές, αστικές ή υπεραστικές) δεν αποτελούν αυτοσκοπό αλλά μέσο για την επίτευξη σκοπού. Έτσι και οι συγκοινωνίες της πρωτεύουσας ειδικότερα, θα πρέπει να θεωρηθούν και να αξιολογηθούν μέσα από ένα ευρύτερο φάσμα που δεν μπορεί να περιορισθεί μέσα στα στενά πλαίσια της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης που άμεσα προσφέρουν.

Η εύρυθμη λειτουργία της πόλης σαν πλέγμα οικονομικών αλλά και ανθρωπίνων σχέσεων, προϋποθέτει την ύπαρξη και σωστή λειτουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος μαζικών μεταφορών. Μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς, οι μαζικές μεταφορές αποτελούν για την εθνική οικονομία, το πλέον αποδοτικό αλλά ταυτόχρονα και το φθηνότερο μέσο.

Η συμβολή των αστικών συγκοινωνιών στα προβλήματα της πρωτεύουσας

Πράγματι οι αστικές μαζικές μεταφορές επιβατών μπορούν να συνεισφέρουν και μάλιστα πολύ οικονομικά λόγω των οικονομιών κλίμακας που παρουσιάζουν, στα παρακάτω τρία βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζουμε στην Αθήνα:

- στην κυκλοφοριακή συμφόρηση
- στην ρύπανση του περιβάλλοντος
- και στην κατανομή του εισοδήματος των κατοίκων.

Τα εξωτερικά αρνητικά οφέλη (εξωτερικές δυσοικονομίες) που προκαλούν οι οδηγοί των ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων αλλά και οι πελάτες των ταξί στους άλλους μετακινουμένους, διορθώνονται με την χρήση μαζικών μέσων μεταφοράς. Με πιο απλά λόγια, η κυκλοφοριακή συμφόρηση που προκαλείται από την χρήση κάποιου Ι.Χ. αυτοκινήτου ή ταξί, προκαλεί ένα κόστος στους άλλους μετακινουμένους. Το κόστος αυτό που εντοπίζεται κυρίως στον χαμένο χρόνο των επιβατών, μπορεί να αντιμετωπισθεί με την χρήση των αστικών μαζικών μεταφορών, εφόσον βέβαια προσελκυσθούν σε αυτά οι χρήστες των Ι.Χ. αυτοκινήτων και των ταξί. Είναι επόμενο λοιπόν ότι το όφελος από την χρήση των μαζικών μέσων μεταφοράς επικεντρώνεται στην αύξηση της ταχύτητας όλων των οχημάτων στο κέντρο της πόλης και στις ώρες αιχμής.

Ομοίως το δεύτερο πρόβλημα, αυτό της ρύπανσης του περιβάλλοντος, αποτελεί και το πλέον χαρακτηριστικό παράδειγμα εξωτερικής δυσοικονομίας. Οι δημόσιες συγκοινωνίες βοηθούν σημαντικά στην ελάττωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης αλλά και του θορύβου (τρόλλεϋ, ηλεκτρικός σιδηρόδρομος αλλά ακόμα και η χρήση των λεωφορείων που συνεπάγεται μικρότερη κατανάλωση καυσίμων από ότι εάν μετεφέρετο με Ι.Χ. και ταξί ο αντίστοιχος αριθμός μετακινουμένων).

Σχετικά με το τρίτο πρόβλημα, έχουμε να παρατηρήσουμε ότι πρόκειται ουσιαστικά για εξωτερικό όφελος των χρηστών των μαζικών μεταφορών. Η κατανομή ή καλύτερα η ανακατανομή του εισοδήματος μέσω των δημοσίων συγκοινωνιών επιτυγχάνεται με την χρήση των μαζικών μέσων μεταφοράς από τις ασθενέστερα οικονομικά τάξεις, οι οποίες εν γένει χρησιμοποιούν τις δημόσιες συγκοινωνίες για μετακινήσεις. Για καλύτερη κατανόηση του μηχανισμού της κατανομής του εισοδήματος αρκεί να θεωρήσει κανείς την έλλειψη δημόσιας συγκοινωνίας που θα υποχρέωνε τον εργαζόμενο να στραφεί σε άλλο τρόπο μεταφοράς (ταξί, Ι.Χ.) ή την πρωϊνή δωρεάν μετακίνηση.

Χωρίς να θέλουμε να μειώσουμε την σπουδαιότητα που μπορούν να έχουν οι δημόσιες μαζικές μεταφορές στην αντιμετώπιση των παραπάνω τριών προβλημάτων, πρέπει να σημειώσουμε ότι η συνεισφορά τους είναι έμμεση και κατά συνέπεια υπάρχουν και άλλα μέτρα αμεσότερα που μπορούν να ληφθούν από την Πολιτεία.

Αρχίζοντας λοιπόν από το πρώτο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης του κέντρου, μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι τούτο μπορεί σε μεγάλο βαθμό να περιορισθεί από την εφαρμογή μιάς πολιτικής τιμολόγησης της στάθμευσης ή της λειτουργίας δακτυλίου. Σχετικά με το πρόβλημα της ρύπανσης, η καλυτέρευση της ποιότητας της βενζίνης ή ο συχνότερος έλεγχος των Ι.Χ. θα μπορούσαν να λειτουργήσουν παράλληλα για μια ουσια-

στικότερη αντιμετώπιση του θέματος. Τέλος σε ότι αφορά την ανακατανομή του εισοδήματος, είναι αρκετό να αναφέρουμε την δυνατότητα της πολιτείας για παρεμβάσεις υπέρ των οικονομικά ασθενεστέρων τάξεων, μέσω της φορολογικής πολιτικής.

Παρόλα αυτά όμως, η προσέλκυση περισσοτέρων επιβατών στις δημόσιες μαζικές συγκοινωνίες, η αύξηση με άλλα λόγια της επιβατικής κίνησης, έχει σαν επακόλουθο την δημιουργία εξωτερικών ωφελειών, δηλαδή οφέλη και στους μη χρήστες των αστικών συγκοινωνιών. Αρα δικαιολογείται έτσι η ευνοϊκότερη μεταχείριση των αστικών συγκοινωνιών από τα άλλα μέσα μεταφοράς. Επίσης δικαιολογείται το γεγονός ότι μέρος από το κόστος αυτών καλύπτεται και από τους μη χρήστες μέσω του Κρατικού Προϋπολογισμού. (Βεβαίως δεν μπορεί να δικαιολογηθεί το γιατί θα πρέπει να πληρώνει εξίσου με τον Αθηναίο και ο κάτοικος της επαρχίας μέσω του Κρατικού Προϋπολογισμού αλλά είναι ο μόνος προϋπολογισμός που μπορεί να καλύψει τέτοια ποσά όπως στην συνέχεια θα δούμε).

Τιμολογιακή πολιτική και δανειακές υποχρεώσεις

Η οικονομική κατάσταση του Συστήματος των Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας κάθε άλλο παρά ενθαρρυντική παρουσιάζεται. Οπως είναι γνωστό το σύστημα των Αστικών Συγκοινωνιών αποτελείται από τις τρεις επιχειρήσεις που παράγουν το συγκοινωνιακό έργο (την Ε.Α.Σ. τους Η.Σ.Α.Π. και τα Η.Λ.Π.Α.Π.) καθώς επίσης και τον Ο.Α.Σ. που είναι το επιτελικό όργανό τους και τους παρέχει διοικητική, οικονομική και συγκοινωνιακή υποστήριξη.

Το κύριο χαρακτηριστικό στοιχείο της οικονομικής κατάστασης των ανωτέρω επιχειρήσεων είναι τα υψηλά ελλείμματα. Η αύξηση των ελλειμμάτων παρουσιάζεται κατά τα τελευταία χρόνια πολύ έντονη με κύριο χαρακτηριστικό την υπέρμετρη (με γεωμετρική πρόοδο) άνοδο των χρηματοοικονομικών αναγκών. Το ταμειακό άνοιγμα μεταξύ των εισπράξεων και δαπανών διευρύνετο συνεχώς και η ακολουθητέα πρακτική ήταν να καλύπτονται τα ταμειακά ελλείμματα των Οργανισμών Αστικών Συγκοινωνιών, τόσο από τον Τακτικό Προϋπολογισμό σαν δωρεάν επιχορήγηση, όσο και με προσφυγή σε δανεισμό. Το αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής, όπως αναμενόταν, ήταν η ταχεία συσσώρευση τοκοχρεολυσίων. Τα νέα αυτά τοκοχρεολύσια προκαλούσαν νέες αυξημένες χρηματοδοτικές ανάγκες, οι οποίες με τη σειρά τους καλύπτονταν με νέο υψηλότερο δανεισμό και νέες αυξημένες επιχορηγήσεις, και ούτω καθεξής.

Αναφέραμε χαρακτηριστικά ότι το 1980 σε σύνολο εξόδων 9.117 εκατ. δρχ. τα χρηματοοικονομικά έξοδα ανέρχοντο σε 240 εκατ. ή ποσοστό 3%. Το 1984 ανέρχονται σε 5.704 εκατ. ή 20% του συνόλου των εξόδων.

– Το 1986 ανέρχονται σε 20.689 εκατ. ή 36% του συνόλου των εξόδων.

– Το 1988 διπλασιάζονται και φτάνουν στα 49.248 εκατ. ή 51% του συνόλου των εξόδων και για το τελευταίο έτος πλησίασαν τα 75 περίπου δισεκ. ή 63% του συνόλου.

Σε ότι αφορά την επιδότηση μέσω του Τακτικού Προϋπολογισμού, αυτή, από 2.626 εκατ. δρχ. το 1980, έφτασε στα 8.150 εκατ. το 1984, ξεπέρασε τα 12.500 εκατ. το 1987, για να ανέλθει το 1989 στο ύψος ρεκόρ των 38.000 εκατ.

Πώς όμως φτάσαμε εδώ;

Κατ' αρχήν η σημαντική υστέρηση της αναπροσαρμογής των τιμολογίων.

– Ετσι τον Ιούλιο του 1980 η τιμή του βασικού εισιτηρίου ήταν 10 δρχ. και της κάρτας 700 δρχ.

– Τον Φεβρουάριο του 1983 η τιμή του βασικού εισιτηρίου γίνεται 20 δρχ. και της κάρτας παρέμεινε 700 δρχ.

– Τον Σεπτέμβριο του 1985 η τιμή του εισιτηρίου γίνεται 30 δρχ. και η τιμή της μηνιαίας κάρτας 1000 δρχ.

– Τον Ιανουάριο του 1990 η τιμή του εισιτηρίου γίνεται 40 δρχ. και η τιμή της κάρτας γίνεται 1300 δρχ.

Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την επιβατική κίνηση, που μέχρι τα μέσα της δεκαετίας παρέμενε σταθερή και μόλις τα τελευταία χρόνια (κυρίως με την εφαρμογή του δακτυλίου) παρουσιάζει αυξητικές τάσεις της τάξης του 4% ετησίως (έχουμε περίπου 750 εκατ. μετακινήσεις ετησίως) έδωσε μικρές σχετικά αυξήσεις στα συνολικά έσοδα. Ετσι τα έσοδα από εισιτήρια, που αποτελούν και την κύρια πηγή εσόδων, από 5.348 εκατ. το 1980 αυξήθηκαν σε 11.010 εκατ. το 1989 (αύξηση 2,06 φορές).

Ταυτόχρονα οι συνολικές δαπάνες αυξήθηκαν από 9.117 εκατ. σε 119.000 περίπου εκατ. μεταξύ των ετών 1980 και 1989 (αύξηση 13,05 φορές). Η υπερβολική αυτή αύξηση των δαπανών οφείλεται κυρίως στα χρηματοοικονομικά έξοδα (τόκοι, χρεωλύσια) τα οποία την τελευταία χρονιά καλύπτουν το 60% των συνολικών δαπανών έναντι μόλις 4% που εκάλυπταν το 1980.

Επίσης σημαντική υπήρξε για την ίδια περίοδο η αύξηση των εξόδων για τις αποδοχές του προσωπικού. Από 6049 εκατ. δρχ. που ήταν το 1980 έφτασε τα 37.249 εκατ. το 1989 δηλαδή 6,15 φορές περισσότερα.

Ποιά πολιτική για την κάλυψη των δανειακών υποχρεώσεων;

Οπως είδαμε προηγουμένως, οι προσφερόμενες υπηρεσίες από τις Επιχειρήσεις Αστικών Μεταφορών έχουν, είχαν αλλά και θα έχουν κόστος μεγαλύτερο από τις εισπράξεις. Το γεγονός αυτό δεν είναι πρωτόγνωρο για τις Επιχειρήσεις Αστικών Μεταφορών όλων των χωρών του κόσμου. Η πρακτική της κάλυψης των ταμειακών ελλειμμάτων με δανεισμό, ούτε βοήθησε τελικά τον Ο.Α.Σ. να ξεφύγει από την δεινή οικονομική κατάσταση που αντιμετώπιζε, ούτε εξυπηρέτησε τα συμφέροντά του.

– Εκατοντάδες ώρες απασχόλησης των ηγετικών στελεχών των 4 οργανισμών δαπανήθηκαν για τη σύναψη και παρακολούθηση των δανείων.

– Δημιούργησε κλίμα αβεβαιότητας στους οργανισμούς αυτούς και τους εξανάγκασε να εμφανίζονται ως «κακοπληρωτές» ιδιαίτερα σε ασφαλιστικούς οργανισμούς.

– Περιόρισε στο ελάχιστο κάθε προσπάθεια για «νοικοκύρεμα» των οικονομικών των Οργανισμών και ιδιαίτερα για συγκράτηση των ελαστικών δαπανών μια και εμφανίζονται τόσο ασήμαντες μπροστά στα τεράστια νούμερα των δανειοδοτήσεων.

– Τέλος, αξίζει να αναφερθεί το πολιτικό κόστος τόσο των Διοικητικών Συμβουλίων όσο και του θεσμού των Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών όπως πολύ χαρακτηριστικά παρατηρεί ο καθηγητής Κ. Αμπακούμκιν σε σχετική εργασία του (1).

Είναι λοιπόν εμφανής η ανάγκη να σταματησει η πολιτική του δανεισμού για λειτουργικές δαπάνες. Δάνεια θα πρέπει να συνάπτονται για επενδύσεις και μάλιστα σ' αυτές που αποδεδειγμένα είναι αποδοτικές μετά από μελέτη

σκοπιμότητας. Επειδή όμως είναι ουτοπία να θεωρήσουμε σήμερα ότι υπάρχει η δυνατότητα να σταματήσει ο δανεισμός, θα πρέπει να καθορισθεί από τώρα ένας χρονικός ορίζοντας Τ πέρα από τον οποίο δεν θα υπάρχει τέτοιας φύσεως δανεισμός.

Η ιδέα αυτή είναι ήδη παλιά (πρόταση του καθηγητή Αμπακούμκιν) και μας βρίσκει απόλυτα σύμφωνους. Το χρονικό αυτό όριο Τ δεν θα πρέπει να είναι πάνω από 5 με 6 χρόνια, δηλαδή όχι πέρα από το 1995, ανάλογα με άλλους στόχους που θα πρέπει να εξετασθούν παράλληλα. Μέχρι να φτάσουμε στο έτος στόχο Τ, οι δανειακές ανάγκες θα μειώνονται συνεχώς, αλλά θα συσσωρευθούν μέχρι τότε δανειακές υποχρεώσεις οι οποίες δεν θα πρέπει να επιβαρύνουν το κόμιστρο. Αντίθετα θα πρέπει να αναπληρωθούν

α) με επαναδιαπραγμάτευση των δανείων

β) με μετοχοποίηση μέρους των υφισταμένων δανειακών υποχρεώσεων οι οποίες διατέθηκαν για τη χρηματοδότηση διαχειριστικών ελλειμμάτων, μετά βέβαια από σχετική μελέτη και

γ) με κατανομή των δανειακών υποχρεώσεων στους ωφεληθέντες φορείς.

Ποιοί είναι αυτοί οι φορείς που επωφελούνται;

Οπως εξηγήσαμε στην αρχή, οι εξωτερικές οικονομίες που παρουσιάζονται από τις Δημόσιες Αστικές Μεταφορές έχουν θετική συνεισφορά στα τρία βασικά προβλήματα:

- της κυκλοφοριακής συμφόρησης
- της ρύπανσης του περιβάλλοντος και
- της κατανομής του εισοδήματος.

Θα πρέπει λοιπόν να ξεκινήσει άμεσα μια μελέτη από ειδικούς και με τη συμμετοχή συναρμοδίων Υπουργείων η οποία θα προσδιορίσει ποσοτικά και στο μέτρο του εφικτού, την συνεισφορά των Δημοσίων Αστικών Συγκοινωνιών στα παραπάνω τρία προβλήματα. Γνωρίζουμε ότι το πρόβλημα αυτό είναι αρκετά δύσκολο, πλην όμως όχι ακατόρθωτο και η διεθνής εμπειρία έχει ήδη να παρουσιάσει παρόμοιες μελέτες, που κατάφεραν να ποσοτικοποιήσουν αντίστοιχα μεγέθη.

Επιγραμματικά μπορούμε να αναφέρουμε μερικά παραδείγματα φορέων που επωφελούνται και θα πρέπει να συνεισφέρουν στην κάλυψη μέρους των εξόδων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς:

1) Το Υπουργείο Ενέργειας (ΥΒΕΤ) θα πρέπει να συνεισφέρει λόγω της εξοικονόμησης της ενέργειας που πραγματοποιείται με τη χρήση Μαζικών Μέσων Μεταφοράς.

2) Το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Εργων (ΥΠΕΧΩΔΕ) λόγω της εξοικονόμησης πόρων από τα αναγκαία έργα υποδομής που θα έπρεπε να κάνει και αναβάλλει – καθυστερεί ή από τη μείωση δαπανών από σχετικά έργα που θα έπρεπε να πραγματοποιήσει για την προστασία του περιβάλλοντος.

3) Το Υπουργείο Παιδείας λόγω της υποχρέωσής του ΟΑΣ να δέχεται μειωμένο κατά 50% εισιτήριο για σπουδαστές - μαθητές.

4) Τα Υπουργεία Κοινωνικών Υπηρεσιών και Εθνικής Αμυνας λόγω των δωρεάν και μειωμένων εισιτηρίων που παρέχονται στους στρατευμένους και σε ειδικές κατηγορίες επιβατών.

5) Οι επιχειρήσεις της περιοχής του λεκανοπεδίου για τη μεταφορά του προσωπικού τους.

6) Τα εμπορικά καταστήματα για τη μεταφορά της πελατείας τους κλπ.

Η γαλλική εμπειρία

Είναι άξιο λόγου να αναφέρουμε ότι στη γαλλική πρωτεύουσα, τα τιμολόγια των αστικών συγκοινωνιών καθορίζονται από ένα κρατικό οργανισμό, την Ομοσπονδία Παρισινών Μεταφορών. Αυτή η Ομοσπονδία καθορίζει τη γενική δομή των τιμολογίων, τα όρια της γεωγραφικής κατανομής τους, τα μειωμένα κλπ. Το ύψος των τιμολογίων καθορίζεται με βάση τον ισοσκελισμό του προϋπολογισμού και υποβάλλεται για έγκριση στην Κυβέρνηση. Με τη σειρά της η Κυβέρνηση μπορεί να αρνηθεί την ενδεχόμενη αύξηση των εισιτηρίων ή να επιβάλλει μικρότερη. Τότε όμως υποχρεούται να καλύψει η ίδια σε ποσοστό 70% το έλλειμμα που δημιουργείται, το δε υπόλοιπο 30% να καλυφθεί από τα νομαρχιακά διαμερίσματα της Περιοχής της Πρωτεύουσας.

Ομοίως, σε ότι αφορά μειωμένα τιμολόγια (όπως π.χ. για πολυμελείς οικογένειες, αναπήρους κλπ.), το κράτος καλύπτει το 70% της διαφοράς και το υπόλοιπο 30% καλύπτεται από τα νομαρχιακά διαμερίσματα.

Τέλος, οι επιχειρήσεις της περιοχής πληρώνουν στην Ομοσπονδία ένα ποσό που είναι συνάρτηση της μισθοδοσίας τους. Τούτο είναι 2% για το Παρίσι και 1,2% για την περιφέρεια του Παρισιού, επί των εξόδων της μισθοδοσίας.

Αντί επιλόγου

Παράλληλα με τη συνεχή μείωση του δανεισμού και την ανάληψη από τους διάφορους φορείς που προαναφέραμε μέρους του λειτουργικού κόστους των Αστικών Συγκοινωνιών, οι επιβάτες δεν είναι δυνατό να μη λάβουν και αυτοί μέρος σε μια τέτοια προσπάθεια για την οικονομική εξυγίανση των Συγκοινωνιακών Φορέων. Είναι, πιστεύουμε, πολύ πιο δίκαιο ο χρήστης να επιβαρύνεται με το κόστος της υπηρεσίας που απολαμβάνει.

Βεβαίως σε καμμιά περίπτωση δεν πρόκειται το εισιτήριο να ισούται με το κόστος διαδρομής, πράγμα που σημαίνει ότι θα είχαμε σημαντική διαφυγή εξωτερικών οφελών, λόγω της μείωσης των επιβατών που θα παρετηρείτο. Το πόσο θα πληρώνει τελικά ο επιβάτης θα πρέπει να προσδιορίζεται αφού προηγουμένως ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών υπολογίσει το πραγματικό κόστος και αφαιρεθούν οι διάφορες επιδοτήσεις που ήδη αναφέραμε. Στην περίπτωση που η Κυβέρνηση θελήσει να επιβάλει για οποιουσδήποτε λόγους μειωμένη τιμή για το χρήστη, αυτή θα είναι υποχρεωμένη να καλύπτει, όπως και στη Γαλλία, τη διαφορά. Μάλιστα θα πρέπει κάποτε και τα Νομαρχιακά Ταμεία, ο δεύτερος βαθμός αυτοδιοίκησης, να λάβουν και στην πατρίδα μας το μέρος της ευθύνης που τους ανήκει και να ελαφρώσουν σε κάποιο ποσοστό τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

Καταλήγοντας, έχουμε να παρατηρήσουμε ότι οι προτάσεις υπάρχουν και πρέπει να ληφθούν αμέσως τα αναγκαία μέτρα με πρώτο την υλοποίηση της μελέτης που ήδη προαναφέρθηκε και στη συνέχεια της άμεσης εφαρμογής της.

Χρησιμοποιούμενες Πηγές

(1) **Κ. Αμπακούμκιν.** «Δέσμη Προτάσεων προς την κατεύθυνση Οικονομικής Εξυγίανσης των φορέων Αστικών Συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας», Ιούλιος 1986.
(2) **ΟΑΣ – ΕΑΣ – ΗΛΠΑΠ – ΗΣΑΠ.** Ισολογισμοί και Εκθέσεις Πεπραγμένων, διαφόρων ετών.
(3) **Υπουργείο Οικονομικών.** Εισηγητική Έκθεση Προϋπολογισμού 1969.

ΜΑΖΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ – ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Εισηγητής: **Α. Βλαστός,** Δρ. Συγκοινωνιολόγος

Η βελτίωση του περιβάλλοντος της Αθήνας.... ένας πρωταρχικός στόχος: γιατί αφορά την επιβίωσή μας. Αλλά και την επιβίωση αυτής της πόλης.

Το Περιβάλλον της πρωτεύουσας... Δεν είναι απλά ο αέρας, το νερό.... Είναι κάτι πιο γενικό: πάνω απ' όλα είναι το πολεοδομικό περιβάλλον. Ποιό είναι αυτό; Είναι αυτό που ξεχωρίζει την πόλη από το προάστιο. Είναι η πυκνότητα της κοινωνικής ζωής, είναι η ύπαρξη του κέντρου με την παράδοσή του, τις ιστορικές του λειτουργίες όπως το εμπόριο, ο πολιτισμός. Το κέντρο είναι παραδοσιακά και τόπος δουλιάς.

Το πολεοδομικό περιβάλλον λοιπόν προϋποθέτει κάποιες ποιότητες ως προς τον αέρα που αναπνέουμε προϋποθέτει όμως επίσης και την ύπαρξη ενός κέντρου. Αυτό το τελευταίο είναι πρωταρχικό και αφορά ιδιαίτερα τους εργαζόμενους.

Η συγκέντρωση των εργασιακών χώρων στο κέντρο της πόλης δίνει την δυνατότητα ανάπτυξης συστημάτων μαζικών μέσων μεταφοράς. Αποκέντρωση των εργασιακών χώρων και διασπορά τους στην περιφέρεια κάνει ασύμφορη την ανάπτυξη τους και ωθεί σε ενταντικότερη χρήση του ΙΧ.

Ο εργασιακός χώρος στο κέντρο δίνει την δυνατότητα στον εργαζόμενο να συνδυάσει παράλληλα με την εργασία του κάποιες αγορές ή και άλλες δραστηριότητες. Απομάκρυνση του εργασιακού χώρου από το κέντρο σημαίνει απομόνωση του εργαζόμενου από τις λειτουργίες της πόλης.

Η πολεοδομική επιλογή θα έχει λοιπόν κυκλοφοριακές επιπτώσεις. Ενίσχυση του κέντρου της Αθήνας σημαίνει ανάπτυξη των δημόσιων μέσων μεταφοράς. Διότι μόνο αυτά είναι ικανά να εξυπηρετήσουν κυκλοφοριακά τους μεγάλους αριθμούς των μετακινουμένων χωρίς να υποβαθμίζουν το περιβάλλον με ρύπους ή κατάληψη του χώρου του δρόμου.

Πρέπει να τονιστεί ότι αναβάθμιση του κέντρου σημαίνει επιστροφή ενός μεγάλου τμήματος του δρόμου ξανά στον πεζό. Οι εσωτερικές μετακινήσεις του κέντρου είναι από τη φύση τους μετακινήσεις μικρής απόστασης και δικαιούνται να γίνονται πεζή στην παραπάνω λειτουργία.

Η συνέχιση της σημερινής τάσης διάλυσης της πολεοδομικής συνοχής της Αθήνας με την ανάπτυξη των περιφερειακών κέντρων είναι αποτέλεσμα της άναρχης κατάληψης του κέντρου από το ΙΧ που οδήγησε στην λειτουργική του παράλυση, και θα υποχρεώσει σε ακόμη εντατικότερη χρήση του ΙΧ ιδιαίτερα από τους εργαζόμενους που δεν έχουν την τύχη η δουλειά τους και η κατοικία τους να βρίσκεται στην ίδια περιφέρεια.

Σήμερα μεγάλο μέρος των ιδιωτικών μετακινήσεων μεταξύ των περιφερειακών κέντρων διασχίζει το κέντρο της Αθήνας. Αυτό δεν πρέπει να συνεχιστεί.

Το κέντρο της Αθήνας για να ξαναγίνει το κέντρο της πρωτεύουσας και να πάψει να λειτουργεί σαν ένας τεράστιος συγκοινωνιακός κόμβος πρέπει να ξανακερδίσει τους χρήστες του. Κάτοικους, εργαζόμενους, αγοραστές, επισκέπτες των πολιτιστικών λειτουργιών. Για να τους κερδίσει πρέπει να τους ξαναδώσει τον χώρο που τους ανήκε. Τον συλλογικό χώρο της πόλης πρώτα απ' όλα. Δηλαδή τον δρόμο. Ευρύτατες πεζοδρομήσεις είναι γι' αυτό απαραίτητες. Σοβαρός περιορισμός του ΙΧ και παράλληλα ανάπτυξη δημόσιων συστημάτων μεταφοράς κατάλληλων για τους στενούς δρόμους της Αθήνας είναι επίσης μέτρα που δεν πρέπει να καθυστερούν.

Η πολεοδομική προοπτική πρέπει να δώσει τις κατευθύνσεις των κυκλοφοριακών λύσεων.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΤΑ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ – Η ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Εισηγητής: **Π. Κοντογιάννης,** Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος

Ο σκοπός ενός αστικού συστήματος μεταφορών είναι να παρέχει την δυνατότητα για γρήγορη, ασφαλή, άνετη, εύκολη, οικονομική μετακίνηση εξίσου στους κατοίκους μιας περιοχής ώστε να ικανοποιούνται οι ποικίλες ανάγκες και δραστηριότητες (εργασία, ψυχαγωγία, υγεία, κλπ.) με σεβασμό στο περιβάλλον και στους πόρους της κοινωνίας.

Τα μειονεκτήματα και τα πλεονεκτήματα των διαφόρων μεταφορικών μέσων, συνεπώς, προκύπτουν από την αξιολόγηση της απόδοσής τους ως προς τους παράγοντες αυτούς. Συνοπτικά, η σύγκριση μεταξύ ατομικών μέσων μεταφοράς και μέσων μαζικής μεταφοράς έχει ως εξής:

Χρονική Διάρκεια της Μετακίνησης

Στον παράγοντα αυτόν, τα ατομικά μέσα μεταφοράς υπερτερούν όχι τόσο εξαιτίας της ταχύτερης κίνησής τους όσο εξαιτίας της δυνατότητας που έχουν να μεταφέρουν τους επιβάτες «από πόρτα σε πόρτα». Βέβαια, σήμερα με τους υψηλούς βαθμούς κυκλοφοριακού κορεσμού των οδικών αρτηριών, με τις δυσκολίες στην εξεύρεση χώρου στάθμευσης αλλά και με την βελτίωση της εξυπηρέτησης που παρέχουν οι αστικές συγκοινωνίες (συχνότερα δρομολόγια άρα λιγότερη αναμονή, καλλίτερη κάλυψη άρα λιγότερο περπάτημα, επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς ή και των λεωφορείων σε αποκλειστικές λωρίδες άρα μεγαλύτερη ταχύτητα) το πλεονέκτημα αυτό των ατομικών μέσων μεταφοράς έχει μειωθεί σημαντικά.

Ασφάλεια κατά την μετακίνηση. Στον τομέα αυτόν, τα μέσα μαζικής μεταφοράς πράγματι υπερτερούν συντριπτικά και δεν χρειάζεται να φέρουμε αριθμητικά στοιχεία για να το αποδείξουμε.

Ανεση και ευκολία κατά την μετακίνηση. Τα ατομικά μέσα μεταφοράς και εδώ υπερτερούν. Τόσο από άποψη πληρότητας του οχήματος (στα ΙΧ Ε Α η μέση τιμή είναι 1.2 - 1.3 άτομα ενώ στα λεωφορεία – τρόλλεϋ φθάνει και υπερβαίνει τα 100% την ώρα αιχμής) όσο και από άποψη χαρακτηριστικών ροής και ανέσεων του ίδιου του οχήματος (ομαλά σταματήματα – ξεκινήματα, καλλίτερα καθίσματα, ατομικότητα κ.ά.) αλλά και από την άποψη συνθηκών κατά την μετάβαση προς/από το όχημα και των συνθηκών αναμονής στις στάσεις.

Οικονομικότητα της μετακίνησης. Σαφώς, από την πλευρά του χρήστη, η μεταφορά με τις αστικές συγκοινωνίες είναι οικονομικότερη από την ιδιωτική μεταφορά. Αυτό ισχύει, όχι μόνο για την Αθήνα με το χαμηλό πραγματικά κόμιστρο, αλλά και γενικά για όλα τα συστήματα.

Δυνατότητα μετακίνησης εξίσου σε όλα τα άτομα του κοινωνικού συνόλου

Οι αστικές συγκοινωνίες παρέχουν δυνατότητα για μετακίνηση σε όλες εκείνες τις κατηγορίες του πληθυσμού που για διάφορους λόγους δεν έχουν πρόσβαση στα ατομικά μέσα μεταφοράς. Και οι κατηγορίες αυτές είναι οι πιο αδύναμες: είναι εκείνοι που το εισόδημά τους δεν επιτρέπει να αγοράσουν αυτοκίνητο, είναι οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά, οι νέοι κάτω από τα 18, τα εμποδισμένα άτομα, ακόμα και οι γυναίκες που οι σύζυγοί τους παίρνουν το μοναδικό αυτοκίνητο της οικογένειας στη δουλειά τους.

Περιβάλλον: Ο όρος περιβάλλον περιέχει πολλές συνιστώσες:

α. Ατμοσφαιρική ρύπανση. Γι' αυτά θα κάνει ιδιαίτερη αναφορά ο επόμενος ομιλητής.

β. Οπτική ρύπανση, διάσπαση του πολεοδομικού ιστού. Τα μαζικά μέσα μεταφοράς, και ιδιαίτερα ο επίγειος σιδηρόδρομος, έχουν αρνητική επίδραση στον παράγοντα αυτόν. Ανάλογη ή και εντονότερη επίδραση, όμως, έχουν και τα ατομικά μέσα μεταφοράς με την ανάγκη για κατασκευή αστικών αυτοκινητοδρόμων, αρτηριών, ανισόπεδων κόμβων, χώρων στάθμευσης. Ολες αυτές οι κατασκευές διασπούν και κατακερματίζουν τον αστικό χώρο.

γ. Κυκλοφοριακή ρύπανση. Ο παράγοντας αυτός, που διατρέχει όλους τους παραπάνω παράγοντες και τους επιδεινώνει, προκαλείται σχεδόν αποκλειστικά από τα ατομικά μέσα μεταφοράς. Παρόλο που τα επιφανειακά μέσα μαζικής μεταφοράς είναι λιγότερο ευέλικτα και ογκωδέστερα από τα μέσα ατομικής μεταφοράς, η επίδρασή τους στην κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι πολύ μικρή. Πράγματι, ενώ κυκλοφοριακά 1 αστικό λεωφορείο ισοδυναμεί με 3 ΙΧΕΑ, εξαιτίας της διαφοράς την μεταφορική του ικανότητα (ένα ΙΧΕΑ ή ταξί μεταφέρει 1.2 - 1.3 άτομα και ένα τυπικό λεωφορείο περίπου 60 άτομα) η πραγματική ισοδυναμία είναι ότι 1 λεωφορείο αντικαθιστά 15-20 Ι.Χ. Είναι εύκολο να φανταστεί κανείς, συνεπώς, ποιό είναι το μέγεθος της συμβολής των ΙΧΕΑ και ταξί στην κυκλοφοριακή συμφόρηση σε σύγκριση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Η εκμετάλλευση (αξιοποίηση) των πόρων της κοινωνίας

α. Ενέργεια. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς εξοικονομούν σαφώς περισσότερη ενέργεια από τα μέσα ατομικής μεταφοράς. Η κατανάλωση ενέργειας ανά μεταφερόμενο επιβάτη φαίνεται στον σχετικό πίνακα και μπορεί να

φθάσει και 1 προς 4 υπέρ των μέσων μαζικής μεταφοράς.

β. Αξιοποίηση της γης. Και στον παράγοντα αυτόν υπερτερούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η διαφορά προκύπτει από την διαφορά στη μεταφορική ικανότητα μεταξύ των διαφόρων μέσων. Οπως φαίνεται και στον σχετικό πίνακα, η σύγκριση αφορά όχι μόνο τους διαδρόμους κυκλοφορίας αλλά και τους χώρους στάθμευσης που απαιτούνται για κάθε μέσο. Η σύγκριση είναι συντριπτική υπέρ των μέσων μαζικής μεταφοράς, κυρίως όσον αφορά τις Κεντρικές Περιοχές των πόλεων όπου η γη και περισσότερη αξία έχει και δεν διατίθεται εύκολα.

γ. Εργατικό δυναμικό. Οι μαζικές μεταφορές καταναλώνουν μεγάλη ποσότητα εργατικού δυναμικού, κυρίως ως προσωπικό κίνησης, δεδομένου ότι στα ΙΧΕΑ ο οδηγός είναι και ο μεταφερόμενος επιβάτης. Στο θέμα της συντήρησης δεν είναι πολύ σαφές ποιά μέσα είναι περισσότερο εργατοβόρα.

δ. Επενδύσεις. Αν και η λειτουργία ενός συστήματος αστικών συγκοινωνιών επιβαρύνει οικονομικά τους κρατικούς ή και τους τοπικούς προϋπολογισμούς (γιατί δεν υπάρχει μη επιδοτούμενο σύστημα μαζικών μεταφορών σήμερα), εντούτοις η ανάπτυξή τους θεωρείται ότι τελικά απελευθερώνει επενδύσεις που διαφορετικά θα πρέπει να κατευθυνθούν σε κατασκευές νέων αρτηριών και ανισόπεδων κόμβων, σε χώρους στάθμευσης, σε απαλλοτριώσεις ιδιοκτησιών, σε έργα για την προστασία του περιβάλλοντος, σε έργα αντιρρύπανσης, σε αγορά ενέργειας, σε αγορά δεύτερου ΙΧΕΑ από τους ήδη κατόχους, κλπ.

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Αστικές Συνθήκες	MJ/Επιβ. χλμ. (Μέση φόρτιση)	MJ/Επιβ. χλμ. (Μέγιστη φόρτιση)
Λεωφορεία (διώροφα)	0.8	0.15 - 0.23
Υπόγειος Σιδ.	1.6	0.20 - 0.24
I.X.E.A.	3.1	1.00 - 1.20
Μοτοποδήλατα	1.7	0.94

Πηγή: Dpt. of Energy, Paper N. 10, 1976. Advisory Council on Energy Conservation.

ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ 15000 ΕΠΙΒΑΤΩΝ / ΩΡΑ

ΜΕΤΑΦ. ΜΕΣΟ	ΕΥΡΟΣ ΚΑΤΑΛΗΨΕΩΣ	ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜ.
Ι.Χ. σε αστικό δρόμο Πληρότητα: 1.3 άτομα Συχνότητα	17 Λωρ. 3.5 μ. 119 μ. 700 οχμ./ώρα	Περίπου 290 στρέμματα.
Κανονικά Λεωφορεία Πληρότητα: 40 άτομα Συχνότητα: 100 οχμ./ώρα	4 Λωρ. 3.5 μ. 14 μ.	
Ελαφρύ Μετρό Χωρητ. Συρμού: 400 άτομα Συχνότητα: 50 συρ./ώρα	2 γραμμές 7.5 μ.	Κάθε σταθμός 0.60 στρ. (επφ) 1.80 στρ. (ανισ.)
Βαρύ Μετρό Χωρητ. Συρμού: 1000 άτομα Συχνότητα: 40 συρ./ώρα	2 γραμμές 8.0 μ.	Κάθε σταθμός 2-5.25 στρέμματα ανισόπεδα.

Πηγή: Προσαρμογή από Public Transportation, Planning, Operation and Management.

Συνολικά έχει γίνει πλέον αποδεκτό από όλους ότι οι μαζικές μεταφορές κάνουν καλλίτερη χρήση των πόρων της κοινωνίας και το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα βασικά πλεονεκτήματα τα οποία παρέχουν έχουν πείσει τους πολιτικούς αλλά και τους τεχνοκράτες καθώς και ένα μέρος των πολιτών (το πιο ευαισθητοποιημένο σε θέματα περιβάλλοντος και προστασίας των φυσικών πόρων) ότι πρέπει να προωθηθεί και να ευνοηθεί η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Από την άλλη μεριά, αναγνωρίζοντας τα μειονεκτήματα τους, κυρίως ως προς την προσφερόμενη εξυπηρέτηση, οι πολιτικοί και οι ειδικοί προσπαθούν με μια σειρά από μέτρα να τα αμβλύνουν σε τέτοιο βαθμό ώστε οι μαζικές μεταφορές να μπορούν να ανταγωνιστούν τα ατομικά μέσα μεταφοράς και να γίνουν ελκυστικότερες από ό,τι είναι σήμερα.

Τα μέτρα αυτά αποβλέπουν στο να ανατρέψουν τις αρνητικές επιδράσεις που έχουν στο προσφερόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης των αστικών συγκοινωνιών διάφοροι παράγοντες που άλλοι είναι εξωγενείς και άλλοι ενδογενείς ως προς το Σύστημα. Ο κυριότερος εξωγενής παράγοντας είναι η ανάμειξη των οχημάτων των Α.Σ. με την υπόλοιπη κυκλοφορία. Σαν χαρακτηριστικό παράδειγμα αναφέρω ότι όταν έγινε η απεργία των ταξί το 1985 η αύξηση της ταχύτητας των λεωφορείων και τρόλλεϋ έφθασε το 15% - 20%. Για να αντιμετωπισθούν οι αρνητικές επιπτώσεις της κυκλοφορίας στην ταχύτητα, την αξιοπιστία, στην άνεση και στην παραγωγικότητα των οχημάτων Α.Σ., παίρνονται μια ποικιλία μέτρων που καλύπτουν ένα μεγάλο εύρος επεμβάσεων και που σε λίγες γραμμές, συνοψίζονται στις εξής κατηγορίες:

α. Διαχειριστικές παρεμβάσεις και παρεμβάσεις οργάνωσης της κυκλοφορίας.
- Λωρίδες μόνο για λεωφορεία, – αντίθετες ή παράλληλες με την υπόλοιπη κυκλοφορία.
- Λεωφορειόδρομοι.
- Παράκαμψη συμφορημένων διασταυρώσεων.
- Κυκλοφορία μόνο των λεωφορείων σε πεζοδρομημένες περιοχές.
- Την εξαίρεση από απαγορεύσεις (π.χ. στροφές) των οχημάτων των Α.Σ.
- Κυκλοφοριακή οργάνωση των Κεντρικών Περιοχών με τέτοιο τρόπο που να εξυπηρετούνται προνομιακά από Α.Σ. Στις περιπτώσεις αυτές, μπορούν να παρέχονται ειδικού τύπου εξυπηρετήσεις από τις Σ.Α. τόσο από πλευράς λειτουργίας (π.χ. δωρεάν εξυπηρέτηση) όσο και από πλευράς τύπου οχημάτων (π.χ. μικρά λεωφορεία).

β. Επενδύσεις με μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο χαρακτήρα:
- Εξασφάλιση ίδιου εύρους καταλήψεως και κατασκευή μέσων σταθερής τροχιάς, είτε ελαφρύ μετρό, είτε βαρύ, είτε τραμ.

Οι ενδογενείς παράγοντες αφορούν αποκλειστικά τις επιχειρήσεις των αστικών συγκοινωνιών και μπορούν να αντιμετωπισθούν με μέτρα που είναι δική τους αποκλειστικής αρμοδιότητας. Από την πληθώρα των μέτρων που είναι δυνατόν να ληφθούν με στόχο την αναβάθμιση των Α.Σ., θα αναφερθούν μόνο εκείνα που έχουν, εκτός των άλλων, άμεση επίδραση στην γρήγορη, άνετη και ασφαλή ροή των οχημάτων των Α.Σ., στους δρόμους της πόλης:

α. Κατά το στάδιο της ανανέωσης του τροχαίου υλικού θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην απόκτηση σύγχρονων οχημάτων με τέτοιες προδιαγραφές αμαξώματος και μηχανής που να ελαχιστοποιούν τις αρνητικές επιδράσεις της κυκλοφορίας στην ροή των οχημάτων, στους επιβάτες και στους οδηγούς.

β. Να δρομολογηθούν, στη συνέχεια, τα κατάλληλα οχήματα στις ανάλογες κυκλοφοριακές συνθήκες. Οπως, τρόλλεϋ σε τεταμένες διαδρομές και σε όχι εξαιρετικά βαρυμένες κυκλοφοριακές συνθήκες, μικρά και μεσαίου μεγέθους λεωφορεία σε δύσκολες συνθήκες οδοποιΐας και κυκλοφορίας (τόσο στην περιφέρεια όσο και στο κέντρο) κ.ά.

γ. Να προχωρήσει η αναδιοργάνωση του δικτύου των Α.Σ. που θα οδηγήσει σε ένα ορθολογικά ιεραρχημένο δίκτυο Α.Σ., το οποίο με την σειρά του, θα υποδείξει τους διαδρόμους με υψηλούς φόρτους λεωφορείων που θα χρειάζονται ειδικά μέτρα προτεραιότητας καθώς και την διαφοροποίηση του τύπου των οχημάτων ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ
Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ

Εισηγητής: **Γ. Ζήρος,** Τοπογράφος Μηχανικός – Περιβαλλοντολόγος.

Από τις τρεις κατηγορίες πηγών της ατμοσφαιρικής ρύπανσης της Αθήνας, την Κυκλοφορία, την θέρμανση και την βιομηχανία, η κυκλοφορία μπορεί να χαρακτηρισθεί ανεπιφύλακτα, στο σύνολο της πόλης και των ρύπων που παράγονται, σαν η σημαντικότερη. Η σημαντικότητα αυτή γίνεται ακόμη μεγαλύτερη εφόσον οι ρύποι από την κυκλοφορία παράγονται μέσα στον αστικό ιστό και στο επίπεδο του εδάφους όπου οι δυνατότητες διάχυσης και απομάκρυνσης τους είναι ιδιαίτερα περιορισμένες.

ΠΗΓΕΣ / ΡΥΠΟΙ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ		ΘΕΡΜΑΝΣΗ		ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	
	τόνναι	ποσ.	τόνναι	ποσ.	τόνναι	ποσ.	τόνναι	ποσ.
καπνός	3300	64	859	17	1035	19	5195	100
σωματίδια	90	0	0	0	21206	100	21296	100
διοξ. του θείου	1410	7	3690	21	12696	72	17796	100
οξειδ. αζώτου	17400	67	1391	5	7181	28	25972	100
μονοξ. άνθρακα	323750	100	380	0	449	0	324579	100
υδρογονάνθρακες	46200	68	190	0	21747	32	68137	100

Πηγή: Τεχνική Εκθεση ΠΕΡΠΑ 1989. Ετήσιες εκπομπές ρύπων στην Αθήνα και ποσοστά συμμετοχής πηγών.

Η συμμετοχή των μέσων μαζικής μεταφοράς στην αστική ατμοσφαιρική ρύπανση αφορά άμεσα τα θερμικά λεωφορεία και εκδηλώνεται κυρίως με την εκπομπή καπνού. Η συμμετοχή των άλλων (ηλεκτροκίνητων) μέσων είναι έμμεση και προέρχεται από τις μεταβολές που επιφέρουν στις κυκλοφοριακές συνθήκες των υπόλοιπων οχημάτων. Οι μεταβολές αυτές εκδηλώνονται συνήθως με την πτώση της μέσης ταχύτητας κυκλοφορίας, πτώση που συνεπάγεται αύξηση των εκπομπών από όλους τους ρύπους και από όλες τις κατηγορίες των θερμικών οχημάτων.

Στην περίπτωση των ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς δεν θα πρέπει να αγνοείται και μία ακόμη κατηγορία ρύπανσης, η ρύπανση που δημιουργείται στις περιοχές λειτουργίας των θερμοηλεκτρικών σταθμών από τους οποίους αντλείται η απαιτούμενη ηλεκτρική ενέργεια, πολύ περισσότερο όταν οι περιοχές αυτές είναι ήδη περιβαλλοντικά υποβαθμισμένες.

Η παραγωγή ρύπανσης από τα θερμικά λεωφορεία, που ενδιαφέρει άμεσα στην περίπτωση του νέφους της Αθήνας, έχει κατά καιρούς υπερτιμηθεί, κυρίως λόγω του ότι εξαιτίας του μεγέθους των λεωφορείων, η ανά όχημα ποσότητες ρύπων είναι ασφαλώς μεγαλύτερες από όσο σε άλλες κατηγορίες οχημάτων και λόγω του ότι ο κύριος ρύπος που εκπέμπεται από ένα λεωφορείο είναι ο καπνός που είναι ο μόνος ορατός ρύπος. Ωστόσο, μια ανάλυση της παραγόμενης ρύπανσης ανά μεταφερόμενο επιβάτη, που είναι το ορθότερο κριτήριο για την περιβαλλοντική σημασία ενός συστήματος μεταφορών, δίνει τα αποτελέσματα του παρακάτω πίνακα:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΝΑ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟ ΕΠΙΒΑΤΗ			
	CO (g/Km)	HCFID (g/Km)	NOx (g/Km)	(καπνός) Σωματίδια (g/Km)
Βενζινοκίνητα	30.7	2.7	1	0
Δίκυκλα	15.3	2.4	0.3	0
Ταξί				
a. LPG	8.8	2.7	1.4	0
b. DIESEL	1.0	1.3	0.5	0.2
Αστικά & τουριστικά λεωφορεία	0.8	0.2	0.4	0.1

Πηγή: Τεχνική Εκθεση ΠΕΡΠΑ 1989

Τα αποτελέσματα του προηγούμενου πίνακα θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν σαν συγκλονιστικά από την άποψη ότι δείχνουν σε όλο το μέγεθός του το πρόβλημα των ΙΧ βενζινοκίνητων οχημάτων και την διαφορά τους

από τα μαζικά μέσα μεταφοράς. Ο επιβάτης που κινείται με ΙΧ παράγει σήμερα τις μεγαλύτερες ποσότητες σε όλους τους ρύπους, με εξαίρεση τον καπνό, και μάλιστα πολλές φορές περισσότερες από τις ποσότητες που παράγει ο επιβάτης που κινείται με τα δημόσια μέσα μεταφοράς.

Ο επιβάτης που κινείται με τα άλλα μέσα (δίκυκλα, ταξί) συμμετέχει λιγότερο αλλά επίσης ενεργά στην παραγωγή μονοξειδίου του άνθρακα, υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου. Ειδικά ο επιβάτης που κινείται με τα πετρελαιοκίνητα ταξί συμμετέχει στην παραγωγή καπνού και μάλιστα σε ποσότητες διπλάσιες από αυτές με τις οποίες θα συμμετείχε αν μεταφερόταν με αστικά λεωφορεία.

Πέραν από τα προηγούμενα σχόλια, θα πρέπει να τονισθεί ότι η συμμετοχή των θερμικών λεωφορείων είναι ιδιαίτερα μικρή στην δημιουργία του φωτοχημικού νέφους που είναι το σημερινό και εξελισσόμενο ραγδαία πρόβλημα της Αθήνας. Θα πρέπει ακόμα να σημειωθεί ότι και η κάποια συμμετοχή τους στην ρύπανση από καπνό μπορεί και αυτή να ελαχιστοποιηθεί με την συνδυασμένη χρήση βελτιωμένου τύπου ντήζελ, την αντικατάσταση των παλιών οχημάτων και την εισαγωγή οχημάτων ειδικής τεχνολογίας κατακράτησης καπνού.

Τέλος, θεαματικότερες μειώσεις της άμεσης ρύπανσης από τα μέσα μαζικής μεταφοράς μπορούν να υπάρξουν στο μέλλον από την ανάπτυξη άλλων συστημάτων μαζικών μεταφορών (μετρό, τραμ κλπ.).

Με τις παρούσες συνθήκες, η αποτελεσματικότερη διέξοδος για την πραγματοποίηση σημαντικών βελτιώσεων στον τομέα της αστικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης φαίνεται να είναι η δραστική ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, τόσο στον οικονομικό όσο και στον διαρθρωτικό τομέα. Στον μεν οικονομικό τομέα με την παροχή πόρων για την αγορά τροχαίου υλικού, στον δε διαρθρωτικό τομέα με την προώθηση των προτάσεων του ΟΑΣ για αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών.

Την ενίσχυση αυτή το ΥΠΕΧΩΔΕ με εισήγηση του ΠΕΡΠΑ την θεωρεί τόσο σημαντική ώστε την ιεράρχησε σαν το πρώτο μέτρο μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην πρότασή του προς την πολιτική ηγεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ. Η πρόταση εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τεχνική Επιτροπή για τα μέτρα αντιρρύπανσης και στην συνέχεια από το Διυπουργικό Οργανο και εξαγγέλθηκε από την Κυβέρνηση Ζολώτα στις αρχές Φεβρουαρίου. Ελπίζουμε η εξαγγελία αυτή να υλοποιηθεί, και ο Αθηναϊκός λαός να έχει την ευτυχία να ζήσει με λιγότερο νέφος μέσα σε μια πόλη ανθρώπινη.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Εισηγητής: **Α. Τρίτσης**, Ελληνικό Ριζοσπαστικό Κίνημα (ΕΡΚ)

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Χαιρετίζω αυτή την πρωτοβουλία του Εργατικού Κέντρου Αθήνας και του ΟΑΣ. Πιστεύω ότι, εάν υπάρχει κάποια δύναμη πλέον που μπορεί κάτι να κάνει σ' αυτό τον τόπο είναι αυτή η αφύπνιση του πολίτη, και όταν πρόκειται για την αφύπνιση του εργαζόμενου πολίτη, οι προσδοκίες είναι μεγαλύτερες.

Πιστεύω ότι ζούμε σε μια περίοδο καθολικής χρεωκοπίας, κυβερνήσεων, κομμάτων, φορέων, που το μόνο πράγμα που μπορεί να φέρει μία αλλαγή πραγματικά, και αυτό το πιστεύουμε όλοι μας ανεξάρτητα του που είμαστε ενταγμένοι, είναι η αφύπνιση του πολίτη. Γι' αυτό είναι σημαντικές αυτές οι πρωτοβουλίες.

Χθες είχα μία μικρή εμπειρία παίρνοντας μια πρωτοβουλία ως πρώην Υπουργός Περιβάλλοντος σε ένα δημόσιο διάλογο με τους πολίτες. Και μάλιστα, ευχαριστώ το Εργατικό Κέντρο της Αθήνας που είχε στείλει και εκπρόσωπο εκεί, αυτό είναι τιμή μου. Φάνηκε πράγματι ότι ο πολίτης έχει αρχίσει να αφυπνίζεται. Χθες διακόσιοι συμπολίτες μας συμπλήρωσαν ένα χαρτί ότι θέλουν να αναλάβουν πρωτοβουλία για να γίνει πράγματι ένα κίνημα πολιτών γι' αυτά τα ζητήματα. Και δεν ήταν καπελλωμένο, ελάτε να φτιάξουμε μια μετωπική οργάνωση που μπορεί να τη λέμε «για τις πεταλούδες», αλλά είναι το κόμμα μας. Ομως, θέλω να επισημάνω κάτι.

Φοβάμαι μήπως και αυτή η εκδήλωση μπαίνει σε λάθος δρόμο, όπως συμβαίνει με όλες τις σχετικές εκδηλώσεις. Και μιλώ με σαφήνεια. Το Εργατικό Κέντρο της Αθήνας είναι μία κοινωνικο-πολιτική δύναμη. Δεν είναι ένας επιστημονικός φορέας. Βεβαίως, χρειάζεται δόκιμη επιστημονική γνώση και ορθώς καλεί δόκιμους τεχνικούς να καταθέσουν την άποψή τους.

Αλλά, πρέπει να υπογραμμίσουμε, ότι το πρόβλημα δεν είναι τεχνικό. Ξέρουμε από πολλά χρόνια τις τεχνικές λύσεις. Τις ξέρουμε. Είναι αδιανόητο αυτή τη στιγμή να αναλύουμε εδώ τεχνικές λύσεις. Είναι γνωστές από πολλά χρόνια. Τουλάχιστον, από το 1983 που ολοκληρώθηκε ένα ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας με όλες τις συμμετοχές όλων των φορέων και του ΕΚΑ, και του ΟΑΣ και ό,τι μπορείτε να φανταστείτε, ξέρουμε ακριβώς τι πρέπει να γίνει για την Αθήνα.

Δεν γίνεται, όμως! Αυτή τη στιγμή η Αθήνα σκόπιμα έχει εγκαταλειφθεί στη μοίρα της και ορθώς ο Πρόεδρος του ΕΚΑ τόνισε ότι, ενώ η λύση και σ' αυτή την πόλη όπως σε όλες τις πόλεις είναι τα μαζικά μέσα μεταφοράς, υπάρχει μία επιλογή πολιτική που οδηγεί προς την πολιτική των ΙΧ.

Συνεπώς, εκεί πρέπει να στοχεύσουμε. Αυτή τη στιγμή η κυβέρνηση ετοιμάζεται με ένα πακέττο μέτρων, και πιστεύω ότι ήταν σοβαρό λάθος ότι το

ΕΚΑ παγιδεύθηκε να λέει ναι στο μεγάλο δακτύλιο, ναι στην πολιτική για το ΙΧ, ναι σε αυτά, αρκεί να είναι πακέττο, κακώς....

Σ. ΛΑΙΜΟΣ: Κύριε Τρίτση, με συγχωρείτε που σας διακόπτω, αλλά δεν έχει διατυπώσει ποτέ το ΕΚΑ τέτοια δήλωση.

Α. ΤΡΙΤΣΗΣ: Οχι, είχατε πει τότε, αν το διάβασα σωστά και κατάλαβα τι είπε ο Πρόεδρος – εδώ δεν κάνουμε κριτική, συζητήσεις κάνουμε – ότι: ναι στα μέτρα, επιτέλους όλο το πακέττο. Και τα μέτρα τα οποία προτείνει η κυβέρνηση αυτήν την...

Σ. ΛΑΙΜΟΣ: Χωρίς τον δακτύλιο...

Α. ΤΡΙΤΣΗΣ: Προσέξτε, τα μέτρα πάντως που προτείνει αυτή κυβέρνηση και τα υπόλοιπα, ας βγάλουμε τον δακτύλιο, ξέρουμε ότι στοχεύουν σε τρεις συγκεκριμένες παρεμβάσεις, που υπαγορεύονται από πολύ συγκεκριμένα συμφέροντα που είναι γνωστά εδώ μέσα και επώνυμα.

Ξέρουμε και ποιός είναι ποιός. Αλλά δεν θα φτάσω έως εκεί.

Νομίζω, λοιπόν, ότι εκεί πρέπει να βάλουμε το δάκτυλο. Και πολύ σύντομα γιατί δεν θέλω να κάνω κατάχρηση χρόνου, ενώ είναι γνωστό το σύστημα μαζικών μεταφορών που πρέπει να γίνει στην Αθήνα, είναι πολύ γνωστό, δεν έχει επιτραπεί σε κανέναν να το μελετήσει αυτό ποτέ. Κανένας φορέας, όπως ξέρετε, επισήμως δεν μελέτησε ποτέ το μεταφορικό πρόβλημα της Αθήνας, ποτέ!

Κάποιοι φορείς όταν απετόλμησαν, θυμάμαι μία φορά αποτόλμησε ο δυστυχής ο ΟΑΣ το 1984, τον Απρίλιο, να κάνει μία έκθεση. Κόντεψαν να τους εκπαραθυρώσουν οι Υπουργοί τους! Διότι απεδείχθη ότι είναι απάτη οργανωμένη κατά της Αθήνας και του λαού του Ελληνικού το μετρό που ετοιμάζουν να φτιάξουν τώρα. Απεδείχθη από αυτή την μελέτη του ΟΑΣ.

Σας λέω μόνο ένα τεχνικό νούμερο ότι, αυτή η λύση που ετοιμάζεται τώρα από κάποιους καπάτσους ρεαλιστές προϋποθέτει με τις τεχνικές προδιαγραφές της ότι έχεις μετακινήσει 40.000 επιβάτες κατά την μία κατεύθυνση. Σε κανένα μέρος της Αθήνας ποτέ οι επιβάτες δεν είναι πάνω από 9.000. Ετσι απέδειξε η μελέτη του ΟΑΣ. Αρα, προς τι αυτή η λύση;

Οι τρύπες που ετοιμάζονται να γίνουν κάτω από την Αθήνα – και καταγγέλλω το πρώτο σκάνδαλο που είναι το μετρό, στο ΕΚΑ – είναι διαμέτρου 78 τετραγωνικών μέτρων, όταν και όπου χρειάζονται τρύπες. Τεχνικές μελέτες υπεύθυνες έχουν αποδείξει ότι χρειάζονται τρύπες μόνο 48 τετραγωνικών μέτρων. Γιατί πάμε στις 78; Γιατί χρησιμοποιούμε τα μεγάλα βαγόνια, ενώ ξέρουμε ότι δεν υπάρχει πουθενά φόρτος και δεν χρησιμοποιούμε τα μικρά βαγόνια με μικρότερα τούννελ, τα οποία μπορεί να γίνουν και ένα ελαφρύ επιφανειακό μετρό; Γιατί δεν το κάνουμε αυτά;

Η απάντηση είναι πολύ απλή. Ακούτε ότι πρόκειται να γίνει μετρό. Δεν πρόκειται να γίνει μετρό! Εχουν απλώς μελετηθεί, δύο γραμμές μήκους μόνο 19 χιλιομέτρων οι οποίες θα τελειώσουν σε 10 χρόνια, με τέτοιο τρόπο κατασκευής, που επί δέκα χρόνια η κυκλοφορία θα φτάσει στο αδιέξοδο, γιατί στις κρίσιμες λεωφόρους θα γίνουν ανοικτές εκσκαφές. Η Μεσογείων θα γίνει ένα γιαπί! Ξεχάστε την διέλευση από την Μεσογείων για δέκα χρόνια, για ν' αποκτήσουμε 19 χιλιόμετρα, όχι μετρό. Τη γραμμή 2 μόνο θ' αποκτήσουμε ενδεχομένως που είναι 9 χιλιόμετρα. Η γραμμή 3 δεν έχει μελετηθεί και περνάει και από αρχαιολογικούς χώρους.

Αυτό το ζήτημα πρέπει να τεθεί. Εγώ προσπαθώ, και ως Υπουργός από το '82 να πάρω μία απάντηση γιατί αυτό το σκάνδαλο, γιατί αυτά τα 250 δισεκατομμύρια για 19 χιλιόμετρα μόνο, σε δέκα χρόνια, και δεν πήρα ποτέ

από κανέναν καμμία απάντηση. Ποτέ! Περιμένω από κάποιους τεχνικούς να μου δώσουν μία απάντηση σήμερα.

Διότι, με την άλλη τεχνική λύση που έχω δει και ως Υπουργός, και ως τεχνικός και με έχει πείσει και την πιστεύω και εγώ ως τεχνικός είναι ότι, με αυτά τα 250 δισεκατομμύρια, τα οποία και δεν υπάρχουν κιόλας, μας δουλεύουν ότι πρόκειται να γίνει το έργο. Δεν ξέρω που θα τα βρουν αυτά, αλλά εν πάσει περιπτώσει, έστω ότι θα τα βρουν, ο Θεός της Ελλάδος είναι παντοδύναμος... κάποιος Κοσκωτάς θα βρεθεί κι εδώ. Με τα 250 δις λοιπόν είναι δυνατόν στο 1/3 έως το μισό του χρόνου να φτιαχθούν δεκαπλάσια χιλιόμετρα, από 180 έως 220 ενός ελαφρού συστήματος επιφανειακού μετρό. Γιατί δεν επιλέγεται αυτή η λύση; Και μπορείς στον ίδιο χρόνο να λύσει εντελώς το μεταφορικό σύστημα της πρωτεύουσας, εάν συνδυάσεις την λύση αυτή ακριβώς με την αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών.

Εγώ θέλω μία συγκεκριμένη απάντηση από κάποιον τεχνικό εδώ μέσα, περιμένω από κάποιον εκπρόσωπο της Πολιτείας και μετά τεχνικό, να μου εξηγήσει εάν πράγματι εγκρίνει και γιατί το συγκεκριμένο μετρό, γιατί αυτή η επιλογή, και να μου απαντήσει εάν είναι αλήθεια ή όχι ότι επί δέκα χρόνια θα είναι αδιέξοδο όλο το κέντρο της Αθήνας, και μάλιστα όταν ξέρουμε ότι κατ' έτος αυξάνουν τα ΙΧ κατά 8%. Αρα, θα έχουμε 80% αύξηση των ΙΧ αυτοκινήτων, όταν θα έχουμε κλείσει το κέντρο της Αθήνας και τις μεγάλες λεωφόρους για να φτιάχνουμε ένα άχρηστο βαρύ μετρό, που όταν θα τελειώσει δεν πρόκειται να έχει καμμία σοβαρή επίπτωση στην έκταση της Αθήνας. Πόσες φορές έχετε πάει από τα Σεπόλια στη Δάφνη και εάν πάτε ποτέ από τον Κεραμεικό στο Χολαργό. Και τι έγινε με αυτό; Και που πάμε όλοι να συναντηθούμε; Στην Ομόνοια. Τρεις γραμμές συναντούνται στην Ομόνοια. Αυτό είναι μοναδικός σχεδιασμός!

Σας σημειώνω ότι αυτή η γραμμή δεν μελετήθηκε ποτέ από κανέναν. Κάποια στιγμή βγήκε ένα σκίτσο το '65, από την μελέτη του Σμίθ, κάποια άλλη ώρα βρέθηκαν κάποιοι Γάλλοι να μελετάνε τρεις μήνες στο γόνατο μία μελέτη, χαράκτηκαν αυτές οι δύο γραμμές εδώ και 15 χρόνια, από τότε το Επιμελητήριο το Τεχνικό και τα υπόλοιπα – τώρα βέβαια το ξεχνάει το Τεχνικό Επιμελητήριο, έχει μπει στο κόλπο κι εκείνο, διότι τα συμφέροντα είναι οργανωμένα πολύ, προσέξτε το, και όλα τα κόμματα έχουν μπει από το '78 επισήμως το Τεχνικό Επιμελητήριο κτυπάει αυτή τη λύση και αυτή τη στιγμή αυτή η λύση προηγείται!

Οταν ήμουν Υπουργός Χωροταξίας είπα ότι μέσα στο πλαίσιο του Χωροταξικού Σχεδιασμού να πεισθούμε ότι αυτή είναι η λύση. Και είπαμε να μελετηθεί το μετρό επιτέλους και δώσαμε δύο χρόνια, από το 81-83 να το μελετήσουμε.

Δεν επετράπη ποτέ σε κανέναν να μελετήσει το μετρό. Παρά μόνο υπήρχε ένας φάκελλος με οργανωμένα συμφέροντα από πίσω, τα οποία περιμένανε κάποια στιγμή να γίνει η εξαγγελία του έργου. Και αυτό έγινε!

Το καταγγέλω ως ένα σκάνδαλο, τεχνικό σκάνδαλο κατ' αρχήν, άρα κάποιοι τεχνικοί είναι απόλυτα υπεύθυνοι γι' αυτό, αλλά και ως ένα τεράστιο πολιτικό σκάνδαλο.

Κλείνω θυμίζοντάς σας άλλα δύο σκάνδαλα στα οποία θέλω να ευαισθητοποιήσω τους εργαζόμενους της Αθήνας. Γι' αυτό που από χθες γίνεται και πάλι για δεύτερη φορά επίσημη πολιτική για το ΙΧ, που αναφέρεται τάχα ότι είναι φτηνό αυτοκίνητο, σας καταγγέλω υπευθύνως ότι υπάρχουν τα εξής στοιχεία: Αναφέρεται στη λύση της αμόλυβδης βενζίνας με καταλυτικούς μετατροπείς. Θα δημιουργήσει τη μεγαλύτερη φωτοχημική ρύπανση

που μπορείτε να συλλάβετε. Αν υπάρχει ένα ακατάλληλο μέσο για τη ρύπανση σε περιοχές που έχουν φωτοχημικό νέφος, όπως η Αθήνα, είναι η αμόλυβδη βενζίνη. Αυτό είναι σαφές.

Δεύτερο, τα κινητρα που δίνουν είναι να αγοράσουν κάποιοι φτηνά Μερσεντές και Αουντι και τέτοιου είδους αυτοκίνητα. Γιατί τα κίνητρα αυτά μπορούν να τα πιάσουν μόνο-αυτό το λεγόμενο «καθαρό» είναι απάτη, δεν είναι καθαρή μηχανή, είναι έτσι οι προδιαγραφές που είναι μόνο για καταλυτικούς μετατροπείς, που σημαίνει αυτό κυβισμό πάνω από 1600 και 2000, άρα κάποιοι θα αγοράζουν Μερσεντές 8 εκατομμύρια φτηνότερα.

Αυτά είναι τα κίνητρα. Και επιπλέον, σας σημειώνω – κι εδώ θα είμαστε, δυστυχώς, να τα ξαναπούμε – ότι απλώς ανεβλήθη η εφαρμογή του μεγάλου δακτυλίου. Σκοπίμως δεν παίρνουν κανένα μέτρο αυτή τη στιγμή. Ο μεγάλος δακτύλιος που μας τον είχαν ετοιμάσει και τον είχαν ξεφουρνίσει, ήταν για να επιβληθεί η αγορά περισσοτέρων αυτοκινήτων, κατά 30%, με κόστος 1 τρις εκατομμύριο στην Εθνική Οικονομία. Αυτό είναι το δεύτερο μέτρο.

Και το τρίτο, που θέλω μιά τεχνική απάντηση από κάποιους διαπρεπείς τεχνικούς που έχουμε εδώ μέσα – και τελειώνω με αυτό – είναι το εξής, γιατί πιστεύω ότι έτσι πραγματικά το ΕΚΑ, θέτοντας αυτά τα ζητήματα θα ανταποκριθεί περισσότερο στις ευθύνες του, εκπροσωπώντας τους πολίτες της Αθήνας πιο δυναμικά, σαν φορέας των εργαζομένων.

Το τρίτο, λοιπόν, είναι: γιατί η Αθήνα θα έχει δύο αεροδρόμια; Γιατί; Από καμμία μελέτη ποτέ δεν βγήκε ότι βαίνουμε προς κορεσμό του Ελληνικού. Ποτέ. Απλώς, μία που το είπε, απεδείχθη ότι ήταν απάτη. Τώρα δε, με την απομάκρυνση της Αμερικανικής βάσης έτσι κι αλλιώς δεν υπάρχει πρόβλημα, διότι η Αμερικανική βάση είναι 25% των δράσεων του αεροδρομίου. Αρα, δεν τίθεται θέμα από άποψη ανάγκης. Αρα, μόνο από άποψη περιβάλλοντος.

Εάν τίθεται θέμα από άποψη περιβάλλοντος, τότε γιατί έχουμε 2 αεροδρόμια πλέον στην Αττική; Στο Ελληνικό ξέρουμε ότι προκαλεί ρύπανση και κάποια στιγμή και θύματα. Δύο φορές τα Μπόϊγκ, ένα της Swiss Air, ένα της Ολυμπιακής από θαύμα δεν σκάσανε επάνω σε πυκνοκατοικημένες περιοχές. Ξέρετε τι σημαίνει αυτό; Μικρής κλίμακος πυρηνική έκρηξη σημαίνει αυτό για την Γλυφάδα και τις υπόλοιπες περιοχές!

Αρα, προχωρούμε ανέμελα, σαν να μην συμβαίνει τίποτα, αφήνοντας το Ελληνικό και χτίζοντας ένα δεύτερο αεροδρόμιο που δεν χρειάζεται, απλώς και μόνο γιατί χρειάζονται κάποιοι να βγάλουν λεφτά με 150 δισεκατομμύρια έργο, το οποίο θα είναι το μεγαλύτερο χωματουργικό έργο στον κόσμο. Μέχρι σήμερα ήταν το φράγμα του Ασουάν. Το αεροδρόμιο των Σπάτων – γιατί ορθώς είπαν οι τεχνικοί ότι δεν φτιάχνεις αεροδρόμιο σε ένα τηγάνι, γι' αυτό και κόβουν όλους τους λόφους – είναι το μεγαλύτερο χωματουργικό έργο του κόσμου, εάν ποτέ τελειώσει!

Αυτά τα θέματα, ποιός θα τα θέσει; Εμείς είμαστε οι αιθεροβάμονες και οι ρεαλιστές της πιάτσας είναι αυτοί που θέλουν το μετρό και τα αεροδρόμια και τα έργα; Μα, οι ρεαλιστές της πιάτσας κάνανε αυτή την Αθήνα! Και προπηλακίσανε και διασύρανε μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο όλους όσους αποτολμούσαν να μιλήσουν για μακροχρόνιο πρόγραμμα ότι είναι οι αιθεροβάμωνες, οι ουτοπιστές και ούτω καθ' εξής.

Γι' αυτό φτάσαμε σε μία συλλογική, οργανωμένη απάτη με αιχμή τις κυβερνητικές προτάσεις.

Πιστεύω, κυρίες και κύριοι, και σας συγχαίρω γι' αυτή την πρωτοβουλία τέτοιου δημόσιου διαλόγου, ότι θα πρέπει αυτά τα ζητήματα να τεθούν ξε-

κάθαρα. Να απαιτήσετε να πάρετε απαντήσεις. Να μην δέχεστε απλώς το μετρό. Ποιό μετρό, πού, πότε, τι κόστος, πόσα χρόνια. Γιατί, αυτά που σας λέω, είναι επειδή πασχίζω από το 1965 να γίνει μετρό στην Αθήνα. Και επειδή αυτός είναι ο μόνος τρόπος να μην γίνει μετρό στην Αθήνα, – αυτός που επελέγη – γιατί ακριβώς δεν θέλουν μαζικό σύστημα μεταφορών γιατί εάν το συνδυάσετε αυτό με τα νέα μέτρα για το ΙΧ αυτοκίνητο, η ιστορία είναι να φρακάρουν εντελώς τα μαζικά μέσα επικοινωνίας για να αγοράσουμε όλοι δεύτερα και τρίτα αυτοκίνητα. Και επειδή είναι συγκεκριμένες βιομηχανίες που το ωθούν αυτό, τα κίνητρα είναι προς τα μεγάλα κυβικά και προς εκείνες τις κοινωνικές τάξεις που θα αποκτήσουν, επαναλαμβάνω, αυτοκίνητα με 3-8 εκατομμύρια φτηνότερο κόστος από το Ελληνικό δημόσιο.

Κλείνω με ένα νούμερο. Εάν αφαιρέσουμε τα κίνητρα που πρόκειται να δώσει η κυβέρνηση γι' αυτούς τους καταλυτικούς μετατροπείς, είναι ένα κόστος, μόνο δημοσιονομικό, 59 δις. Με τα 59 δις μπορείς ν' αγοράσεις αυτή τη στιγμή γύρω στις 120.000 μεταχειρισμένα αυτοκίνητα το χρόνο και να τα κάνεις μέταλλο και να καθαρίσεις την Αθήνα μέσα σε τέσσερα χρόνια! Γιατί δεν το κάνουμε αυτό; Θέλεις να καθαρίσεις την Αθήνα; Ωραία! Αντί να χαρίσεις σε κάποιους πλούσιους και κάποιους εισαγωγείς αυτοκινήτων 59 δις το χρόνο, χρησιμοποιείς αυτά τα 59 δις για ν' αγοράσεις τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που είναι σε άθλια κατάσταση και να στήσεις ένα μηχάνημα, να τα κάνει μπλοκ και νάχουμε και ορυκτό πλούτο στην Αττική!

Αυτές τις απαντήσεις εγώ περιμένω, διότι οι λύσεις υπάρχουν. Και ελπίζω, αυτές οι πολύ σημαντικές πρωτοβουλίες σας να καταλήξουν όχι σε γενικές συζητήσεις, αλλά σε αυτό που θα φανεί ότι είναι η μία λύση, η πρόταση, και αυτή μονοσήμαντα όλοι να επιδιώκουμε. Αυτό να γίνει και όχι εκείνο. Η Αθήνα διαθέτει αυτή τη στιγμή την πιο έγκυρη παγκοσμίως γνώση. Είναι η πιο μελετημένη πόλη του κόσμου και έχει πολύ διαπρεπείς εμπειρογνώμονες και έχει και ένα δίκτυο εμπειρογνωμόνων διεθνούς εμβέλειας και από άλλες χώρες που την έχουν μελετήσει και μπορούν πράγματι να βοηθήσουν να βρεθεί η λύση που ήδη ξέρουμε. Τα οργανωμένα συμφέροντα δεν το επέτρεψαν, γι' αυτό και έχει σημασία ν' αποκαλυφθούν αυτά τα συμφέροντα.

Ευχαριστώ.

ΟΙ ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Εισηγητής: **Α. Πίκουλας,** Οικονομολόγος.

1. Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των αστικών συγκοινωνιών

Το κόστος των αστικών συγκοινωνιών είναι γνωστό (και μεγάλο). Εκείνο όμως που δεν έχει τονισθεί όσο θα έπρεπε, είναι η ωφέλεια που παρέχουν στο κοινωνικό σύνολο.

Η απόδοση των επενδύσεων στις αστικές συγκοινωνίες συνήθως θεωρείται αρνητική, εφόσον δεν υπάρχουν προσδοκώμενα κέρδη από τη λειτουργία τους. Αυτή όμως είναι μια στενή άποψη. Διότι τα οφέλη από τη λειτουργία των Μαζικών Μέσων Μεταφοράς υπάρχουν. Μπορεί να μην επιστρέφουν στους φορείς που διεξάγουν τη συγκοινωνία, αλλά τά καρπώνεται το κοινωνικό σύνολο και πιο συγκεκριμένα οι κάτοικοι των αστικών περιοχών.

Τα οφέλη αυτά αφορούν, πέρα από τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, και σε άλλους δευτερεύοντες στόχους, δηλ. της μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της εξοικονόμησης ενέργειας, της βελτίωσης των κυκλοφοριακών συνθηκών, κ.ά. Και εδώ συμβαίνει το εξής παράδοξο. Σε σύγκριση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς, κυρίως τα Ι.Χ. και ΤΑΞΙ, οι αστικές συγκοινωνίες, ενώ υστερούν στον βασικό στόχο που είναι η μεταφορά πολιτών από ένα σημείο σ' ένα άλλο, υπερτερούν στους δευτερεύοντες στόχους.

Πράγματι, οι αστικές συγκοινωνίες σε σχέση με τα παραπάνω ανταγωνιστικά μέσα μειονεκτούν όσον αφορά:

- την ικανοποίηση της ζήτησης
- τις συνθήκες και το χρόνο μετακίνησης
- την μεταφορά ορισμένων κατηγοριών προσώπων.

1.1. Τα μειονεκτήματα

1.1.1. Η προσφορά υπηρεσιών

Βασικό μειονέκτημα των Αστικών Συγκοινωνιών είναι η αδυναμία τους να ανταποκριθούν άμεσα στις ανάγκες μετακίνησης του επιβάτη. Δηλ., σε αντίθεση με άλλες υπηρεσίες, όπως π.χ. η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, όπου σε ατομικό επίπεδο η ζήτηση ικανοποιείται αμέσως από την προσφορά, στις αστικές συγκοινωνίες η προσφορά είναι ασυνεχής (με συχνότητα διέ-

λευσης συνήθως όχι μεγάλης ακρίβειας), ενώ σπάνια συμπίπτει τα οχήματα μιας γραμμής να διέρχονται από το σημείο προέλευσης ή να κατευθύνονται ακριβώς στο σημείο προορισμού του επιβάτη. Επομένως, ο χρήστης των Αστικών Συγκοινωνιών είναι αναγκασμένος να διανύει κάποια απόσταση από το σημείο προέλευσης στη στάση επιβίβασης και από τη στάση αποβίβασης στο σημείο προορισμού, να αναμένει στη στάση σε δυσμενείς πολλές φορές καιρικές συνθήκες, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις πρέπει να μετεπιβιβαστεί και σε άλλο μέσο.

Σε αντίθεση με τα παραπάνω, τα άλλα μέσα «εξατομικευμένης» μεταφοράς ικανοποιούν σε μεγάλο βαθμό τη ζήτηση για μετακίνηση. Η ικανοποίηση θα ήταν πλήρης αν δεν υπήρχε το πρόβλημα της εξεύρεσης των ταξί και του παρκαρίσματος των Ι.Χ. αυτοκινήτων.

1.1.2. Οι συνθήκες μετακίνησης

Οσον αφορά τις συνθήκες μετακίνησης, είναι γνωστό ότι οι δυσκολίες – που αυξάνουν τις ώρες αιχμής – προέρχονται κυρίως από το ότι μεγάλος αριθμός ατόμων είναι αναγκασμένος να χωρέσει στο μικρό σχετικό χώρο ενός οχήματος και μάλιστα κινούμενου.

Οι δυσκολίες κυμαίνονται ανάλογα με:

- τη θέση του επιβάτη μέσα στο όχημα (όρθιος ή καθιστός)
- τον τύπο και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος
- τα εφαρμοζόμενα συστήματα (είσπραξης κομίστρου, επιβίβασης – αποβίβασης, κλπ.)
- την ηλικία, την κατάσταση της υγείας, την αρτιμέλεια του επιβάτη, κλπ.

Ο όρθιος επιβάτης, που είναι η τυπική περίπτωση επιβάτη στις ώρες αιχμής, αντιμετωπίζει τα περισσότερα προβλήματα ταλαντευόμενος συνεχώς και μάλιστα πολλές φορές με δυσκολία συγκράτησης λόγω απότομης οδήγησης, σε ένα συνήθως ασφυκτικά γεμάτο λεωφορείο.

Ενας άλλος παράγοντας που επηρεάζει σημαντικά την μετακίνηση και που είναι αιτία μιας άλλης κατηγορίας δυσκολιών του επιβάτη είναι το κατά πόσο τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος έχουν προσαρμοστεί στις ανάγκες του ανθρώπινου παράγοντα. Εδώ παρουσιάζονται προβλήματα εργονομίας σε σχέση με διάφορες ενέργειες του επιβάτη, όπως η άνοδος και η κάθοδος (ψηλά σκαλοπάτια), η στήριξη (χειρολαβές σε ακατάλληλο ύψος ή που γλιστράνε), η προσπέλαση σε ορισμένα σημεία του οχήματος (ακυρωτικά μηχανήματα, κουδούνια), κ.ά. Επίσης, υπάρχουν δυσκολίες που προέρχονται από την ανάρτηση των οχημάτων και τα σκληρά καθίσματα, τη στάθμη θορύβου, την εκπομπή καυσαερίων, την έλλειψη θέρμανσης, επαρκούς φωτισμού, κλπ.

Αλλες δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο επιβάτης προέρχονται από την ανάγκη προμήθειας εισιτηρίων, κάρτας πολλαπλών διαδρομών κλπ., από τη συμπεριφορά του προσωπικού (π.χ. απότομη οδήγηση), κλπ.

Οι παραπάνω δυσκολίες αφορούν τους υγιείς, μέσης ηλικίας και εύρωστους επιβάτες. Υπάρχει, όμως, ένας σημαντικός αριθμός ατόμων, που λόγω μικρής ή μεγάλης ηλικίας, μειωμένης αντοχής, επιβαρυμένης υγείας ή άλλης αιτίας, συναντούν πολύ μεγαλύτερες δυσκολίες στις παραπάνω συνθήκες. Πρόκειται για τους ηλικιωμένους, τα μικρά παιδιά, τις έγκυες γυναίκες, τους πολύ κοντούς, τα άτομα με κάποιο προσωρινό ή χρόνιο πρόβλημα υγείας, κ.ά.

Τέλος, υπάρχει η κατηγορία των ατόμων με ειδικές ανάγκες (κυρίως σε

αναπηρικά καρότσια), για τα οποία οι παραπάνω δυσκολίες γίνονται εμπόδια αξεπέραστα. Για τα άτομα αυτά οι απαγορευτικές συνθήκες των αστικών συγκοινωνιών, σε συνδυασμό με τον αποκλεισμό της στοιχειώδους κυκλοφορίας τους στους δρόμους και τα πεζοδρόμια της πόλης (πράγμα που σημαίνει αποκλεισμό από εκπαίδευση, εργασία, ψυχαγωγία, κλπ.) τους δημιουργούν τεράστια προβλήματα ένταξης στο κοινωνικό σύνολο.

Ενα άλλο σοβαρό μειονέκτημα της μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι ο μεγαλύτερος χρόνος ταξιδιού σε σχέση με την μετακίνηση με Ι.Χ. ή ταξί, με εξαίρεση το Μετρό.

Από την πλευρά του επιβάτη, τα μειονεκτήματα της μετακίνησης με τις αστικές συγκοινωνίες θα πρέπει να συγκριθούν με τις συνθήκες μετακίνησης με Ι.Χ. ή ταξί και πιο συγκεκριμένα με τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν, δηλ. την άνεση (καλή ανάρτηση, μαλακά καθίσματα, κλπ.), την ταχύτητα, τη δυνατότητα καλύτερης μεταφοράς ηλικιωμένων, μικρών παιδιών, κ.ά., αλλά και με τα αντίστοιχα μειονεκτήματα, όπως η διαρκής ένταση της προσοχής του οδηγού, ο κίνδυνος ατυχημάτων, το κόστος των καυσίμων, των επισκευών και της αποκατάστασης ζημιών από συγκρούσεις, οι δαπάνες στάθμευσης, τα πρόστιμα από παραβάσεις, κλπ.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω σε μια απλούστερη διατύπωση, θα μπορούσε κανείς να πει ότι για τις «εξατομικευμένες» μετακινήσεις η άνεση κοστίζει, ενώ από την άλλη πλευρά το χαμηλό κόμιστρο των αστικών συγκοινωνιών είναι το τίμημα της χαμηλής εξυπηρέτησης που προσφέρουν.

Αυτός είναι ένας άλλος τρόπος ερμηνείας και δικαιολόγησης της πολιτικής του χαμηλού κομίστρου. Δηλ. το ύψος του κομίστρου είναι συνάρτηση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης από τις αστικές συγκοινωνίες σε (υπονοούμενη) σύγκριση με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Το υπόλοιπο τμήμα του ακάλυπτου κόστους είναι η «πληρωμή» του κοινωνικού συνόλου για τη συνεισφορά των αστικών συγκοινωνιών στους άλλους στόχους δηλ. της βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος, της εξοικονόμησης ενέργειας κλπ.

1.2. Τα πλεονεκτήματα

Βασικό πλεονέκτημα των αστικών συγκοινωνιών είναι ότι κάνουν προσιτούς στους κατοίκους της πόλης τους τόπους εργασίας, προσφοράς αγαθών και υπηρεσιών, αναψυχής, διασκέδασης κλπ., που είναι διάσπαρτοι στον εκτεταμένο αστικό χώρο. Βέβαια το ίδιο πλεονέκτημα και μάλιστα σε μεγαλύτερο βαθμό έχουν και τα «εξατομικευμένα» μέσα μεταφοράς, των οποίων η υπεροχή φαίνεται, για παράδειγμα, τις ώρες που η συγκοινωνία είναι αραιή ή δεν λειτουργεί (π.χ. μεταμεσονύκτια), ή στις περιπτώσεις που δεν υπάρχει απ' ευθείας συγκοινωνιακή σύνδεση. Αυτό το τελευταίο σημαίνει ότι η βελτίωση της «αστικής προσιτότητας» (accesibilite urbaine) με τα μαζικά μέσα μεταφοράς είναι συνάρτηση της βελτίωσης των προσφερομένων υπηρεσιών.

Πέρα από τα πλεονεκτήματα που συνδέονται με την μετακίνηση, οι αστικές συγκοινωνίες υπερτερούν σε ορισμένες δευτερεύουσες αλλά πολύ σημαντικές υπηρεσίες που παρέχουν στο αστικό περιβάλλον.

Πιο συγκεκριμένα, η αυξημένη χρήση των μέσων αστικής συγκοινωνίας μειώνει την αντίστοιχη χρήση των άλλων μέσων δηλ. των Ταξί, επιβατικών Ι.Χ. και δικύκλων, με αποτέλεσμα την μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου και την χαμηλότερη κατά κεφαλή κατανάλωση καυσίμων (και άρα εξοικονόμηση συναλλάγματος), πράγμα που επίσης σημαίνει μικρότερη αναλογία ρύ-

πανσης ανά μετακίνηση και επομένως λιγότερο νέφος.

Εκτός από τους παραπάνω στόχους, η συστηματική χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών έχει και άλλες ευνοϊκές επιπτώσεις, όπως μείωση του αριθμού των ατυχημάτων, μικρότερες ανάγκες στάθμευσης Ι.Χ. στο κέντρο, μείωση της συνολικής στάθμης θορύβου, κλπ.

2. Σύγκριση του κοινωνικού κόστους των αστικών συγκοινωνιών και των άλλων μέσων μεταφοράς

Εκείνο όμως που τελικά ενδιαφέρει είναι η κατά το δυνατό αντικειμενική αξιολόγηση των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων της μετακίνησης, αφενός με τις αστικές συγκοινωνίες και αφετέρου με τα άλλα μέσα μεταφοράς (Ι.Χ., ταξί, δίκυκλα).

Ενας τρόπος για να γίνει αυτό είναι ο υπολογισμός του κοινωνικού κόστους μεταφοράς, δηλ. τι στοιχίζει στο κοινωνικό σύνολο η μετακίνηση για κάθε μία από τις παραπάνω κατηγορίες μέσων.

Εδώ δίνεται έμφαση στη (συνολική) κοινωνική διάσταση του κόστους της μετακίνησης με εναλλακτικά μέσα. Το κοινωνικό κόστος μεταφοράς περιλαμβάνει εκτός από τις καθεαυτού δαπάνες μεταφοράς, που είναι σχετικά εύκολο να υπολογιστούν, το κόστος κατασκευής των υποδομών και τα έμμεσα αλλά σημαντικά κόστη της μόλυνσης του περιβάλλοντος, του χαμένου χρόνου, των ατυχημάτων, του θορύβου κλπ., που είναι δύσκολο αλλά όχι αδύνατο να εκτιμηθούν.

Είναι προφανές ότι το κοινωνικό κόστος μετακίνησης με Ι.Χ. και ταξί είναι μεγαλύτερο από το αντίστοιχο της μετακίνησης με τα μαζικά μέσα, πράγμα που έχει διαπιστωθεί και από μελέτες που έχουν γίνει κυρίως στο εξωτερικό. Αυτή η διαφορά κόστους είναι εκείνη που προσδιορίζει την ωφέλεια για το κοινωνικό σύνολο από την ύπαρξη και λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών. Με άλλα λόγια (και με κίνδυνο υπεραπλούτευσης του θέματος) τα πλεονεκτήματα που περιγράφηκαν παραπάνω και αφορούν άμεσα το κοινωνικό σύνολο, όχι μόνο αντισταθμίζουν, αλλά υπερτερούν σημαντικά από το άθροισμα των επί μέρους δυσκολιών που αντιμετωπίζουν οι επιβάτες χρησιμοποιώντας τις αστικές συγκοινωνίες.

Ενα άμεσο συμπέρασμα από τη διαπίστωση αυτή είναι ότι η συνολική ωφέλεια αυξάνει όσο οι δυσκολίες του επιβάτη λιγοστεύουν, δηλαδή όσο βελτιώνονται οι παρεχόμενες υπηρεσίες. Ενα δεύτερο συμπέρασμα είναι ότι η απόδοση των επενδύσεων στις αστικές συγκοινωνίες όχι μόνο δεν είναι αρνητική (με τη δικαιολογία ότι οι συγκοινωνιακοί φορείς είναι ζημιογόνοι), αλλά θετική εφόσον συμβάλουν σημαντικά στην βελτίωση των συνθηκών μιας επιβαρυμένης αστικής περιοχής.

Ενα τρίτο συμπέρασμα είναι ότι οι συγκοινωνιακοί Οργανισμοί θα πρέπει να ανακάμψουν οικονομικά και, υπό το φως των γενικότερων υπηρεσιών που προσφέρουν, να αναζητήσουν τρόπους κάλυψης των ελλειμμάτων τους, με επιβάρυνση των γενικότερα ωφελουμένων και μάλιστα εκείνων οι οποίοι αντιστρατεύονται τους στόχους που υπηρετούν οι αστικές συγκοινωνίες.

3. Προσδιορισμός της ωφέλειας από τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών

Υποστηρίχθηκε προηγουμένως ότι, παρά τα μεγάλα ελλείμματα, η απόδοση των επενδύσεων στις αστικές συγκοινωνίες, εξεταζόμενη σε ένα γε-

νικότερο επίπεδο, σαν προσφορά στο κοινωνικό σύνολο, είναι θετική. Αυτή όμως είναι μια υπόθεση που θα πρέπει να αποδειχθεί, πράγμα που σημαίνει ότι θα πρέπει να προσδιοριστούν και κατά το δυνατό να ποσοτικοποιηθούν οι ωφέλειες από τη λειτουργία των μαζικών μέσων μεταφοράς.

Από μελέτες που έχουν γίνει στο εξωτερικό, έχει αποδειχθεί σημαντική επιβάρυνση του κοινωνικού συνόλου από την αυξημένη χρήση κυρίως των Ι.Χ. αυτοκινήτων. Για παράδειγμα σε πρόσφατη μελέτη που έγινε στο Λονδίνο υπολογίστηκε ότι το κόστος από τις κυκλοφοριακές συμφορήσεις ανέρχεται σε 15 δισ. στερλίνες το χρόνο. Βέβαια ένα μερίδιο έχουν και τα επιφανειακά μέσα μαζικής μεταφοράς. Ομως μπορεί να φανταστεί κανείς πόσο μεγαλύτερη θα ήταν η επιβάρυνση χωρίς την παρουσία των αστικών συγκοινωνιών και κυρίως του μετρό.

Σχετική είναι η έρευνα που έγινε το 1986 για τον υπολογισμό του κοινωνικού κόστους μετακινήσεων με Ι.Χ. και αστικές συγκοινωνίες σε 3 προάστια της Αθήνας και συγκεκριμένα τα Ν. Λιόσια, το Μαρούσι και τον Αλιμο. (Βλ. εισήγηση του Ν. Προβατά: «Το κοινωνικό κόστος στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας» στην έκδοση του Σ.Ε.Σ. «Κυκλοφορία στο κέντρο της Αθήνας», Επιστημονική Διημερίδα 11-12 Δεκεμβρίου 1989, σελ. 119).

Μερικά από τα πορίσματα της μελέτης:

– Και για τα τρία προάστια η μετακίνηση με Ι.Χ. είναι για το κοινωνικό σύνολο περίπου 1,65 φορές πιο ακριβή σε σχέση με την μαζική συγκοινωνία. Στις ώρες αιχμής το κόστος μετακίνησης με Ι.Χ. είναι 3 φορές μεγαλύτερο.

– Στις ώρες αιχμής το μέρος του κοινωνικού κόστους που αναλογεί στα έμμεσα χρηματικά κόστη (κατανάλωση χρόνου, ατυχήματα, μόλυνση, κυκλοφοριακή συμφόρηση, κλπ.) και που συνήθως δεν υπολογίζεται, είναι μεγαλύτερο από αυτό που αναλογεί στα άμεσα χρηματικά κόστη (δηλ. κόστος αγοράς και λειτουργίας οχημάτων και κόστος κατασκευής και λειτουργίας υποδομών) και για τα δύο μέσα μεταφοράς (Ι.Χ., μαζική συγκοινωνία).

– Στις ώρες αιχμής ο χρήστης του Ι.Χ. καλύπτει περίπου το 40% του κοινωνικού κόστους της μετακίνησής του, ενώ ο χρήστης της μαζικής συγκοινωνίας το 60% περίπου.

Αν ληφθούν υπόψη αφενός ότι το κοινωνικό κόστος οπωσδήποτε υποεκτιμάται, επειδή πάντοτε υπάρχουν παράγοντες που διαφεύγουν ή υπολογίζονται δύσκολα, και αφετέρου τα εκατομμύρια των μετακινήσεων (της τάξης του μισού δισ. το χρόνο) σε όλη την περιοχή της Πρωτεύουσας, μπορεί να αναλογιστεί κανείς το συνολικό μέγεθος της διαφοράς του κόστους μετακίνησης με Ι.Χ. και αστικές συγκοινωνίες και επομένως την ωφέλεια του κοινωνικού συνόλου από τη λειτουργία των τελευταίων.

Θα μπορούσε βέβαια να πει κανείς ότι το κοινωνικό κόστος είναι μια αφηρημένη και άπιαστη έννοια, αφού δεν εντοπίζει κάποια φανερή εκταμίευση. Ειδικά όμως ο Αθηναίος πολίτης είναι πιο εύκολο να συνειδητοποιήσει την έννοια του κοινωνικού κόστους, αρκεί να σκεφθεί ότι σε ένα μέρος από αυτό είναι ενσωματωμένο το απειλητικό νέφος!

Βεβαια για να εκτιμηθεί η ωφέλεια στις πραγματικές της διαστάσεις και όχι μόνο σαν διαφορά του κοινωνικού κόστους των μέσων μαζικής από τα μέσα «εξατομίκευσης» μεταφοράς, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη εκτός από τον αρνητικό παράγοντα του κόστους και ο θετικός της προσιτότητας των μέσων μεταφοράς. Μια ολοκληρωμένη μελέτη για την εκτίμηση της ωφέλειας από τις αστικές συγκοινωνίες για την περιοχή της Πρωτεύουσας θα

μπορούσε να ξεκινήσει με πρωτοβουλία των φορέων των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας.

Η εκτίμηση της ωφέλειας αυτής θα βοηθήσει στη συνειδητοποίηση του ρόλου των αστικών συγκοινωνιών στο επίπεδο της ποιότητας ζωής και θα καταδείξει ότι ο δρόμος για την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος περνάει, μεταξύ των άλλων, μέσα από την βελτίωσή τους. Επίσης θα βοηθήσει στην αποτίμηση της πολιτικής του χαμηλού κομίστρου που εφαρμόζεται τα τελευταία χρόνια, και στη χάραξη μιας πιο ολοκληρωμένης πολιτικής προσέλκυσης στις αστικές συγκοινωνίες. Τέλος ο προσδιορισμός της ωφέλειας και των άμεσα ή έμμεσα ωφελουμένων είναι δυνατόν να υποδείξει τρόπους κάλυψης των ελλειμμάτων, τα οποία εμποδίζουν την ομαλή λειτουργία των συγκοινωνιακών φορέων.

4. Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών

Είναι γεγονός ότι η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της πρωτεύουσας βρίσκεται γενικά σε χαμηλό επίπεδο. Αυτή είναι μια καθημερινή οδυνηρή εμπειρία την οποία καμμιά μελέτη δεν μπορεί να υποκαταστήσει. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχουν μεγάλα περιθώρια καλυτέρευσης των υπηρεσιών. Ομως, όπως αναπτύχθηκε παραπάνω, στο ίδιο συμπέρασμα της βελτίωσης των συγκοινωνιακών συνθηκών, καταλήγει και η σύγκριση των αστικών συγκοινωνιών με τα υπόλοιπα μέσα «εξατομικευμένης» μεταφοράς, τόσο από την πλευρά του κοινωνικού κόστους, όσο και εκείνη της συνολικής ωφέλειας.

Εδώ χρειάζεται συνολική και συστηματική αντιμετώπιση με επεμβάσεις σε όλους τους παράγοντες που συνθέτουν το πρόβλημα, δηλ. μελέτη και εξειδίκευση πολιτικής με συγκεκριμένους στόχους και προγράμματα σε θέματα υποδομής, οργανωτικά, ανθρώπινου παράγοντα κλπ.

Πιο συγκεκριμένα θα πρέπει να προχωρήσει η αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών ώστε να αντιμετωπισθούν αποτελεσματικά οι υπάρχουσες ανάγκες. Επίσης το σύστημα θα πρέπει να εφοδιαστεί με νέα άνετα και σύγχρονα οχήματα που δεν ρυπαίνουν ή ρυπαίνουν ελάχιστα το περιβάλλον, όπως τρόλλεϋ ή λεωφορεία με αυστηρές προδιαγραφές στο θέμα της εκπομπής καυσαερίων. Παράλληλα θα πρέπει να ξεκινήσει και η κατασκευή μετρό.

Οι επενδύσεις αυτές όσο και αν φαίνονται μεγάλες είναι αναγκαίες για την βελτίωση της ποιότητας ζωής στην Πρωτεύουσα.

Πέρα όμως από τα έργα υποδομής και τις αναγκαίες προμήθειες, εξίσου σημαντικά είναι και μέτρα που αφορούν:

- Αύξηση αξιοπιστίας ή/και συχνότητας διέλευσης.
- Αύξηση της ταχύτητας και μείωση της επιβάρυνσης στην κυκλοφορία από τα δημόσια μέσα μεταφοράς (π.χ. συστήματα προτεραιότητας, contra flow, κλπ.).
- Βραχύ και μεσοπρόθεσμες παρεμβάσεις για βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας στα συγκοινωνιακά μέσα και τα κομβικά σημεία (στάσεις, σταθμοί, αφετηρίες) του συστήματος, σε θέματα άνεσης (π.χ. τροποποιήσεις στο εσωτερικό των οχημάτων για την καλύτερη διακίνηση και γενικά εξυπηρέτηση του επιβάτη), περιορισμού της εκπομπής καυσαερίων από τα λεωφορεία, πληροφόρησης (με έντυπα, χάρτες, φυλλάδια δρομολογίων, διαγράμματα διαδρομών κλπ.), συμπεριφοράς προσωπικού (π.χ. σεμινάρια σε οδηγούς) διευκολύνσεων για άτομα με ειδικές ανάγκες κλπ.

5. Αντιμετώπιση του προβλήματος των ελλειμμάτων

Ενα σημαντικό συμπέρασμα της παραπάνω ανάλυσης είναι ότι η συνολική ωφέλεια αυξάνει όταν το επίπεδο της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης βελτιώνεται. Ομως ουσιαστική βελτίωση δεν μπορεί να γίνει, αν δεν καλυφθούν τα ελλείμματα των Οργανισμών της αστικής συγκοινωνίας.

Πράγματι, τα μεγάλα ελλείμματα των συγκοινωνιακών φορέων δημιουργούν μια σειρά προβλήματα που εμποδίζουν την ομαλή λειτουργία τους. Η έλλειψη ρευστότητας, τα χρέη, τα συσσωρευμένα πρόστιμα και οι προσαυξήσεις, τα δάνεια που συνάπτονται για να πληρωθούν προηγούμενα δάνεια κ.ά., απορροφούν σημαντικό μέρος της διαχείρισης των φορέων σε όλα τα επίπεδα της διοίκησης, με αποτέλεσμα να εξασθενίζει η προσπάθεια βελτίωσης της λειτουργίας του συστήματος, πράγμα που σε τελευταία ανάλυση έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Από την άλλη πλευρά, η πολιτική του χαμηλού κομίστρου απομακρύνει την πιθανότητα κάλυψης των ελλειμμάτων από τα έσοδα, δηλ. από τους χρήστες των αστικών συγκοινωνιών. Η πολιτική αυτή, που συμβάλλει στην αυξημένη χρήση των μαζικών μέσων μεταφοράς, λόγω των πλεονεκτημάτων που συνεπάγεται για την πόλη και τους κατοίκους της, θα γίνεται επιτακτικότερη, εφόσον στο ορατό μέλλον δεν φαίνεται να βελτιώνεται σημαντικά το περιβάλλον της Πρωτεύουσας.

Και καταλήγουμε στο αξιοσημείωτο συμπέρασμα ότι τα ολοένα και μεγαλύτερα ελλείμματα θα είναι όχι μόνο αναπόφευκτα, αλλά και επιθυμητά! Ετσι, δεδομένης και της αδυναμίας του Προϋπολογισμού να σηκώσει από μόνος του το τεράστιο βάρος των ελλειμμάτων, φτάνουμε σε αδιέξοδο.

Για την άρση του αδιεξόδου θα πρέπει να βρεθούν τρόποι κάλυψης των ελλειμμάτων. Σχετικά με αυτό θα μπορούσε να διατυπωθεί η εξής γενική αρχή: Το έλλειμμα που παρουσιάζει ένας Οργανισμός θα πρέπει να αντισταθμίζεται με ισόποση παροχή του στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να βρεθεί τρόπος κάλυψης του ελλείμματος από τους γενικότερα ωφελούμενους και μάλιστα, ει δυνατόν, από εκείνους (αν υπάρχουν) οι οποίοι αντιστρατεύονται τους επωφελείς για το σύνολο στόχους του Οργανισμού.

Η ωφέλεια από τις αστικές συγκοινωνίες είναι προφανής, αν και, όπως αναφέρθηκε προηγούμενα, θα πρέπει να αποδειχθεί. Για το ποιοί είναι οι γενικότερα ωφελούμενοι δεν υπάρχει αμφιβολία: όλοι οι κάτοικοι της πρωτεύουσας. Επίσης δεν είναι δύσκολο να προσδιοριστούν εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες αντιστρατεύονται τους στόχους της μαζικής μεταφοράς. Εκείνο που έχει όμως ιδιαίτερη σημασία είναι η δυνατότητα συνδυασμού μιας πολιτικής προσέλκυσης στις αστικές συγκοινωνίες με μια αντίστοιχη πολιτική αποθάρρυνσης της χρήσης Ι.Χ. αυτοκινήτων και ταξί και γενικότερα των δραστηριοτήτων εκείνων που επιβαρύνουν το αστικό περιβάλλον, με αντικίνητρα, μέρος των οποίων θα μπορούσε να μεταφραστεί σε έσοδα για την κάλυψη των ελλειμμάτων των φορέων.

Για τη συστηματική και ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του προβλήματος των ελλειμμάτων και την οικονομική εξυγίανση των φορέων των αστικών συγκοινωνιών, με γνώμονα την ωφέλεια που παρέχουν στο κοινωνικό σύνολο, θα πρέπει, κατά τη γνώμη μας, να γίνουν τα ακόλουθα:

1. Να αναληφθεί σοβαρή προσπάθεια ορθολογικότερης διαχείρισης του συστήματος, που κυρίως σημαίνει μείωση του κόστους λειτουργίας.

2. Να γίνει οριστική ρύθμιση των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων των

φορέων (τόκοι και χρεωλύσια) των δανείων που έχουν συναφθεί μέχρι σήμερα, με ανάληψή τους από το Δημόσιο.

3. Να αποκλεισθεί ο δανεισμός σαν μέσο κάλυψης ελλειμμάτων.

4. Να καθοριστούν με νομοθετική ρύθμιση συγκεκριμένοι πόροι για την κάλυψη του υπολοίπου μέρους των ελλειμμάτων, που αδυνατεί να καλύψει ο προϋπολογισμός.

Οσον αφορά την μείωση του κόστους λειτουργίας θα πρέπει να είναι το αποτέλεσμα προγραμματισμένων κυρίως οργανωτικής φύσεως παρεμβάσεων, που όμως δεν θα έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ειδικότερα τα προγράμματα για την μείωση του κόστους λειτουργίας θα πρέπει να περιλαμβάνουν ένα εύρος παρεμβάσεων που θα αφορούν βελτιώσεις οργανωτικών δομών, μεθόδων και διαδικασιών, εισαγωγή συστήματος κοστολόγησης, ειδικές επεμβάσεις σε επιλεγμένους τομείς για την αύξηση της παραγωγικότητας κλπ.

Ομως, ακόμη και εάν εξαντληθούν οι προσπάθειες για την εξοικονόμηση πόρων, τα ελλείμματα θα εξακολουθούν να υπάρχουν. Επομένως, το σημαντικότερο είναι να βρεθεί τρόπος κάλυψης των ελλειμμάτων μετά τις όποιες μειώσεις δαπανών ή αυξήσεις εσόδων.

Για το σκοπό αυτό θα πρέπει να καθιερωθούν με νομοθετική ρύθμιση νέες πηγές εσόδων, που θα μπορούσαν να προέλθουν λιγότερο από κάποια (μικρή σχετικά) επιβάρυνση όλων των κατοίκων της περιοχής και περισσότερο από δραστηριότητες ορισμένων κατηγοριών που επιβαρύνουν το αστικό περιβάλλον. Τέτοιες πηγές θα μπορούσαν να είναι έσοδα από αυξήσεις της τιμής της βενζίνης, των προστίμων για παράνομο παρκάρισμα, των τελών κυκλοφορίας, των προστίμων για ρύπανση του περιβάλλοντος κλπ.

Οι παραπάνω ρυθμίσεις θα ήταν δυνατόν να συνδυαστούν με μια ευρύτερη δέσμη μέτρων αντιρρύπανσης και γενικότερα αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος.

ΜΙΚΡΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Εισηγητής: **Δημήτρης Μητρατζάς,** Συγκοινωνιολόγος ΟΑΣ – ΥΠΜΕ

Ενα Μέσο Μαζικής Μεταφοράς που έχει εφαρμοσθεί σε ορισμένες ευρωπαϊκές πόλεις για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας στο κέντρο είναι τα Mini bus (M.B.) ή Μικρά Λεωφορεία. Ενδεικτικά αναφέρονται οι πόλεις: Ρώμη, Βιέννη, Λονδίνο, Μαδρίτη. Πέρυσι έγινε δοκιμαστική λειτουργία και στην Αθήνα (Δεκ. 88 - Σεπτ. 89).

Μία γραμμή Μ.Β. κέντρου πόλης, για να προσελκύσει τους χρήστες των ΙΧ και ΤΑΞΙ, πρέπει να προσφέρει στον επιβάτη υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης, ήτοι:

1. Συχνά και αξιόπιστα δρομολόγια.
2. Ευκολία στην επιβίβαση – αποβίβαση, που είναι συχνές στις μετακινήσεις κέντρου (χαμηλό δάπεδο, όχι σκαλοπάτια, πόρτα με μεγάλο άνοιγμα ή 2 πόρτες).
3. Ανεση μέσα στο λεωφορείο και ταχύτητα.
4. Ελκυστικότητα στην εμφάνιση.
5. Να είναι μικρό σε μέγεθος, με ευέλικτο τιμόνι, ώστε να διεισδύει στους στενούς δρόμους του κέντρου.
6. Πρέπει ακόμη η λειτουργία της γραμμής να συνοδεύεται από μέτρα διευκόλυνσης της κυκλοφορίας του Μ.Β. (π.χ. απαγόρευση parking επί της οδού, επαρκής αστυνόμευση σε κρίσιμα σημεία της διαδρομής κλπ).
7. Τέλος, από καθαρά περιβαλλοντική άποψη, αναφέρονται 2 περιπτώσεις πόλεων, όπου γραμμές Μ.Β. λειτουργούν (Ρώμη) ή λειτούργησαν (Βιέννη) με ηλεκτρική ενέργεια (επαναφορτιζόμενες μπαταρίες).

Σε συντομία τώρα θα περιγραφεί η εμπειρία από τη λειτουργία της γραμμής Μ.Β. στο κέντρο της Αθήνας κατά το 1989.

Από τη μελέτη ζήτησης των μετακινήσεων (προέλευση – προορισμός) του ΟΑΣ έγινε ανάλυση των πραγματοποιούμενων μετακινήσεων στο κέντρο κατά μέσο και σκοπό.

Στόχος της ανάλυσης ήταν ο καθορισμός διαδρομών κατά τρόπο ώστε:

1. Να προσελκυσθούν οι μετακινήσεις που γίνονται με τα πόδια, ΙΧ, ΤΑΞΙ, που βρέθηκε ότι αποτελούν το 75-80% επί των συνολικών μετακινήσεων.
2. Να εξυπηρετηθούν περιοχές του κέντρου με χρήσεις: κατοικία ή εμπόριο, που δεν καλύπτονται (Εξάρχεια, Κολωνάκι).

3. Να τονωθεί η δραστηριότητα του Εμπορικού τριγώνου της Αθήνας.
Μελετήθηκαν 2 γραμμές κυκλικές (Α και Β).
– Η Γραμμή Α μήκους 4,3 ΚΜ με 18 στάσεις:
Συνδέει τις κύριες Αφετηρίες μεταξύ τους, με το εμπορικό τρίγωνο και με την Αγορά της οδού Αθηνάς.
Καλύπτει τον άξονα Ζήνωνος – Βάθης – Σύνταγμα.
– Η Γραμμή Β μήκους 6,6 ΚΜ με 23 στάσεις:
Εξυπηρετεί τις εμπορικές δραστηριότητες του κέντρου.
Εξυπηρετεί τη σύνδεση Εξαρχείων με Ομόνοια, Αθηνάς, Μοναστηράκι.
Εξυπηρετεί τη σύνδεση Σταθμών ΗΣΑΠ (Ομόνοια, Μοναστηράκι) και Αφετηριών (Μουσείο, Κάνιγγος, Οθωνος, Ζήνωνος) με την Αγορά του Κολωνακίου.

Από τις 2 γραμμές λειτούργησε η Α με 6 οχήματα κατά μέσο όρο, με Μ.Β. περίπου 30 θέσεων και συχνότητα περί τα 10! Από συστηματικές μετρήσεις εκτιμήθηκαν:
– Μέση ημερήσια επιβατική κίνηση σε τυπική ημέρα: 3000 επιβάτες.
– Μέση πληρότητα κατά μήκος της διαδρομής: 17 επιβάτες.
– Τύπος κομίστρου που επικρατεί: Μηνιαία κάρτα (65%).

Οπως μαθαίνουμε, έχει αποφασισθεί η αγορά 33 Μ.Β. Πιστεύω επομένως ότι η αρχή που έγινε με τη λειτουργία της μιας γραμμής Μ.Β. πρέπει να συνεχισθεί με την καθιέρωση γραμμών αυτού του τύπου εντεταγμένων στην τελική μορφή που θα πάρει η εφαρμογή της μελέτης αναδιάρθρωσης των Αστικών Συγκοινωνιών του ΟΑΣ.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Εισηγητής: **Νεόφυτος Παπαδόπουλος,** Ερευνητής Ε.ΚΕ.ΦΕ. «Δημόκριτος»

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα αντιμετωπίζεται βραχυπρόθεσμα μόνο με την αναδιάρθρωση του συγκοινωνιακού δικτύου.

Μετά την αναμενόμενη ολοκλήρωση της τοποθέτησης των ακυρωτικών μηχανημάτων στα λεωφορεία, και την δημιουργία σύγχρονου εξυπηρετικού συγκοινωνιακού δικτύου με δυνατότητα πολλαπλής μετεπιβίβασης με το ίδιο εισιτήριο, εξασφαλίζονται οι προϋποθέσεις για τον **υποδεκαπλασιασμό** της κυκλοφορίας στην πόλη, χωρίς την ανάγκη περιορισμού της κυκλοφορίας με τον δακτύλιο, δεδομένου ότι τότε τα μέσα μαζικής μεταφοράς θα είναι πιο ελκυστικά από τα Ι.Χ., αφού μεταξύ άλλων θα αυξηθεί η ταχύτητά τους και δεν θα υπάρχει το πρόβλημα της στάθμευσης. Είναι αξιοσημείωτο ότι η αναδιάρθρωση αυτή δεν απαιτεί δαπάνες και επομένως μπορεί να εφαρμοσθεί αμέσως σε συνδυασμό με την σχεδιαζόμενη αύξηση της τιμής του εισιτηρίου, οπότε μειώνεται σημαντικά και το προκύπτον πολιτικό κόστος. Για την ομαλοποίηση της κυκλοφορίας θεωρείται απαραίτητη και η ρύθμιση της φωτεινής σηματοδότησης. Επίσης η χρήση μίνι λεωφορείων στις κεντρικές περιοχές με στενούς δρόμους και στις άγονες γραμμές καθώς και η καθιέρωση λεωφορειοδρόμων και δικτυωμένων κύριων γραμμών – κορμών με πυκνά δρομολόγια θα συμβάλουν στην διευκόλυνση μετακίνησης του κοινού με τα συγκοινωνιακά μέσα και θα περιορίσουν την κυκλοφορία των Ι.Χ. και των ταξί. Με τη δραστική μείωση της κυκλοφορίας στην πόλη θα μειωθεί σημαντικά και το «νέφος».

Έτσι μπορεί να λυθεί άμεσα και χωρίς κόστος το χρονίζον κυκλοφοριακό πρόβλημα με πολλαπλά οφέλη για τη χώρα.

Ευχαριστώ.

Εισηγητής: **Λεωνίδας Κίκιρας,** Εκπρόσωπος ΠΑΣΟΚ

Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ που μου δίνετε την ευκαιρία να πω κι εγώ δυό λόγια. Ο χρόνος έχει περάσει. Οι παρεμβάσεις που έχουν γίνει είναι αρκετές, θα είμαι τηλεγραφικός. Οι εισηγήσεις ήταν σημαντικές.

Θα έλεγα ότι, ένα από τα λίγα πράγματα στα οποία συμφωνώ με τον κύριο Τρίτση που μίλησε προηγουμένως ήταν το γεγονός ότι το θέμα είναι γνωστό. Δηλαδή, έχουν γίνει πολλές μελέτες επάνω στα προβλήματα των αστικών συγκοινωνιών και έχουν προταθεί αρκετές λύσεις ή εν πάσει περιπτώσει έχουν ξεκινήσει προσπάθειες προς την σωστή κατεύθυνση.

Οπωσδήποτε χρειάζεται πολιτική βούληση. Δηλαδή, είναι στα χέρια πια των πολιτικών ηγεσιών να πάψουν να επικαλούνται το πολιτικό κόστος κάθε φορά που πρόκειται να παρθεί ριζοσπαστικό μέτρο και να προχωρήσουν σε βαθειές τομές.

Ετσι, πιστεύω ότι, και το θέμα των αστικών συγκοινωνιών χρειάζεται γενναίες αποφάσεις. Θα ήθελα να επισημάνω την πληρότητα της εισήγησης του κυρίου Μυλωνά, που θέτει ακριβώς τον δάκτυλον επί των τύπων των ήλων στο θέμα των ελλειμμάτων των δημόσιων φορέων, των αστικών συγκοινωνιών . Ξέρετε πολύ καλά ότι έχουν δυσφημισθεί πάρα πολύ οι φορείς των αστικών συγκοινωνιών για τα τεράστια ελλείμματά τους και ξέρετε ότι αυτά είναι πλασματικά. Δηλαδή, η δυσφήμιση αυτή έγινε, εν πολλοίς, σκόπιμα.

Θα ήθελα πάλι να κάνω μια παρατήρηση για την ομιλία του κυρίου Σαμπράκου. Χρησιμοποίησε απόλυτους αριθμούς που δημιούργησαν ακόμη περισσότερο παραμορφωτική εικόνα. Θα προτιμούσα να είχαν ξεχωριστεί τελείως τα τοκοχρεωλύσια, δηλαδή, αυτά που πληρώνει ο φορέας για να ξεπληρώσει δάνεια τα οποία άλλος δανείστηκε για λογαριασμό του, τα οποία του επέβαλε άλλος να κάνει, γιατί δεν καθορίζει, όπως ξέρετε, το κόμιστρο ο φορέας, το καθορίζει η Πολιτεία. Δεν ασκεί κοινωνική πολιτική ο φορέας, ασκεί η Πολιτεία. Εν τούτοις, ο φορέας καλείται να πληρώσει τα ελλείμματα αυτά.

Επομένως, αυτά θα έπρεπε να ξεχωριστούν και τα πραγματικά λειτουργικά έξοδα να αποπληθωρισθούν. Βέβαια, συμφωνώ κι εγώ ότι θα πρέπει να τεθούν αν όχι σε προϋπολογισμό μηδενικής βάσεως, δηλαδή αναθεώρηση των δαπανών από την αρχή, αλλά οπωσδήποτε, όπως είπε και ο κύριος Πίκουλας, θα πρέπει να γίνει εισαγωγή μεθόδων εκσυγχρονισμού για να μπορέσει ν' αυξηθεί η παραγωγικότητα.

Οπωσδήποτε, όμως, αυτές είναι βελτιωτικές κινήσεις μικρής κλίμακος. Μεγάλης κλίμακος βελτιωτικές κινήσεις, όπως ξέρουμε, είναι η δυνατότητα ανάπτυξης των αστικών συγκοινωνιών. Αυτή επηρεάζεται από το κυκλοφοριακό. Το κυκλοφοριακό είναι θέμα πολιτικών αποφάσεων. Πρέπει οι κυβερνήσεις να πάρουν την ευθύνη ή αυτό που λέγεται επιτέλους, πολιτικό κόστος για τις αποφάσεις αυτές. Πρέπει να παρθούν αυτές οι αποφάσεις. Γιατί τώρα λέμε όλοι, όπως είπε κι ο κύριος Παπαδόπουλος, για τα μέσα μαζικής ταλαιπωρίας. Δεν θα συμφωνήσω μαζί του γιατί δεν είναι μέσα μαζικής ταλαιπωρίας. Αντίθετα, την ταλαιπωρία την επιβάλλει το κυκλοφοριακό.

Το ταξί π.χ. επιβαρύνει πάρα πολύ το κυκλοφοριακό και ουσιαστικά, όπως ξέρουμε, έχει πάψει να υπηρεεί τον σκοπό για τον οποίο υπάρχει ή τουλάχιστον παραδοσιακά καλύπτει. Το ταξί κάνει κακή παρασυγκοινωνία και σε τέτοιο βαθμό που επηρεάζει πάρα πολύ τα λεωφορεία, δηλαδή, τα μέσα επιφανειακής κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα αυτό να καταλήγει στην ταλαιπωρία που λέμε.

Ενα άλλο σημείο το οποίο θα πρέπει να επισημανθεί είναι το θέμα των εξωτερικών παρεμβάσεων στους φορείς. Η συγκεκριμένη εμπειρία μου στον χώρο λέει ότι το αγκάλιασμα της Πολιτείας και της εκτελεστικής εξουσίας των διοικήσεων των φορέων, πρέπει να σταματήσει. Δηλαδή, θα πρέπει οι

συγκοινωνιακοί φορείς να λειτουργούν όχι ξεκομμένα, αλλά με προγραμματικές συμφωνίες με την κυβέρνηση, με την εκτελεστική εξουσία. Δεν πρέπει να παρεμβαίνει ο αρμόδιος Υπουργός στη δουλειά των φορέων, όπως και σε όλες τις δημόσιες επιχειρήσεις και τους οργανισμούς κοινής ωφέλειας.

Είναι πράγματι σημαντική η ζημιά που γίνεται από παρεμβάσεις της Πολιτείας κάθε μορφής, ακόμη και με αυτό που λέμε άσκηση της κοινωνικής πολιτικής, τις δωρεάν επιχορηγήσεις, τις κάρτες της ελεύθερης κυκλοφορίας που τις δίνει άλλος για λογαριασμό άλλου και άλλος πληρώνει. Ολα αυτά πρέπει να σταματήσουν.

Είναι προφανές, επισημάνθηκε από τον κύριο Μυλωνά ότι όποιος θέλει ν' ασκήσει κοινωνική πολιτική πρέπει να πληρώνει γι' αυτή. Θέλει το Υπουργείο Προεδρίας να δίνει κάποιες ελεύθερες κυκλοφορίες σε όποιον θέλει, στους Δημοσιογράφους, σε ορισμένες κατηγορίες προσωπικού, κλάδους κ.τ.λ.; Να το κάνει, αλλά να μην το πληρώνει αυτό ο φορέας. Να πληρώνει τις κάρτες και να τις παίρνει από το φορέα.

Επομένως, τα ελλείμματα θα πρέπει να αναληφθούν από αυτόν που ασκεί την κοινωνική πολιτική. Εδώ θα επισημάνω και κάτι άλλο, αυτό που είπαν και προηγουμένως ορισμένοι ομιλητές, ως προς το θέμα της συμμετοχής των μέσων μαζικής μεταφοράς στις συνολικές μετακινήσεις, που είναι χαρακτηριστικό. Από το 1971 μέχρι το 1983, είχαμε μια πτώση σημαντική, ένα κατακρύλισμα, θα έλεγα, στην προτίμηση των μέσων μαζικής μεταφοράς σε σχέση με το ΙΧ και το ταξί. Από το '83 και μετά άρχισε μια ανάκαμψη και τώρα υπάρχει μια σταδιακή βελτίωση.

Είναι προφανές, κύριοι, ότι για να μπορέσει το μέσο μαζικής μεταφοράς να γίνει ανταγωνιστικό σε αυτό το επίπεδο χρειάζεται να βελτιώσει την αξιοπιστία του, την ταχύτητά του και την άνεσή του. Αξιοπιστία υπάρχει όταν μπορεί να κινηθεί το μέσο που κινείται επιφανειακά. Ανεση παρέχεται εφ' όσον μπορεί να κινηθεί σύντομα και γρήγορα. Ταχύτητα τώρα... τι ταχύτητα, όταν δεν μπορεί να επιτευχθεί.

Αντίθετα, βλέπουμε ότι το μέσο σταθερής τροχιάς, που είναι ανεμπόδιστη η κυκλοφορία, η ταχύτητα είναι πολύ σημαντική. Ηδη η μέση εμπορική ταχύτητα, όπως ξέρετε, ξεπερνάει τα 30 χιλιόμετρα.

Επομένως, εκεί βλέπουμε την αξιοπιστία, γιατί τα δρομολόγια γίνονται με ακρίβεια, βλέπουμε την ταχύτητα και την άνεση, εκτός από τις ώρες αιχμής που πράγματι υπάρχει υπερφόρτωση.

Αρα, λοιπόν, εάν βελτιώσουμε αυτά, όπου μπορούμε να τα βελτιώσουμε σαν συγκοινωνιακοί φορείς, θα υπάρχει αντίστοιχη βελτίωση στο επίπεδο του ανταγωνισμού με το ΙΧ και το ταξί.

Το θέμα του κομίστρου του ταξί, θα συζητηθεί αύριο. Πάντως, η γενικότερη εικόνα είναι ότι θα πρέπει να ξεκαθαρίσει το θέμα των ελλειμμάτων. Θα πρέπει να ξεκαθαρίσει αυτή η άσχημη εικόνα με την οποία παρουσιάζονται οι φορείς: ότι είναι υπεύθυνοι γι' αυτά τα κολοσσιαία ελλείμματα. Η τακτική της συνάψεως δανείων για την κάλυψη λειτουργικών ελλειμμάτων ήταν μία πονηρή σκέψη που επικράτησε κάποτε και οδήγησε σε αυτά τα πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα. Και όπως βλέπετε τα ελλείμματα αυξάνουν λογαριθμικά, χωρίς βέβαια γι' αυτό να είναι υπεύθυνοι οι συγκοινωνιακοί φορείς.

Εν κατακλείδι, θα έλεγα ότι, εάν αντιμετωπισθεί το θέμα αυτό με μία ξεκάθαρη λογιστική τακτοποίηση, όπως είπαμε, δηλαδή εκείνος ο οποίος ασκεί την κοινωνική πολιτική, εκείνος ν' αναλαμβάνει και το κόστος, πιστεύω

ότι παράλληλα οι φορείς έχουν την δυνατότητα, απαλλαγμένοι από την ασφυκτική εποπτεία της κυβέρνησης, της εκτελεστικής εξουσίας, να βρουν τρόπους για βελτίωση της παραγωγικότητας, για βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και βέβαια να περιμένουν την βοήθεια και την συνδρομή από πλευράς της Πολιτείας. Κυρίως για τα μέσα επιφανειακής μεταφοράς, με την λήψη μέτρων για τον περιορισμό των άλλων εμποδίων που τους παρεμβάλλονται.

Ευχαριστώ.

Εισηγητής: **Κ. Ζησόπουλος,** εκπρόσωπος Εργατικού Κέντρου Φθιώτιδας

Ο κύριος Τρίτσης έφυγε. Θερμό το καλοκαίρι, θερμό χειμώνα θα έχουμε μου φαίνεται μετά από τις καταγγελίες που ακούσαμε, εάν αποδειχθεί ότι όντως είναι νέα σκάνδαλα αυτά.

Το Εργατικό Κέντρο Φθιώτιδας ανταποκρίθηκε στο κάλεσμα του ΕΚΑ, διότι πιστεύει ότι αν δεν το έκανε, δεν θα συνέβαλε στο να βρεθούν κάποιες λύσεις, κάποιες προτάσεις που θα τεθούν σ' αυτήν τη διημερίδα, οι οποίες θα είναι το φιλί της ζωής για το πράβλημα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Ελπίζω οι προτάσεις που έγιναν να δρομολογηθούν ανάλογα.

Πράγματι, εξεπλάγην όταν άκουσα κάποιον εισηγητή να μας λέει ότι έπαθε τρακ από τα νούμερα των 9 και 10 δισεκατομμυρίων που ακούστηκαν εδώ, όταν εμείς σαν Εργατικό Κέντρο Φθιώτιδας και η Αθήνα εδώ, το ΕΚΑ, πιστεύουμε ότι ένας βιομήχανος, ο Κουτρουμπής, χρωστάει 20 δισεκατομμύρια. Και είναι παράξενο το ότι χρωστάει 5 και 9 και 7 ένας οργανισμός, που όπως ακούστηκε προηγουμένως, ασκεί και μία κοινωνική πολιτική;

Δεν θα μπω στη λογική να την κρίνω. Πολύ ορθά τέθηκε η πρόταση να πληρώνει το κάθε Υπουργείο που θέλει να ακολουθεί την πολιτική αυτή. Οχι όμως να πάθουμε τρακ από τον δανεισμό, από τα δισεκατομμύρια αυτά.

Τώρα τελευταία έχουμε διαπιστώσει μια ενορχηστρωμένη, θα έλεγα, επίθεση στις ΔΕΚΟ και στους φορείς. Θέλω να πιστεύω ότι περιστρέφεται κι εδώ μέσα κάποια τέτοια κουβέντα. Δηλαδή, αυξάνει η ΔΕΗ το τιμολόγιο, φταίνε οι διοικούντες, φταίει η ΔΕΗ; Ποιός ο λόγος; Σε ποιά κατεύθυνση θα το δούμε; Πιστεύουμε ότι κάνει έργο, είναι κοινή ωφέλεια. Και ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών, θα πρέπει σ' αυτή την κατεύθυνση να λειτουργήσει. Σε σχέση με τις προτάσεις που ακούσαμε προηγουμένως. Γίνονται σήμερα μόνον εδώ; Εχουν γίνει πιο νωρίς; Πού; Σε ποιόν; Από ποιούς πρέπει να ζητήσουμε κάποια ευθύνη, εν πάσει περιπτώσει, γι' αυτό; Ποιοί είναι αυτοί οι Υπουργοί, οι γραμματείς, που θα πρέπει να έχουν την πολιτική ευθύνη, να δώσουν κάποιες λύσεις. Υπάρχει πολιτική βούληση να δοθεί λύση; Γιατί δεν αναφέρονται σωστά; Κάναμε αυτές τις προτάσεις στον συγκεκριμένο Υπουργό και μας απάντησε κατ' αυτόν τον τρόπο ή δεν μας απάντησε καθόλου. Ο Γενικός Γραμματέας προηγουμένως εμφανίστηκε με ένα κατεβατό προτάσεων. Γιατί δεν τις υλοποιεί; Τι θα πρέπει, να έρχεται να μας λέει προτάσεις και πάλι προτάσεις;

Εγώ δεν τα καταλαβαίνω αυτά τα πράγματα. Προσωπικά προβληματίζομαι. Γιατί δεν αναφέρονται σωστότερα; Κάναμε προτάσεις στον τάδε Υπουργό, στον τάδε Γραμματέα, δεν πήραμε καμμία απάντηση, πιέζουμε προς την κατεύθυνση αυτή. Να πιέσει και το ΕΚΑ και ο Οργανισμός στην κατεύθυνση που πρέπει, για να δοθούν κάποιες λύσεις.

Η τιμολογιακή πολιτική που θα πρέπει να λειτουργήσει σε όλες τις ΔΕΚΟ και τους Οργανισμούς, πιστεύουμε ότι θα είναι προς όφελος των εργαζόμενων. Δεν μπορούμε να λέμε εδώ ότι από 40 θα πάει 80 δραχμές το εισιτήριο. Προς Θεού, δεν θα πάει τώρα ούτε ο Σούλης, ούτε ο Κουτρουμπής, ούτε ο Μανώλης και δεν ξέρω ποιοί βιομήχανοι με τις μερσεντές να μπουν στο αστικό να μετακινηθούν. Εργαζόμενοι θα πάνε. Δεν θα πάνε οι βιομήχανοι.

Δεν θα ήθελα να πω περισσότερα, γιατί δεν τ' αντιμετωπίζουμε εμείς τόσο στην επαρχία τα προβλήματα αυτά. Ισως είναι και κοντά η εργασία μας με την κατοικία. Αλλά πιστεύω ότι όποτε έρχομαι και έρχομαι κάθε εβδομάδα στην Αθήνα, είναι πρόβλημα. Δεν μπορείς να μπεις να ξεκινήσεις από τα Πατήσια και να πας στη Νέα Σμύρνη. Θέλεις τρεις ώρες. Στο ΟΑΕΔ θέλω να πάω και το σκέφτομαι. Φεύγω τρεις ώρες πιο μπροστά.

Πρέπει να δοθούν λύσεις.

Εδώ υπάρχουν προτάσεις. Πού γίνονται αυτές οι προτάσεις; Δεν ακούσαμε τίποτα. Θα ήθελα ν' ακούσω που έγιναν αυτές οι προτάσεις, ποιοί και γιατί δεν τις δεχθήκανε. Ο κύριος Τρίτσης είπε προηγουμένως ότι όταν ήταν Υπουργός έγινε μια επιτροπή για το μετρό, αλλά δεν λειτούργησε ποτέ. Μα, αυτός δεν ήταν Υπουργός; Γιατί δεν προχώρησε αυτός, γιατί δεν έβαλε να λειτουργήσει αυτή η επιτροπή; Παράκληση κάνω, ν' ακούσω προς τα πού γίνονται αυτές οι προτάσεις τέλος πάντων.

ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Σ. ΛΑΙΜΟΣ:

Ευχαριστούμε τον συνάδελφο Ζησόπουλο. Θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο, χωρίς να εκπροσωπώ το ΕΚΑ, απλά σαν συνδικαλιστής, και σε σχέση με αυτά που είπε προηγούμενα ο συνάδελφος.

Επειδή εξετάσαμε την τιμολογιακή πολιτική, τα ελλείμματα, τα οικονομικά προβλήματα των αστικών συγκοινωνιών. Είναι ένα μεγάλο πρόβλημα. Εμένα αγαπητοί φίλοι, μου θύμισε μία προβληματική επιχείρηση στρατηγικής σημασίας.

Αν θέλετε, και οι προτάσεις που έγιναν για αντιμετώπιση των οικονομικών προβλημάτων των αστικών συγκοινωνιών ανταποκρίνονται στις προτάσεις του συνδικαλιστικού κινήματος για μία προβληματική επιχείρηση στρατηγικής σημασίας, ή αν θέλετε του ΙΚΑ.

Το ζήτημα είναι κατά πόσον η ελκυστικότητα και η παραγωγικότητα των αστικών συγκοινωνιών είναι η ζητούμενη, η επιθυμητή ανεξάρτητα από την τιμολογιακή πολιτική, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν θα μπορούσε να συνδεθεί και η τιμολογιακή πολιτική με την παραγωγικότητα, δηλαδή να λειτουργήσουν οι νόμοι της αγοράς, αν θέλετε, και στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Μπορεί να γίνει και αυτό.

Τώρα, σε σχέση με το πως θα λειτουργήσει, εγώ, συμφωνώ κατά μία έννοια και μ' αυτό που ειπώθηκε, όμως αύριο σαν Εργατικό Κέντρο θα κάνουμε μιά παρουσίαση των επιπτώσεων που δημιουργούνται στους εργαζόμενους από την έλλειψη επαρκών και ελκυστικών μέσων μαζικής μεταφοράς και θα φανεί ότι το κόστος για τους εργαζόμενους είναι πολύ μεγαλύτερο από τις 80 δραχμές που σήμερα υποτεθεί στο ότι θα κόστιζε στον εργαζόμενο το εισιτήριο για να μην μπαίνει μέσα ο ΟΑΣ. Το γεγονός ότι δεν είναι 80 δραχμές το εισιτήριο, αλλά 40 και συνεπώς ασκείται μία κοινωνική πολιτική, είναι λαθεμένη άποψη, γιατί αποσυνδέεται από τις ευρύτερες αρνητικές επιπτώσεις των αστικών συγκοινωνιών στους εργαζόμενους.

Εγώ θα ήθελα να σας πω προσωπικά ότι, δεν αισθάνομαι ότι υπάρχει κοινωνική πολιτική στο ζήτημα των αστικών συγκοινωνιών. Δεν σημαίνει ότι επειδή επιδοτούνται κάποια ελλείμματα του ΟΑΣ ότι ασκείται κοινωνική πολιτική. Κοινωνική πολιτική θα μπορούσε να ασκηθεί στο βαθμό που εξυπηρετείται ο εργαζόμενος στην πρόσβαση στη δουλειά του, στην πρόσβαση στο σχολειό των παιδιών, στις άμεσες ανάγκες κάλυψης του ελεύθερου χρόνου, στην κοινωνικοποίησή του εάν θέλετε με τη διευκόλυνση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Και αντικοινωνική, αν θέλετε πολιτική είναι, το να κρατάμε το εισιτήριο

στις 40 δραχμές, αλλά να εξωθείται ο εργαζόμενος στην αναγκαστική χρήση του ΙΧ που προκαλεί ένα σωρό κοινωνικά προβλήματα, και δημιουργεί μία αντιπαραγωγικότητα ακόμα και σ' αυτήν την ίδια την πόλη.

Παρόλο που εκτιμώ και αποδέχομαι τις σχετικές προτάσεις που παρουσιάστηκαν για την τιμολογιακή πολιτική, πιστεύω ότι η εφαρμογή τους δεν είναι απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου να παρθούν μέτρα για τον εκσυγχρονισμό των μέσων μαζικής μεταφοράς, για την αναδιάρθρωσή τους, για να προχωρήσει το ζήτημα του μετρό, γιατί είναι ζητήματα που έτσι κι αλλιώς πρέπει να γίνουν και θα ωφελήσουν την αποδοτικότητα και την ελκυστικότητα των αστικών συγκοινωνιών.

Υπάρχουν, δηλαδή, πιεστικά τέτοια προβλήματα που πρέπει ν' αντιμετωπισθούν εδώ και τώρα, ανεξάρτητα από την τιμολογιακή πολιτική που έτσι κι αλλιώς είναι κάτι σημαντικό.

ΣΥΝΕΔΡΟΣ:

Τιμολογιακή πολιτική και εξυγίανση οικονομικών εταιρείας είναι σε άμεση σχέση με την παραγωγικότητα της εταιρείας. Εάν τα οικονομικά της εταιρείας δεν πάνε καλά, η παραγωγικότητα πηγαίνει το ίδιο.

Σ. ΛΑΙΜΟΣ:

Ναι, αλλά μίλησα και για τους νόμους της αγοράς... τι σημαίνει δηλαδή νόμοι της αγοράς, ότι εάν παρέχεις πιο ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς του εργαζόμενου, θα προτιμήσει το μέσο μαζικής μεταφοράς και δεν θα πάει στο ΙΧ, θα το αφήσει στο σπίτι του.

Από την στιγμή που θα τον ελκύσεις στο μέσο μαζικής μεταφοράς, σαν μια πιο συμφέρουσα οικονομική λύση αντικειμενικά δημιουργείς προϋποθέσεις οικονομικής εξυγίανσης των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Εγώ συμφωνώ και με την πρόταση που κάνατε ότι πρέπει κάποτε να αυτονομηθούν και να λειτουργήσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε έναν ανεξάρτητο οργανισμό. Ομως, μέχρι να λυθεί αυτό το ζήτημα το οργανωτικό, που είναι και αυτό κάτι σημαντικό, σημαίνει ότι δεν πρέπει, να παρθούν άμεσα μέτρα στην αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών;

Το πρόβλημα το έχουμε μπροστά μας και λύσεις υπάρχουν. Είναι γνωστό το τι πρέπει να γίνει.

Αλλά, πρέπει αυτή ακριβώς η υπόθεση ν' αποτελέσει αντικείμενο πίεσης των μαζικών φορέων, των επιστημονικών φορέων, πρώτα και κύρια του εργατικού συνδικαλιστικού κινήματος γιατί διαφορετικά θα ακούμε εξαγγελίες, θα ακούμε σωστές προτάσεις που δεν θα εφαρμόζονται.

Ευχαριστώ.

Γ. ΑΡΓΥΡΑΚΟΣ:

Να πω δυό κουβέντες, εάν μου επιτρέπετε. Εκείνο το οποίο θα ήθελα να τονίσω είναι ότι κάποια προβληματική η οποία έχει αναπτυχθεί ότι από ό,τι φαίνεται, όπως πάνε αυτή τη στιγμή οι δημόσιες συγκοινωνίες στην Αθήνα, για να μην πιάσουμε άλλες Ελληνικές πόλεις, δεν ξέρω πλέον εάν όπως έχουν καταντήσει αποτελούν κοινωνική παροχή ή ένα συμπληρωματικό μέσο μεταφοράς. Οχι ανταγωνιστικό, συμπληρωματικό, το τονίζω, για ορισμένες κατηγορίες εγκλωβισμένων, οι οποίοι δεν έχουν την δυνατότητα να κάνουν τίποτα άλλο.

Μην μου πείτε ότι κοινωνική παροχή είναι το τσάμπα, το 5-8 το πρωί, το οποίο δόθηκε κάποτε. Δεν νομίζω ότι εκεί πέρα εξαντλείται η κοινωνική πολιτική. Μη μου πείτε ούτε ότι αυτή τη στιγμή ερχόμαστε μέσω των κατοίκων όλης της Ελλάδας να καλύψουμε τα ελλείμματα των φορέων των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας. Διότι όταν τελικά επιχορηγεί ο κρατικός προϋπολογισμός αυτούς τους φορείς, επιχορηγούν στην πράξη οι κάτοικοι όλης της Ελλάδας και όχι μόνο της Αθήνας. Εχει δίκιο το Εργατικό Κέντρο Φθιώτιδας όταν λέει ότι πληρώνουν και αυτοί για τα ελλείμματα των φορέων δημόσιων συγκοινωνιών της Αθήνας. Ετσι είναι.

ΑΓΓ. ΡΟΥΧΩΤΑΣ: (Συγκοινωνιολόγος):

Το 5-8 σίγουρα είναι κοινωνική πολιτική. Κι εμείς πληρώνουμε για τον ΟΓΑ. Αμα αυτό δεν είναι κοινωνική πολιτική, ποιά είναι κοινωνική πολιτική;

Γ. ΑΡΓΥΡΑΚΟΣ:

Δεν είπα ότι δεν είναι κοινωνική παροχή το 5-8. Είπα πολύ απλά ότι εξαντλείται η κοινωνική παροχή σε κάτι τέτοια μέτρα, τα οποία δεν έχει μελετήσει ποτέ κανένας. Και εάν αμφιβάλλεις μπορείς να μου φέρεις μελέτες, εφόσον έχεις την αντίθετη άποψη, σε τι ωφέλησε το 5-8 στην αύξηση της ζήτησης των δημόσιων συγκοινωνιών. Πρώτα όμως να μου φέρεις μελέτη, και να τεκμηριώσεις την άποψή σου. Και απ' εκεί κι ύστερα, τα οποιαδήποτε αμελέτητα τα οποία συζητάμε και εφαρμόζονται σ' αυτή την πόλη ξέρουμε όλοι που οδηγούν, που ωφέλησαν το εισόδημα του πολίτη. Ποιό εισόδημά του; Αυτό το οποίο πληρώνει έμμεσα κατά άλλους τρόπους με την καθυστέρηση την οποία έχει; Με το κυκλοφοριακό πρόβλημα το οποίο έχει δημιουργηθεί σ' αυτή την πόλη; Με το νέφος, που τα πληρώνει σε γιατρούς;

Δεν φταίει ο ΟΑΣ, μα δεν απευθύνεται στον ΟΑΣ κανένας αυτή τη στιγμή. Δεν φταίει ο φορέας, αυτό είναι γεγονός. Αλλά, από εκεί και ύστερα γιατί δεν υπάρχει μία ομάδα πίεσης για τις δημόσιες συγκοινωνίες, που έπρεπε να υπάρχει, ενώ υπάρχει μιά ομάδα πίεσης για τα ΙΧ, υπάρχει μια ομάδα πίεσης για τα ταξί, υπάρχει, αν θέλετε, και μια ομάδα πίεσης για τα γκαράζ, για τη στάθμευση. Υπάρχουν κάποιοι ιδιώτες επιχειρηματίες οι οποίοι ενδιαφέρονται. Μια ομάδα πίεσης για τις δημόσιες συγκοινωνίες δεν υπάρχει. Αυτό, δεν σημαίνει ότι φταίνει οι συγκεκριμένοι φορείς.

Αυτή την στιγμή δεν επιτίθεμαι κατά των φορέων, αυτό πρέπει να το καταλάβετε. Αντίθετα, θεωρώ ότι είναι πρώτης προτεραιότητας οι δημόσιες συγκοινωνίες και πρέπει να είναι. Ομως, στην πράξη, γίνεται το τελείως αντίθετο. Πάμε όλοι, ερχόμαστε σε διάφορες εκδηλώσεις, τα λέμε ωραία και καλά, γίνονται και εξαγγελίες των διαφόρων Υπουργών, και αυτοί επίσης λένε ότι είναι πρώτης προτεραιότητας οι δημόσιες συγκοινωνίες, όλοι ξέρουμε πόσες φορές έχουν ειπωθεί και έχουν γραφτεί αυτά τα πράγματα. Στην πράξη όμως έχει γίνει το τελείως, μα τελείως αντίθετο. Και εκεί είναι το μεγάλο πρόβλημα.

Να ρωτήσω και κάτι άλλο. Βλέπετε καμμία συμμετοχή εργαζομένων αυτή τη στιγμή στην διημερίδα που οργάνωσε ένας φορέας όπως το ΕΚΑ; Και έστω, δεν μπορούν να έλθουν όλοι οι εργαζόμενοι. Οι εκπρόσωποι των πρωτοβάθμιων οργανώσεων του ΕΚΑ πού είναι; Μιλάω για μία σημαντική συμμετοχή. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει, κατά την άποψή μου, ότι δεν έχουν συνειδητοποιήσει το μέγεθος του προβλήματος. Εάν τους λέγατε για το νέφος, έστω και για το κυκλοφοριακό, διαισθάνομαι, δεν έχω στοιχεία για να

πω περισσότερα, ότι θα ερχόντουσαν πολύ περισσότεροι επειδή έχουν συνειδητοποιήσει το πρόβλημα και δεν καταλαβαίνουν ότι είναι μόνο η κορυφή του παγόβουνου. Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι το πρόβλημά τους. Δεν το έχουν καταλάβει.

Και αυτό υποδηλώνει ότι όλοι μας, μέχρι στιγμής, δεν έχουμε επιτύχει αυτό που θέλουμε.

ΑΓΓ. ΡΟΥΧΩΤΑΣ:

Είμαι ομιλητής στην αυριανή ομιλία, αλλά θα ήθελα να κάνω μερικές παρατηρήσεις σ' αυτά που ακούστηκαν απόψε και να θέσω τα πράγματα κατά την δική μου άποψη, όπως εγώ τα βλέπω, και σαν εργαζόμενος και στις αστικές συγκοινωνίες.

Κατ' αρχήν ο κύριος Τρίτσης μας είπε ότι δεν έχουμε ανάγκη από λύσεις, οι λύσεις υπάρχουν και τις ξέρουμε τόσα χρόνια. Εχουμε ανάγκη από την υλοποίηση αυτών των λύσεων.

Είναι προφανές και τώρα φάνηκε σε αυτή την ημερίδα ότι υπάρχει διαφορά απόψεων σε καθαρά τεχνοκρατικά θέματα και είναι σαφές ότι ο ΟΑΣ με σειρά προτάσεων που κάνει κάθε χρόνο και επί σειρά ετών είναι φωνή βοώντος εν τη ερήμω. Ούτε ο οργανισμός της Αθήνας τον έχει ακούσει, ούτε το ΥΠΕΧΩΔΕ, ούτε η τροχαία, ούτε κανένας άλλος φορέας, ούτε το Υπουργείο Μεταφορών. Κι εδώ ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Μεταφορών ήλθε και έκανε προτάσεις! Σε ποιόν; σε μένα; Η σε σας; Αυτό το πράγμα, το λιγότερο που μπορεί να χαρακτηρισθεί επιεικώς είναι ανεύθυνο.

Δεύτερον, ακούστηκε ότι δεν υπάρχει κοινωνικός χαρακτήρας στις αστικές συγκοινωνίες. Νομίζω ότι το λιγώτερο που μπορώ κι εδω να πω είναι ότι είναι άδικος ο χαρακτηρισμός. Και δεν μπορώ να καταλάβω γιατί δεν είναι κοινωνική η πολιτική που ασκείται στις συγκοινωνίες. Από την συγκοινωνιακή πολιτική που ασκούμε μέχρι την τιμολογιακή πολιτική που είτε μας επιβάλλεται από το Υπουργείο μεταφορών είτα την ασκούμε εμείς, είναι κοινωνική.

Και θα σας πω δυό πράγματα. Η ΔΕΗ δεν βάζει ρεύμα στα αυθαίρετα, στην Κοκκινιά ή στην Αγία Βαρβάρα της Δυτικής Αττικής και ο ΟΑΣ πηγαίνει στην Αγ. Βαρβάρα. Αυτό, κύριοι, πώς ονομάζεται; Δεν ονομάζεται κοινωνική πολιτική; Οταν βάζουμε σχολικά δρομολόγια – και μάλιστα το ανέφερε ο Πρόεδρος της Διημερίδας, – για να πάμε τα παιδιά του εργαζόμενου στο σχολειό, ποιό παιδί πάμε; Του βιομήχανου, όπως ανέφερε ο κύριος από την Φθιώτιδα ή του εργαζόμενου; Και αυτό πώς το ονομάζετε εσείς; Οταν έχουμε νυχτερινή γραμμή και πηγαίνουμε το γκαρσόνι που δουλεύει όλη νύχτα από την Γλυφάδα στην Αθήνα και από την Αθήνα στο άλλο άκρο του Λεκανοπεδίου, αυτό πώς το ονομάζετε εσείς;

Εν κατακλείδι, γιατί θα έχω την ευκαιρία να μιλήσω και αύριο, νομίζω ότι εν μέρει κάπου αισθάνθηκα σαν εργαζόμενος στις αστικές συγκοινωνίες ότι έχουμε όλα τα λάθη εμείς. Ισως νάχω λάθος σ' αυτό. Ομως και από άλλες διαπιστώσεις της ίδιας της Πολιτείας έχω καταλάβει ότι ο οργανισμός, οι αστικές συγκοινωνίες γενικώτερα, βρίσκονται στο επίκεντρο μιάς πολεμικής, θα έλεγα, ότι είτε δεν κάνει καλά την δουλειά του, ή ότι, όπως είπε και ο κύριος Κίκιρας, τα ελλείμματα είναι τόσο διογκωμένα από κακή διοίκηση των οργανισμών, ενώ στην ουσία δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο.

Εγώ πιστεύω ότι, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, οι αστικές συγκοινωνίες κατάφεραν να έχουν μια αύξηση των μεταφερόμενων επιβατών που δεν ο-

φείλεται σε τίποτα άλλο παρά στη σωστή οργάνωση, στο νοικοκύρεμα των αστικών συγκοινωνιών. Και νομίζω ότι αυτό πρέπει να το δούμε θετικά και να κάνουμε προτάσεις προς τη σωστή κατεύθυνση και όχι να λέμε ότι το σημερινό κατάντημα των οργανισμών είναι ευθύνη των εργαζομένων ή των Διοικούντων.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ:

Ευχαριστούμε το συνάδελφο. Σε ό,τι με αφορά, θα ήθελα να διευκρινίσω το εξής: Προφανώς έγινε η εξής παρανόηση.

Οταν είπα ότι δεν είναι κοινωνική πολιτική να κρατούν το εισιτήριο χαμηλά μίλησα για το θέμα της κάλυψης των ελλειμμάτων. Είναι φανερό και δεν μπορεί κανείς να αμφισβητήσει ότι, το έργο του ΟΑΣ είναι κοινωνική πολιτική.

Αλλά δεν μπορούμε να θεωρήσουμε το χαμηλό εισιτήριο κοινωνική πολιτική τη στιγμή που δεν είναι ελκυστικό το μέσο μαζικής μεταφοράς. Εγώ αναγκάζομαι προσωπικά και παίρνω το αυτοκίνητό μου και πηγαίνω στη δουλειά. Αμα δεν τον κάνω αυτό έχω μιάμιση ώρα χαμένο χρόνο για να πάω στην δουλειά μου. Και να χρησιμοποιήσω και το μετρό και την συγκοινωνία και να περπατήσω δυό φορές από δέκα λεπτά.

Με αυτό απλώς ήθελα να τονίσω ότι, το ζήτημα της κάλυψης κάποιων ελλειμμάτων και μόνον, χωρίς να γίνουν αναπτυξιακά έργα, δεν είναι δυνατόν να καλύψουμε το πρόβλημα. Δηλαδή, ίσως οι εργαζόμενοι δεν έχουν ανάγκη από το 20σάρικο και θα είχαν ανάγκη από το να γίνουν οι επενδύσεις για να λειτουργήσουν αποτελεσματικά τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Ο κύριος Σαμπράκος.

Ε. ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ:

Θα ήθελα να δώσω μία απάντηση γιατί ενδεχομένως παρανοήθηκαν αυτά που είπα. Πρώτα από όλα θα αναφερθώ σ' αυτά που είπε ο κύριος Κίκιρας, τον οποίο καταλαβαίνω, είναι εκπρόσωπος κάποιου πολιτικού φορέα. Εγώ δεν ανέφερα πουθενά, κύριε Κίκιρα, διαστρεβλωμένα στοιχεία. Είναι αυτά ως έχουν. Είπε, έχω σημειώσει εδώ πέρα, επί λέξει, διαστρεβλωμένα...

ΛΕΩΝ. ΚΙΚΙΡΑΣ:

Οχι δεν είπα έτσι. Είπε ότι ο τρόπος που παρουσιάσατε απόλυτους αριθμούς δημιούργησε παραμορφωτική οπτική στην οικονομία των φορέων. Αυτό είπα εγώ. Δηλαδή, εάν δίνετε απόλυτους αριθμούς για δεδομένα χωρίς να τους αποπληθωρίζετε, και χωρίς να βγάζετε τα χρηματο-οικονομικά απέξω, για να μπορέσετε να κάνετε κριτική της παραγωγικότητας του φορέα και να λάβετε υπόψη σας παράλληλα και το πρόβλημα απασχόλησης των εργαζομένων, ότι το 1975...

Ε. ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ:

Η συγχωρείτε πάρα πολύ, κύριε Κίκιρα, αλλά αυτή τη στιγμή μιλάω εγώ. Θα ήθελα πάρα πολύ να πάρετε την εισήγησή μου, η οποία βρίσκεται στο Προεδρείο, να την διαβάσετε καλά πρώτα και μετά να κάνετε την παρέμβασή σας.

Δεν μίλησα καθόλου για παραγωγικότητα. Εκανα αυτό ακριβώς που λέτε εσείς, δηλαδή, αποδέσμευσα όλα τα τοκοχρεωλύσια από τα λοιπά έξοδα του φορέα ούτως ώστε, να φανεί ανάγλυφη η εικόνα και να φανεί η κοινωνική

παροχή, το κοινωνικό έργο που παρείχε ο οργανισμός αστικών συγκοινωνιών.

Δεύτερον, θα ήθελα ν' απαντήσω ότι – γιατί με κάποιον τρόπο λοιδορισμού ο εκπρόσωπος του Εργατικού Κέντρου Φθιώτιδας μίλησε για το πρόσωπό μου, λέγοντας ότι δεν είναι δυνατόν να παθαίνουμε τρακ – με φόβο πραγματικά, και με μεγάλο σκεπτικισμό δέχθηκα να μιλήσω στη σημερινή ημερίδα, γιατί το θέμα είναι πολύ δύσκολο και ο φόβος μου έγκειτο στο πως θα δώσω τα νούμερα και δεν θα παρεξηγηθώ. Πως θα μπορέσω να κρατήσω μία θέση, γιατί όλοι μας έχουμε κάποια πολιτική τοποθέτηση, πως θα μπορέσω να θέσω το πρόβλημα ως έχει και να μην παρεξηγηθώ.

Γι' αυτό, λοιπόν, προτίμησα να μην τα πω απέξω και εκεί ήταν ακριβώς το τρακ μου, αλλά να διαβάσω την εισήγησή μου έτσι ακριβώς όπως έχει κατατεθεί στο Προεδρείο. Και μάλιστα την κατέθεσα ούτως ώστε να μην υπάρξει παρεξήγηση. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Σ. ΛΑΙΜΟΣ:

Κι εμείς ευχαριστούμε τον συνάδελφο.

Η πρόταση που υπάρχει από την μεριά του προεδρείου είναι να σας πούμε ότι, αύριο το πρωί θα υπάρξουν εξίσου σημαντικές εισηγήσεις σε διαφορετικό επίπεδο.

Θα θέλαμε να τονίσουμε το εξής και στους φίλους τους Δημάρχους, και στους εκπροσώπους των φορέων. Επειδή δεν είναι δυνατόν οι ίδιοι άνθρωποι πάντοτε να παρακολουθούν αυτές τις δουλειές, παρόλο που είναι ενδιαφέροντα τα στοιχεία, να φροντίσουν να υπάρχει μια συνέχεια στην ενημέρωσή τους, γιατί μέχρι να βγάλουμε το βιβλίο με τα πρακτικά θα περάσει κάποιος εύλογος χρόνος. Και σίγουρα, ιδιαίτερα οι φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, θα πρέπει να αναλάβουν κάποια πρωτοβουλία πάνω σ' αυτά τα ζητήματα, μιά και η Τοπική Αυτοδιοίκηση Β' βαθμού είναι προ των πυλών και όλοι μας έχουμε ευθύνες για το πως θα προχωρήσει αυτή η ιστορία με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Θα κάνουμε κι εμείς μια προσπάθεια να υπάρξει καλύτερη συμμετοχή εκπροσώπων εργαζομένων γιατί και τα θέματα τα αυριανά τους αφορούν άμεσα. Μιλάμε, λοιπόν, για την αναδιάρθρωση των αστικών και του μετρό στην πρώτη ενότητα και για τα προβλήματα τα οποία δημιουργούνται στο λαό από τη δυσμενή αυτή κυκλοφοριακή κατάσταση, από την δυσμενή χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς ή αν θέλετε, από την δυσκολία που αντιμετωπίζουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Κάνουμε μια προσπάθεια, δηλαδή, να δώσουμε και τις κοινωνικές επιπτώσεις και τις οικονομικές επιπτώσεις που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι. Γιατί αυτό είναι ένα κεντρικό ζήτημα για να μπορέσεις ν' αναπτύξεις δράση. Να ευαισθητοποιήσεις, δηλαδή, τον κόσμο. Αυτό που είπε ο κύριος Αργυράκος, να ευαισθητοποιήσεις τους εργαζόμενους με συγκεκριμένα πια στοιχεία για το τι είναι εκείνο που τους φταίει και τι μπορεί να βοηθήσει στο ν' αναπτυχθεί κίνημα για τα μέσα μαζικής μεταφοράς, για την βελτίωση της ποιότητας ζωής των εργαζόμενων.

Ν. ΜΠΑΛΤΑΣ: (Μέλος διοίκησης ΕΚΑ):

Πριν κλείσει ο κος Λαιμός, ήθελα να κάνω μια μικρή παρέμβαση. Ανοικτός είναι ο διάλογος και υπάρχει η δυνατότητα στον καθένα μας να εκφράσει τις απόψεις του. Αλλά, θα ήθελα ... στην προσπάθεια που κάνει ο καθένας, να στηρίξει την θέση του και την επιχειρηματολογία του να μην

λειτουργήσει το βήμα αυτό σαν ένα σημείο τριβής μεταξύ Αθήνας – Επαρχίας, κάτι που πήγε να γίνει προηγουμένως, σε σχέση με το ποιός πληρώνει το βαρκάρη ή ποιός πληρώνει το κόστος. Εγώ τουλάχιστον διατυπώνω αυτόν τον ενδοιασμό. Εάν αρχίσουμε την τριβή, ότι είναι άδικο οι μη χρήστες της επαρχίας να πληρώνουν το κόστος της κοινωνικής πολιτικής της Αθήνας, νομίζω ότι θα οδηγηθούμε σε άλλους δρόμους που δεν θα βοηθήσουν την προσπάθειά μας, γιατί υπάρχει και η άλλη πλευρά με μια σειρά από αντιεπιχειρήματα.

Πρόχειρα μου έρχεται στο μυαλό αυτή τη στιγμή ότι υπάρχουν Δήμοι. Ολοι οι Δήμοι έχουν το τέλος παρεπιδημούντων, όλη η επαρχία περνάει από την Αθήνα και κάποια φθορά δημιουργεί και στο δίκτυο και σε όλα αυτά τα πράγματα.

Ας μην λειτουργήσει λοιπόν το βήμα αυτό σαν βήμα αντιπαράθεσης. Να κοιτάξουμε πως θα δώσουμε προτάσεις και η συλλογιστική μας να βοηθήσει να βρεθούν λύσεις ακόμα καλύτερες από αυτές που υπάρχουν, μιά και δεν έχω την τεχνική γνώση και την ειδικότητα να ξέρω εγώ την ορθότητα των λύσεων. Εν πάσει περιπτώσει, ο διάλογος να είναι σε τέτοιο επίπεδο ώστε να μην δημιουργήσει τριβή μεταξύ Αθήνας – Επαρχίας.

Ευχαριστώ.

Σ. ΛΑΙΜΟΣ:

Σας ευχαριστούμε και θα συνεχίσουμε αύριο το πρωΐ.

ΛΗΞΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΠΡΩΤΗΣ ΗΜΕΡΑΣ
ΩΡΑ ΛΗΞΗΣ: 21.00

2η ΗΜΕΡΑ
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1990
ΠΡΩΙΝΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ:

Δ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Εκπρόσωπος Τ.Ε.Ε.
Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Υπεύθυνος Τμήματος Πληροφόρησης και Δημοσίων Σχέσεων ΟΑΣ

Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Επ' ευκαιρία, ήθελα να σας διαβάσω την επιστολή που έστειλε το Σωματείο εργαζομένων στην ΕΑΣ η οποία λέει τα εξής:

«Κύριοι,

Η διοίκηση του Σωματείου Εργαζομένων ΕΑΣ σας ζητά ειλικρινά συγγνώμη που αδυνατεί να συμμετάσχει στη συζήτηση για τις δημόσιες συγκοινωνίες. Τις μέρες αυτές, κάτω από το βάρος της μονογραφής προσχεδίου συλλογικής σύμβασης εργασίας '90, της σημερινής στάσης εργασίας 11-4 και γενικής συνέλευσης στο Σπόρτινγκ αδυνατούμε να παρευρεθούμε και να παρουσιάσουμε τις σκέψεις - προτάσεις μας για την εκπαίδευση του προσωπικού στις δημόσιες συγκοινωνίες.

Πιστεύουμε ότι θα μας κατανοήσετε».

Σας κατανοούμε συνάδελφοι αλλά δεν βρέθηκαν ούτε πέντε άτομα από σωματεία 17.000 ατόμων!

Θα κάνουμε μία τροποποίηση στο πρόγραμμα. Στο πρώτο μέρος προβλέπονταν τέσσερεις εισηγήσεις. Η τέταρτη εισήγηση μεταφέρεται στο δεύτερο μέρος της πρωϊνής ζώνης, μια και δεν θα μιλήσουν οι εκπρόσωποι του Σωματείου Οδηγών της ΕΑΣ και ο κ. Παπαηλιάκης και θα γίνει συζήτηση και παρεμβάσεις.

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Εισηγητής: **Γ. Αργυράκος**, Δρ. Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων.

Η σημερινή κατάσταση των μεταφορών συμβάλλει σημαντικά στην οξύτητα των σημερινών προβλημάτων της Αθήνας (ατμοσφ. ρύπανση, πολεοδομική και οικοδομική αναρχία, ανεξέλεγκτος εξάπλωση και ανάπτυξη της πόλης κλπ) και αποτελεί την κύρια αιτία των δύο σημαντικότερων σημερινών προβλημάτων: του συγκοινωνιακού - κυκλοφοριακού και του «νέφους».

Ετσι και σε εναρμόνιση με τα σχετικά σχέδια και προγράμματα (δηλαδή το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και το πενταετές πρόγραμμα καταπολέμησης του Νέφους), προβλέπεται η δημιουργία ενός ενιαίου και ολοκληρωμένου Συστήματος Μεταφορών που αποτελείται από πέντε υποσυστήματα (οδικό δίκτυο, δίκτυο δημοσίων συγκοινωνιών, στάθμευση, υπεραστικοί τερματικοί σταθμοί και σταθμοί μετεπιβίβασης / ανταπόκρισης) και την διαμόρφωση μιας κατάλληλης πολιτικής ύστερα από επεξεργασία της απαραίτητης διαδικασίας και μεθόδων και τεχνικών σχεδιασμού Μεταφορών.

Το προτεινόμενο υποσύστημα δημ. συγκοινωνιών έχει δύο τμήματα: το πρωτεύον και το δευτερεύον. Το πρωτεύον αποτελεί τη «ραχοκοκκαλιά» και αποτελείται, στη τελική του μορφή, από μέσα σταθερής τροχιάς και τις τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές, ενώ έχει σαν στόχο να διεκπεραιώσει τον μεγάλο μεταφορικό όγκο των δημόσιων συγκοινωνιών.

Το δευτερεύον δίκτυο απαρτίζεται από λεωφορειακές γραμμές και σκοπεύει να εξυπηρετήσει περιοχές με χαμηλή ζήτηση όπου δεν δικαιολογείται ένα «βαρύτερο» μέσο δημ. συγκοινωνιών ή περιοχές με ειδικές συνθήκες και περιορισμούς (π.χ. το κέντρο της Αθήνας).

Η τροφοδότηση του πρωτεύοντος δικτύου μπορεί να γίνει και με μετεπιβίβαση από Ι.Χ. στο μέσο σταθερής τροχιάς (ή αντίστροφα) σε στάσεις των μέσων σταθερής τροχιάς κατά κανόνα και εφόσον εξασφαλιστούν χώροι στάθμευσης κοντά στις στάσεις αυτές.

Το δευτερεύον σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών είναι εκείνο που περιέχει όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς με χαρακτηριστικά εξυπηρέτησης χαμηλότερα από εκείνα του πρωτεύοντος (προ-μετρό και τράμ) και συγκεκριμένα:

- λεωφορεία κάθε μορφής (θερμικά, ηλεκτρικά, μίνι-λεωφορεία, αρθρωτά, διώροφα κλπ)
- ταξί
- νέα μέσα μεταφοράς

Η οργάνωση του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών έχει δύο κυρια επίπεδα.

α. Την αναδιοργάνωση του υφιστάμενου συστήματος (διαχειριστικό επίπεδο).

β. Τη σταδιακή διαδικασία οργάνωσης του συστήματος σε συνάρτηση με τη κατασκευή νέων γραμμών του πρωτεύοντος δικτύου (διαχειριστικό / δομικό επίπεδο).

Είναι όμως απαραίτητη η χάραξη κοινής πολιτικής των συναρμόδιων φορέων ως προς την διαδικασία εξέλιξης του συστήματος, καθώς και τις αρχές που διέπουν την δομή και την οργάνωση στη διάρκεια αυτής της διαδικασίας και στην τελική εικόνα.

Οι προτάσεις μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

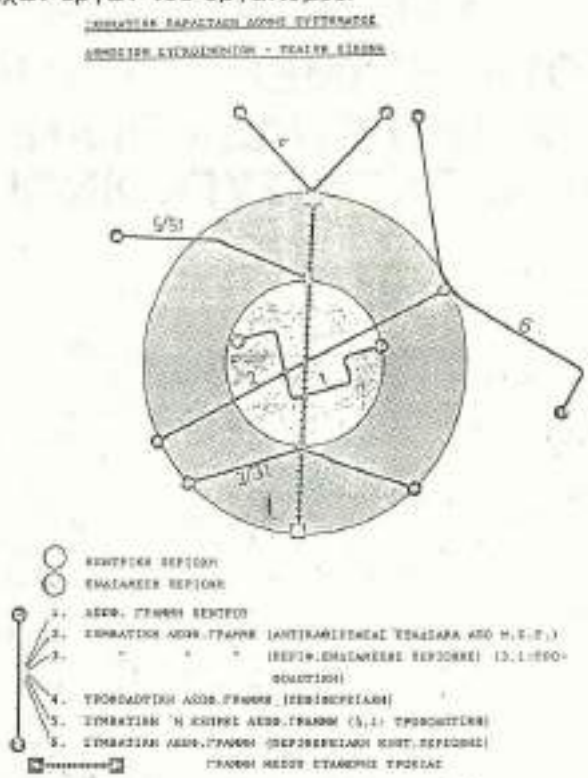
Ως προς τις αρχές δομής και οργάνωσης του δευτερεύοντος συστήματος Δημόσιων Συγκοινωνιών.

1. Συντονισμένη διαχείριση, εκμετάλλευση και τομεακός σχεδιασμός του συστήματος.
2. Ελαχιστοποίηση του πλήθους και των αποστάσεων μετεπιβίβασης (συναρτάται με μητρώο - προέλευσης - προορισμού).
3. Ελαχιστοποίηση των τερματικών σταθμών και σταθμών ανταπόκρισης στις κορεσμένες περιοχές και ιδιαίτερα στο κέντρο της Αθήνας.
4. Κατανομή της χρήσης των διαφόρων μέσων ανάλογα με τα τεχνικά λειτουργικά χαρακτηριστικά και τις περιβαλλοντικές και ενεργειακές επιπτώσεις της λειτουργίας τους.
5. Κατανομή του επιπέδου εξυπηρέτησης και της γεωγραφικής κάλυψης, ιδιαίτερα σε συνάρτηση με τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και την επιθυμητή ανάπτυξη κάθε περιοχής (ιδιοκτησία ΙΧ, βαθμός κορεσμού οδικού δικτύου).
6. Ευελιξία προσαρμογής του συστήματος στις χρονικές διακυμάνσεις της ζήτησης (βραδυνές ώρες, σαββατοκύριακα, γιορτές, καλοκαίρι) και με προσφορά ανάλογη με ζήτηση και προσδιορισμένη από συχνότητα δρομολογίων και μεγέθους μονάδων μεταφοράς.
7. Συγκέντρωση των γραμμών πάνω στους βασικούς άξονες και διαδρόμους κυκλοφορίας, ιδιαίτερα στην κεντρική περιοχή, για ευκολότερη εφαρμογή των μέτρων προτεραιότητας (αποκλειστικές λωρίδες, λεωφορειόδρομοι, κατά προτεραιότητα σηματοδότηση) και αποφυγή ενόχλησης γειτονιάς.
8. Εξασφάλιση της αναγκαίας υποδομής συντήρησης και αποθήκευσης σε κάθε μεταβολή του συστήματος μεγάλης κλίμακας (αμαξοστάσια κλπ).

Ως προς τη σταδιακή εξέλιξη του συστήματος

α! φάση: βαθμιαία αναδιάρθρωση του υφιστάμενου δικτύου λεωφορείων και τρόλλεϋ, σύμφωνα με τις αρχές που αναφέρονται παραπάνω τ' αποτελέσματα της έρευνας προέλευσης - προορισμού και φυσικά την ολοκληρωμένη μελέτη αναδιάρθρωσης δημ. συγκοινωνιών.

β! φάση: μερική αναδιάρθρωση των γραμμών των Β, ΒΔ και ΝΔ προαστείων στους σταθμούς του ΗΣΑΠ που συμπίπτουν με τα προτεινόμενα περιφερειακά κέντρα (τροφοδοτικά λεωφορεία), μετά την αποπεράτωση των αντίστοιχων έργων του οργανισμού.



Στο μέτρο που επιβάλλεται από το μέγεθος της ζήτησης, και τις προτεραιότητες ανάπτυξης και ανάλογα με τις οικονομικές δυνατότητες της εκάστοτε χρονικής περιόδου, είναι αναγκαία η βαθμιαία υποκατάσταση των γραμμών του δευτερεύοντος δικτύου από γραμμές μέσων σταθερής τροχιάς. Η διαδικασία αυτή προτείνεται επειδή εξασφαλίζει την ομαλότερη προσαρμογή του τρόπου μετακίνησης στην νέα κατάσταση της προσφοράς, οπότε αυξάνεται σημαντικά και το ποσοστό της επιδιωκόμενης μεταπήδησης από το ΙΧ. στις Δ.Σ.

Σε κάθε νέα δημιουργούμενη γραμμή Σ.Τ., οι αντίστοιχες γραμμές του δευτερεύοντος δικτύου λειτουργούν πλέον κύρια σαν τροφοδοτικές, ενώ το πλεόνασμα του τροχαίου υλικού διατίθεται για την ενίσχυση ελλειμματικών γραμμών ή για την δημιουργία νέων συνδέσεων όπου λείπουν. (π.χ. περιφερειακών ή προαστειακών γραμμών).

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Εισηγητής: **Ν. Βόσκογλου,** Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός.

Από τα μέσα του 1983 ο ΟΑΣ ξεκίνησε μελέτη αναδιοργάνωσης του συστήματος των αστικών συγκοινωνιών με στόχο την άμεση εφαρμογή της. Η αναγκαιότητα μιας τέτοιας μελέτης είχε συνειδητοποιηθεί πολύ πριν την ίδρυση του ΟΑΣ - από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 - όταν οι αστικές συγκοινωνίες έχαναν τους πελάτες τους με ραγδαίους ρυθμούς.

Για τον ΟΑΣ που ιδρύθηκε το 1978 η αναγκαιότητα της αναδιοργάνωσης ήταν δεδομένη από την πρώτη μέρα λειτουργίας του. Όμως τα καθημερινά επιτακτικά προβλήματα και η ελλειπής στελέχωση του οργανισμού κατά τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του δεν επέτρεψαν το ξεκίνημα της μελέτης αυτής.

Η καθημερινή όμως τριβή του ΟΑΣ με τα συγκοινωνιακά θέματα κατά τα πρώτα εκείνα χρόνια της λειτουργίας του βοήθησε και να δημιουργηθεί μια πολύτιμη εμπειρία για την μελέτη της αναδιοργάνωσης και κυρίως, να συνειδητοποιηθεί ότι το υπάρχον δίκτυο αστικής συγκοινωνίας οδηγεί πλέον με τις επεκτάσεις τις νέες γραμμές και τις πυκνώσεις δρομολογίων που είναι αναπόφευκτες με την ανάπτυξη της πόλης σε αδιέξοδο.

Ούτε χώροι υπάρχουν στα κέντρα για νέες τερματικές εγκαταστάσεις, ούτε οι βασικές οδικές αρτηρίες που οδηγούν στο κέντρο έχουν περιθώρια να σηκώσουν και άλλες διελεύσεις οχημάτων αστικής συγκοινωνίας ούτε τέλος η πόλη αναπτύσσεται όπως πριν δηλ. μονοκεντρικά.

Η πρόταση αναδιοργάνωσης που στη συνέχεια παρουσιάζεται δεν είναι επίσημη. Είναι η πρόταση της υπηρεσίας συγκοινωνιακού σχεδιασμού του ΟΑΣ. Για την ολοκλήρωσή της εκκρεμεί η ένταξη ορισμένων στοιχείων που προέκυψαν κατά την διάρκεια της εκπόνησής της και που ενδέχεται να την επηρεάζουν.

Μεθοδολογία και Εναλλακτικές Λύσεις.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την εκπόνηση του σχεδίου αναδιοργάνωσης των συγκοινωνιακών περιλαμβάνει τα παρακάτω βασικά βήματα:

1. **Μελέτη προέλευσης - προορισμού.** Απ' αυτήν προσδιορίστηκαν πόσες μετακινήσεις γίνονται κάθε ώρα της ημέρας με κάθε μεταφορικό μέσο και για κάθε σκοπό μεταφοράς από κάθε γειτονιά της περιοχής που εξυπηρετείται με αστική συγκοινωνία προς κάθε άλλη. Για τον σκοπό αυτό η ευρύτερη περιοχή της Αθήνας χωρίσθηκε σε 1154 γειτονιές (ζώνες).
2. **Μελέτη προσφοράς.** Απ' αυτήν προσδιορίστηκαν οι δυνατότητες των διαφόρων δικτύων (οδικού, εναέριου γραμμών κλπ)., του στόλου των οχημάτων αστικής συγκοινωνίας, του προσωπικού, των εγκαταστάσεων κλπ., να εξυπηρετήσουν την ζήτηση για μετακινήσεις και παράλληλα εντοπίσθηκαν και οι θέσεις και η ένταση των διαφόρων πόλων έλξης μετακινήσεων.
3. **Προσδιορισμός και αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων.** Με βάση τα στοιχεία από τα δύο προηγούμενα βήματα αλλά και με γνώμονα το ΡΣΑ και άλλες βασικές επιλογές πολιτικής προσδιορίστηκαν εναλλακτικές λύσεις αναδιοργάνωσης. Οι λύσεις αυτές στη συνέχεια αξιολογήθηκαν με μία διαδικασία σταδιακή που ξεκίνησε με ποιοτικά μόνο κριτήρια αξιολόγησης, εξετάζοντας τις λύσεις σε μεγάλη κλίμακα και χωρίς λεπτομέρειες, και προχώρησε στα τελευταία στάδια σε ποσοτική αξιολόγηση και λεπτομερειακή εξέταση.
4. **Επεξεργασία της λύσης και εκπόνηση προγράμματος εφαρμογής.** Πρόκειται για παραπέρα διερεύνηση της λύσης που φάνηκε επικρατέστερη κατά το στάδιο της αξιολόγησης, για ένταξη νέων στοιχείων που στο μεταξύ διαμορφώθηκαν (π.χ. συνεχές ωράριο, αύξηση της επιβατικής κίνησης), επαναξιολόγηση τόσο της επικρατέστερης λύσης όσο και των αμέσως επομένων επικρατέστερων και τέλος για κατάρτιση προγράμματος εφαρμογής της λύσης. Πρωτεύοντα δε κριτήρια για την κατάρτιση του προγράμματος εφαρμογής θα είναι τόσο οι ανάγκες συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των διαφόρων περιοχών όσο και η συστηματική ανάπτυξη του δικτύου της λύσης και τα λειτουργικά δεδομένα των εκτελεστικών φορέων, ΕΑΣ, ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ.

Επειδή ο στόχος του παρόντος εστιάζεται στην παρουσίαση της επικρατέστερης λύσης αναδιοργάνωσης δεν θα γίνει αναφορά στα δύο πρώτα βήματα της μελέτης, θα γίνει πολύ γρήγορη στο τρίτο ενώ θα τονισθεί η περιγραφή της λύσης και η διαδικασία υλοποίησής της.

Οι έντεκα αρχικές εναλλακτικές λύσεις που προσδιορίσθηκαν (βήμα 3) και στη συνέχεια αξιολογήθηκαν δίδονται στα σχήματα που ακολουθούν.

Η λύση που προτείνεται

Η λύση που τελικά κρίθηκε ως η προσφορότερη είναι μία άλλη, δωδέκατη λύση, που προέκυψε από συνδυασμό δύο αρχικών λύσεων και έχει τον γενικό τίτλο «ΑΚΤΙΝΙΚΟΙ ΚΟΡΜΟΙ - ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ». Το βασικό τους χαρακτηριστικό είναι, και από εκεί προέρχεται και ο τίτλος της, ότι προβλέπει γραμμές κορμούς ακτινικές ως προς το κέντρο της Αθήνας κυρίως και γραμμές κορμούς που συνδέουν γειτονικά υπερτοπικής σημασίας κέντρα μεταξύ τους. Αναλυτικότερα η λύση προβλέπει:

α) **«Ακτινικές γραμμές κορμούς»** που συνδέουν τα περισσότερα υπερτοπικά κέντρα με το κέντρο της Αθήνας ή και του Πειραιά. Οι διαδρομές των γραμμών αυτών είναι ευθυτενείς, τα δρομολόγια πολύ πυκνά, ενώ διέρχονται από τις κύριες και δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες.

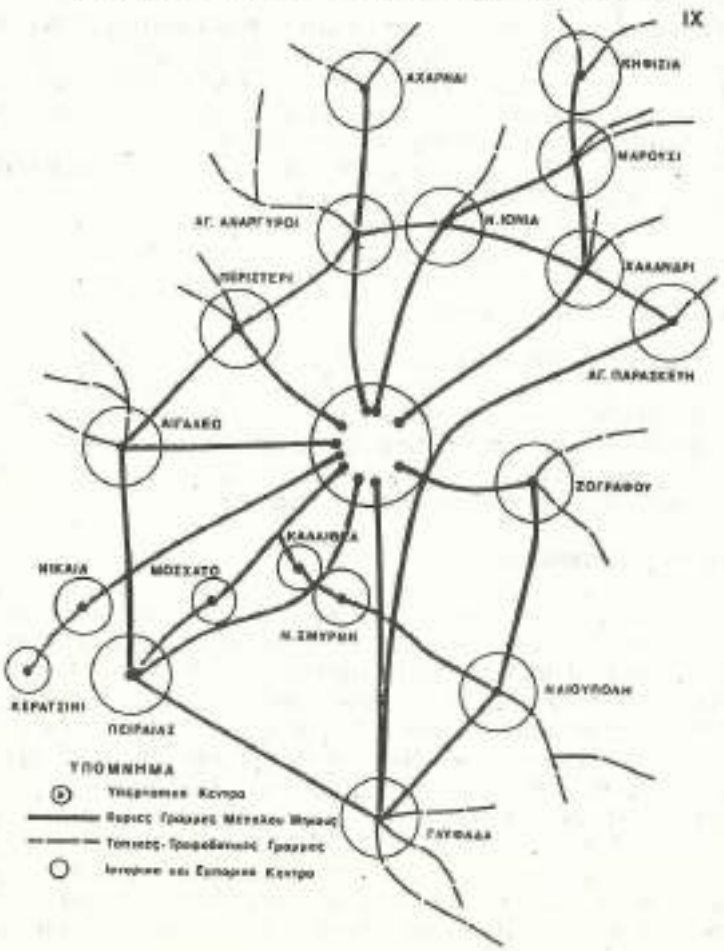
β) **«Περιφερειακές γραμμές κορμούς»** που συνδέουν με πυκνά δρομολόγια

γειτονικά υπερτοπικής σημασίας κέντρα. Και οι γραμμές αυτές είναι ευθυτενείς, έχουν πυκνά δρομολόγια και διέρχονται από το κύριο οδικό δίκτυο.

γ) **«Δευτερεύουσες γραμμές»** που συνδέουν περιοχές γειτονικών δήμων και δευτερεύοντα κέντρα.

δ) **«Τοπικές γραμμές»** που συνδέουν την «ενδοχώρα» του κάθε υπερτοπικού κέντρου με το υπερτοπικό κέντρο και με τις γραμμές κορμούς που καταλήγουν σ' αυτά. Η σύνδεση με τις γραμμές κορμούς γίνεται στο σημείο της κατάληξης των τελευταίων ή και σε ενδιάμεσα σημεία. Οι τοπικές γραμμές είναι κατά κανόνα ακτινικές ως προς το υπερτοπικό κέντρο, οι διαδρομές τους μπορούν να είναι οφιοειδείς για να καλύπτουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερες εκτάσεις, διέρχονται βασικά από δευτερεύοντες συλλεκτήριους και τοπικούς δρόμους και έχουν αραιά κατά κανόνα αλλά αξιόπιστα δρομολόγια.

ΑΚΤΙΝΙΚΟΙ ΚΟΡΜΟΙ - ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ



ε) **«Κέντρα μετεπιβίβασης»** στα υπερτοπικά κέντρα όπου καταλήγουν οι γραμμές κορμοί και οι τοπικές γραμμές. Τα κέντρα αυτά θα έχουν όλες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση τόσο των επιβατών όσο και των εργαζομένων ενώ θα συνδυάζονται, όπου είναι δυνατόν, με σταθμούς αυτοκινήτων, σταθμούς μετρό και κομβικά σημεία του οδικού δικτύου.

Ειδικά για την Αθήνα το σχέδιο προβλέπει:

Την κατάληξη των ακτινικών γραμμών κορμών, «τοπικές» ακτινικές κυκλικές και μη γραμμές απ' ευθείας σύνδεσης μόνο με τους όμορους δήμους / κοινότητες και τέλος διαμπερείς γραμμές ως προς το κέντρο μικρού σχετικά μήκους. Οι γραμμές κορμοί που θα καταλήγουν στο κέντρο επιδιώκεται να φθάνουν σε οργανωμένα κέντρα μετεπιβίβασης, αν είναι δυνατόν σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης στην περίμετρο του κέντρου και μάλιστα σε σημεία της περιμέτρου που θα βρίσκονται στην απέναντι πλευρά της προέλευσης της γραμμής.

Οι τοπικές ακτινικές γραμμές που θα συνδέουν τους όμορους προς την Αθήνα δήμους / κοινότητες με το κέντρο της Αθήνας θα φθάνουν είτε στους αντίπερα σταθμούς μετεπιβίβασης όπου θα καταλήγουν και οι γραμμές κορμοί, είτε θα τερματίζουν στον πυρήνα της κεντρικής περιοχές είτε τέλος θα είναι κυκλικές με αφετηρία / τέρμα στην περιφέρεια και απλή στάση επιστροφής στο κέντρο της Αθήνας.

Τα οχήματα που θα χρησιμοποιηθούν στις μεν γραμμές κορμούς θα είναι είτε κλασσικού τύπου είτε μεγάλης χωρητικότητας ανάλογα με τις ανάγκες, πετρελαιοκίνητα ή ηλεκτροκίνητα ενώ μελλοντικά ενδέχεται σε μερικές από τις γραμμές να χρησιμοποιηθούν και μέσα σταθερής τροχιάς όπως τράμ και προ-μετρό.

Στις διαμπερείς και στις ακτινικές (ως προς το κέντρο της Αθήνας) γραμμές που θα χρησιμοποιηθούν οχήματα μικρής κλασσικής και μεγάλης χωρητικότητας ηλεκτροκίνητα και θερμοκίνητα τα τελευταία ειδικών προδιαγραφών όσον αφορά την εκπομπή καυσαερίων.

Στις τοπικές τέλος γραμμές της περιφέρειας όπου οι αλλαγές διαδρομών θα είναι συχνές θα χρησιμοποιηθούν μικρά και κλασσικής χωρητικότητας θερμικά οχήματα.

Τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της λύσης

Τα πλεονεκτήματα της παραπάνω λύσης είναι πολλά και για τους χρήστες της αστικής συγκοινωνίας και για το κοινωνικό σύνολο και για τις εταιρίες που εκτελούν το συγκοινωνιακό έργο και για τους εργαζόμενους σ' αυτές. Συνοπτικά, τα οφέλη που θα έχουν οι κάτοικοι της πρωτεύουσας θα είναι τα εξής:

α. **Οι τοπικές και διαδημοτικές γραμμές που θα εξυπηρετούν τις γειτονιές και τις συνοικίες θα αποκτήσουν μεγάλη ευελιξία για επεκτάσεις ή τροποποιήσεις διαδρομών προκειμένου να εξυπηρετηθούν νέες αναπτυσσόμενες περιοχές.** Είναι πολύ απλούστερο ν' αλλάξει ή και κυρίως να επεκταθεί η διαδρομή μιας μικρής τοπικής γραμμής από το ν' αλλάξει μια μεγάλου κατά κανόνα μήκους ακτινική γραμμή που ξεκινάει από την περιφέρεια και καταλήγει στο κέντρο της Αθήνας. Ταυτόχρονα δε η αλλαγή της τοπικής γραμμής αφορά και κυρίως επηρεάζει θετικά ή αρνητικά μόνο τους κατοίκους της περιοχής που εξυπηρετεί και κανένα άλλο ενώ αντίθετα με το σημερινό σύστημα οι διάφορες επεκτάσεις γραμμών

που γίνονται στην περιφέρεια έχουν κατά κανόνα αρνητικές επιπτώσεις σ' όλη την υπόλοιπη γραμμή.

β. **Τα δρομολόγια των τοπικών και των διαδημοτικών γραμμών μπορούν πολύ εύκολα να πυκνώσουν.** Η προσθήκη λ.χ. ενός λεωφορείου σε μία τοπική γραμμή αποδίδει 20-35 επιπλέον δρομολόγια ημερησίως στην γραμμή και ουσιαστικά αναβαθμίζει κατακόρυφα το επίπεδο εξυπηρέτησης που παρέχεται στο επιβατικό κοινό της γραμμής. Αντίθετα η προσθήκη ενός λεωφορείου σε μία μεγάλου μήκους ακτινική γραμμή, όπως είναι πολλές σημερινές γραμμές, θα σήμαινε αύξηση 5-10 δρομολογίων που ουσιαστικά ελάχιστα βελτιώνει το επίπεδο της παρεχόμενης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης.

γ. **Οι τοπικές και διαδημοτικές γραμμές θα έχουν μεγάλη αξιοπιστία και ακρίβεια στην εκτέλεση των δρομολογίων τους.** Σήμερα ένα από τα βασικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αστικές συγκοινωνίες είναι η αναξιοπιστία των δρομολογίων. Το αίτιο δε αυτής της αναξιοπιστίας είναι κυρίως τα κυκλοφοριακά προβλήματα στο κέντρο της Αθήνας και στις κεντρικές αρτηρίες. Τα οχήματα (λεωφορεία και τρόλλεϋ) κυριολεκτικά παγιδεύονται στα κυκλοφοριακά μποτιλιαρίσματα και κινούνται κατά κύματα με αποτέλεσμα να μεσολαβούν μεγάλα διαστήματα χωρίς διέλευση οχήματος και μετά να εμφανίζονται δύο και τρία οχήματα μαζί. Και στις μεν γραμμές με πυκνά δρομολόγια το πρόβλημα αυτό δεν είναι οξύ. Ομως στις γραμμές με αραιά δρομολόγια και τέτοιες είναι πολλές, το πρόβλημα είναι κυριολεκτικά ανυπόφορο. Με το σύστημα των τοπικών γραμμών σε συνδυασμό με τις γραμμές κορμούς το πρόβλημα αυτό θα πάψει να υπάρχει. Οι τοπικές γραμμές που θα έχουν τα αραιά δρομολόγια θα διέρχονται από δρόμους δευτερεύοντες, όπως προαναφέρθηκε, όπου κυκλοφοριακά προβλήματα δεν υπάρχουν και επομένως μπορούν να είναι απόλυτα συνεπείς στο ωράριό τους. Στους κύριους δε οδικούς άξονες και στο κέντρο της Αθήνας όπου θα υπάρχουν κυκλοφοριακά προβλήματα θα λειτουργούν οι γραμμές κορμοί που θα έχουν πυκνά δρομολόγια και στις περιπτώσεις αυτές το θέμα αξιοπιστίας είναι εντελώς δευτερεύον. Εχοντας λοιπόν αξιοπιστία των αραιών δρομολογίων στην περιφέρεια θα είναι πλέον δυνατόν να αναρτώνται οι πίνακες δρομολογίων στις στάσεις και οι επιβάτες γνωρίζοντας την ακριβή ώρα διέλευσης των οχημάτων να ελαχιστοποιούν τον χρόνο αναμονής τους στις στάσεις.

δ. **Καλλίτερος συντονισμός διελεύσεων στους κύριους οδικούς άξονες.** Από τους κύριους οδικούς άξονες θα διέρχονται πολύ λιγότερες γραμμές απ' ότι σήμερα οι οποίες θα έχουν πυκνά δρομολόγια. Δημιουργούνται επομένως οι βασικές προϋποθέσεις για συντονισμό δρομολογίων δηλαδή για κανονικότητα διελεύσεων στους άξονες αυτούς πάνω στους οποίους η επιβατική κίνηση είναι μεγάλη πράγμα που σημαίνει καλλίτερη εξυπηρέτηση προς ένα σημαντικό σε μέγεθος επιβατικό κοινό. Ενας τέτοιος συντονισμός είναι εντελώς αδύνατο να επιτευχθεί σήμερα και λόγω του μεγάλου πλήθους των γραμμών και λόγω της μεγάλης διασποράς των άκρων τους και τέλος λόγω των μεγάλων διακυμάνσεων των μηκών τους.

ε. **Ενίσχυση της επιθυμητής αποκέντρωσης που είναι ο βασικός στόχος του ΡΣΑ.** Δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για άμεση πρόσβαση μέσω των τοπικών και διαδημοτικών γραμμών στα κέντρα υπερτοπικής σημασίας που ορίζονται από το ΡΣΑ προωθείται η ανάπτυξη των περιοχών αυτών. Συμβάλλουν δε και οι οργανωμένοι σταθμοί μετεπιβίβασης που δημιουρ-

γούνται στα ίδια αυτά κέντρα και οι οποίοι έλκουν διάφορες εμπορικές κυρίως δραστηριότητες.

ζ. **Προωθούνται οι απ' ευθείας διαδημοτικές μετακινήσεις και γενικότερα οι μετακινήσεις μεταξύ γειτονικών περιοχών.** Σήμερα δεν υπάρχει απ' ευθείας σύνδεση μεταξύ γειτονικών δήμων / κοινοτήτων ή γενικά περιοχών ή και γειτονιών. Τέτοια σύνδεση είναι δυνατή μόνο μέσω κέντρου Αθήνας / Πειραιά πράγμα που σημαίνει χάσιμο χρόνου για τους επιβάτες, αύξηση του κόστους μεταφοράς άσκοπη φόρτιση του οδικού δικτύου κλπ. Με την δημιουργία διαδημοτικών γραμμών τοπικών γραμμών και περιφερειακών γραμμών κορμών που προβλέπει το σχέδιο της αναδιοργάνωσης θα υπάρχει πλέον η απ' ευθείας αυτή σύνδεση που εκτός των άλλων θα συμβάλλει επίσης στην μείωση της εξάρτησης των περιφερειακών δήμων / κοινοτήτων από τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά και θα προωθήσει την επιθυμητή ανάπτυξη των κέντρων υπερτοπικής σημασίας.

η. **Μείωση διελεύσεων στους κύριους οδικούς άξονες και καλλίτερη αξιοποίηση των οχημάτων.** Με τις γραμμές κορμούς μπορούν να ρυθμιστούν οι πληρότητες των οχημάτων πάνω στους κύριους οδικούς άξονες πράγμα που σημαίνει καλλίτερη αξιοποίηση των οχημάτων και μείωση των διελεύσεων με ευεργετικά αποτελέσματα και για την κυκλοφορία και για το περιβάλλον. Σήμερα με την διασπορά των γραμμών που επικρατεί η ρύθμιση αυτή των πληροτήτων είναι σχεδόν αδύνατη με αποτέλεσμα να παρατηρείται το φαινόμενο να κυκλοφορούν σχεδόν άδεια οχήματα σε συμφορημένους δρόμους εξυπηρετώντας τελικά ελάχιστους επιβάτες και επιβαρύνοντας υπέρμετρα και άσκοπα την κυκλοφορία.

θ. **Μείωση των αφετηριών στο κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά.** Με την κατάργηση πολλών ακτινικών γραμμών και την αντικατάστασή τους με μικρό αριθμό γραμμών κορμών μειώνεται ο αριθμός αφετηριών κατά περίπου 65% στο κέντρο της Αθήνας και κατά περίπου 35% στο κέντρο του Πειραιά. Τα θετικά στοιχεία αυτής της μείωσης ειδικά για θέματα περιβαλλοντικά είναι αυτονόητα και σημαντικά.

Υπάρχουν οπωσδήποτε και μειονεκτήματα στο προτεινόμενο σχέδιο της αναδιοργάνωσης. Είναι όμως τα περισσότερα δευτερεύουσας σημασίας ενώ τα ουσιαστικά είναι μόνον τα εξής δύο:

α. **Η ταλαιπωρία του επιβάτη κατά την μετεπιβίβαση.** Η μετεπιβίβαση είναι οπωσδήποτε μια ταλαιπωρία και το προτεινόμενο σχέδιο βασίζεται στην μετεπιβίβαση. Επομένως στο σημείο αυτό το προτεινόμενο σχήμα υστερεί σε σχέση με το υπάρχον. Ομως θα πρέπει να τονισθεί ότι όσο θα αναπτύσσονται στο μέλλον τα κέντρα υπερτοπικής σημασίας και θα έλκουν όλο και περισσότερες μετακινήσεις ο αριθμός των μετεπιβιβάσεων θα μειώνεται και έτσι θα αμβλύνεται και το μειονέκτημα αυτό της λύσης.

β. **Η όχληση στους σταθμούς μετεπιβίβασης.** Οι σταθμοί μετεπιβίβασης θα είναι αναμφίβολα χώροι όπου θα υπάρχει θόρυβος, αυξημένες εκπομπές καυσαερίων, διακίνηση κόσμου κλπ., και οπωσδήποτε θα δημιουργείται όχληση. Πρέπει λοιπόν να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή και στην επιλογή των χώρων αυτών και εν συνεχεία στην διαμόρφωσή τους έτσι ώστε να μειωθεί η όχληση αυτή στο ελάχιστο.

Πέραν όμως από τα παραπάνω πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που αφορούν κυρίως τους χρήστες των αστικών συγκοινωνιών και το κοινωνικό σύνολο κατά δεύτερο λόγο, υπάρχουν και πλεονεκτήματα και μειονεκτήμα-

τα που αφορούν και τους εργαζόμενους στις αστικές συγκοινωνίες κια τις επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών. Μεταξύ αυτών επισημαίνονται τα παρακάτω δύο βασικά:

α. **Κατάργηση γραμμών μεγάλου μήκους.** Είναι ένα πολύ θετικό στοιχείο και για την καλλίτερη αξιοποίηση των οχημάτων, (αφορά κυρίως τις επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών) και για τους εργαζόμενους που οπωσδήποτε έχουν πυκνότερες ανάπαυλες για έστω και ολιγόλεπτη ξεκούραση.

β. **Συνδυασμός γραμμών μικρού και μεγάλου μήκους σε κοινές αφετηρίες.** Ο συνδυασμός αυτός δίνει μια σημαντική ευχέρεια στο να συντονίζεται καλλίτερα η δρομολόγηση οχημάτων και να αξιοποιούνται καλλίτερα οι βάρδιες πράγμα που οδηγεί σε υψηλότερους βαθμούς αξιοποίησης τόσο των οχημάτων όσο και του προσωπικού κίνησης. Παράλληλα το προσωπικό μπορεί να εναλάσσεται κατά ημέρες ή και κατά την διάρκεια της βάρδιας από γραμμές κορμούς, που θα είναι κατά κανόνα οι πιο κουραστικές γραμμές, σε τοπικές γραμμές που θα είναι πιο άνετες και πιο «καθαρές» από άποψη περιβαλλοντική.

Η υλοποίηση της λύσης

Η υλοποίηση του σχεδίου της αναδιοργάνωσης θα είναι, όπως είναι ευνόητο, σταδιακή. Προτεραιότητα υλοποίησης θα πρέπει να δοθεί στις υποβαθμισμένες περιοχές όπως στις περιοχές της Δυτικής Αττικής και στην δημιουργία των περιφερειακών γραμμών κορμών για να καλυφθεί έτσι η έντονη ζήτηση που υπάρχει για μετακινήσεις μεταξύ κέντρων της περιφέρειας αλλά και γειτονικών δήμων / κοινοτήτων. Θα πρέπει πάντως να επισημανθεί εδώ ότι η αναπόφευκτη σταδιακή υλοποίηση του σχεδίου θα πρέπει οπωσδήποτε να γίνει με γρήγορο ρυθμό γιατί το σχέδιο θα λειτουργεί καλλίτερα όσο θα τείνει να ολοκληρώνεται και τα επί μέρους τμήματά του θα βρίσκονται σε αρμονική συνεργασία.

Τα προβλήματα που θ' ανακύψουν κατά την υλοποίηση, και έχουμε μια σχετική πείρα από τις μέχρι τώρα παρεμφερείς εφαρμογές, είναι κυρίως τρία.

Το πρώτο αφορά την αποδοχή από το κοινό της ιδέας της μετεπιβίβασης που είναι και το βασικό χαρακτηριστικό του σχεδίου. Και αυτή ακριβώς η αποδοχή είναι ουσιαστικής σημασίας καθώς η μετεπιβίβαση είναι κάτι το εντελώς κανούργιο για το επιβατικό κοινό που έχει συνηθίσει το σημερινό σύστημα και ζητάει απευθείας συγκοινωνία από κάθε γειτονιά προς το κέντρο της Αθήνας ή / και του Πειραιά. Πρέπει λοιπόν να περάσει στο κοινό η ιδέα, η πραγματικότητα, ότι δεν οδηγεί πουθενά η συνέχιση της μέχρι τώρα πρακτικής δηλαδή η ίδρυση νέων ακτινικών γραμμών για εξυπηρέτηση νέων αναπτυσσόμενων περιοχώς καθώς και η πύκνωση δρομολογίων στις υπάρχουσες γραμμές. Απλούστατα δεν υπάρχουν χώροι για νέες αφετηρίες και στάσεις στα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά και ακόμη ούτε και πολλά περιθώρια σε μερικούς βασικούς οδικούς άξονες να δεχτούν πρόσθετες διελεύσεις οχημάτων αστικής συγκοινωνίας.

Το δεύτερο σημαντικό πρόβλημα αφορά την δημιουργία των σταθμών μετεπιβίβασης στα υπερτοπικά κέντρα. Τα υπερτοπικά κέντρα, υπενθυμίζεται, αναπτύσσονται εκεί όπου σήμερα υπάρχουν πυρήνες ανάπτυξης και ήδη σε αρκετούς απ' αυτούς υπάρχουν προβλήματα χώρου κυκλοφορίας και χώρου στάθμευσης. Επομένως η μεταφορά στους χώρους αυτούς και αφετηριών οπωσδήποτε επιδεινώνει το πρόβλημα. Και δυστυχώς στις πρώτες σχετικές επαφές με την Τ.Α. για εξεύρεση τέτοιων χώρων διαπιστώνουμε

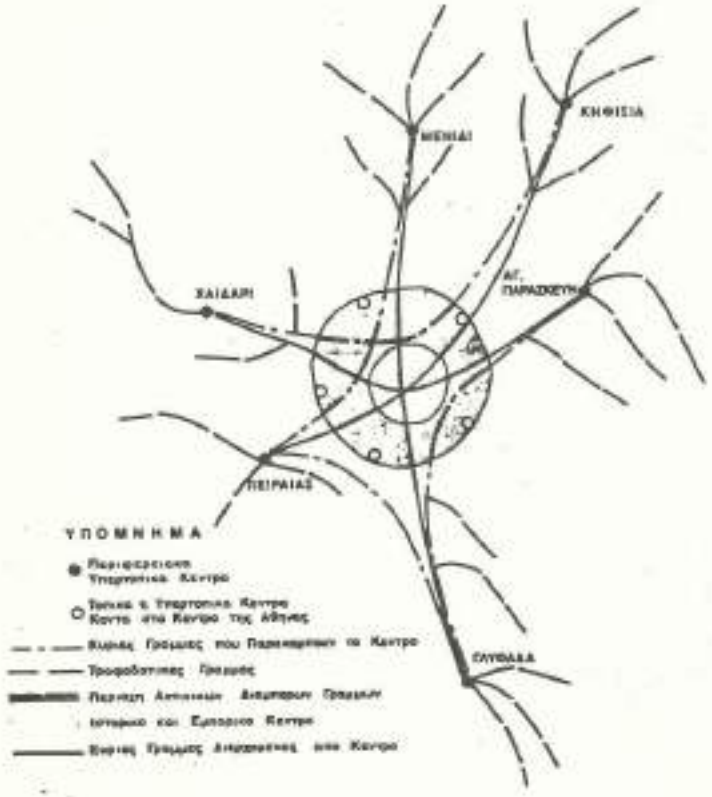
αδιαφορία και άρνηση. Και είναι αδιανόητη, πιστεύουμε, μια τέτοια αντίδραση την στιγμή που οι ίδιοι δήμοι καταβάλλουν προσπάθειες για εξεύρεση στις ίδιες περιοχές υπαίθριων χώρων στάθμευσης ΙΧ, για δημιουργία θέσεων στάσης ταξί, για δημιουργία γκαράζ, κλπ. Πρέπει εδώ λοιπόν να περάσει η ιδέα ότι και για να λειτουργήσουν σωστά οι αστικές συγκοινωνίες χρειάζονται και ανάλογα οργανωμένους χώρους στο κέντρο. Και όταν λειτουργούν σωστά οι αστικές συγκοινωνίες θα μειωθούν σημαντικά οι ανάγκες κυκλοφορίας και στάθμευσης εφόσον θα αποτελούν οι αστικές συγκοινωνίες μια ελκυστική εναλλακτική λύση στους επισκέπτες και εργαζόμενους στο κέντρο.

Το τρίτο τέλος πρόβλημα αφορά τον ετεροχρονισμό μεταξύ του σχεδίου της αναδιοργάνωσης και της δομής των μετακινήσεων. Δηλ. έχουμε ένα σχέδιο που προωθεί την ιδέα της αποκέντρωσης ενώ η δομή των μετακινήσεων είναι σήμερα προσανατολισμένη στην αντίθετη κατεύθυνση δηλ. στην συγκέντρωση. Αυτό σημαίνει ότι ο αριθμός των μετεπιβιβάσεων στα υπερτοπικά κέντρα θα τείνει, καθώς θ' αναπτύσσονται τα υπερτοπικά κέντρα και θα προχωρεί η αποκέντρωση να μειωθεί. Τώρα όμως στις αρχές θα είναι αυξημένες ενώ το επιθυμητό θα ήταν το αντίστροφο που θα βοηθούσε να περάσει πιο ανώδυνα το κοινό από το σύστημα των απευθείας μεταβάσεων στο σύστημα των μεταβάσεων με μετεπιβίβαση. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα υλοποίησης του σχεδίου στις περιοχές όπου τα κέντρα υπερτοπικής σημασίας παρουσιάζουν την υψηλότερη ανάπτυξη.

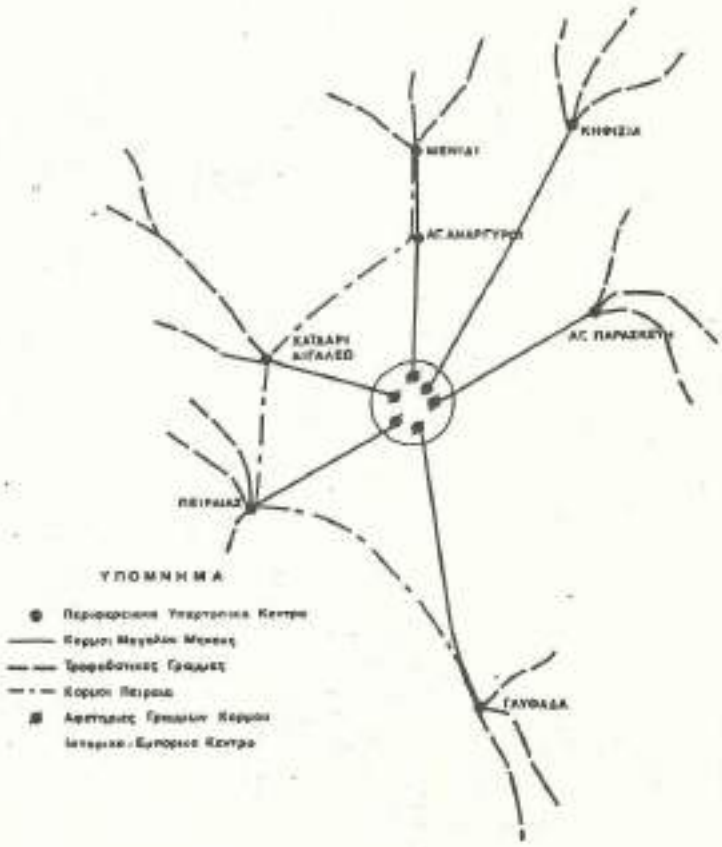
Ενθαρρυντικό πάντως είναι το ότι το σχήμα των γραμμών κορμών που έχει ήδη εφαρμοσθεί σε δύο περιπτώσεις (Κηφισιά, Αχαρνές) πριν την εκκίνηση του σχεδίου της αναδιοργάνωσης, έγινε αποδεκτό από το κοινό παρά τις αρχικές αντιδράσεις, που οφειλόταν κυρίως στις γενικές αδυναμίες του φορέα εκτέλεσης της συγκοινωνίας, και θεωρείται πλέον επιτυχημένο.

Γι' αυτό και πιστεύουμε ότι τελικά το όλο σχήμα θα γίνει αποδεκτό από το κοινό με την προϋπόθεση βέβαια ότι θα προωθηθεί με συμμετοχικές διαδικασίες και με ιδιαίτερη έμφαση στην ολοκληρωμένη ενημέρωση του κοινού.

ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΚΟΡΜΟΙ ΜΕΓΑΛΟΥ ΜΗΚΟΥΣ

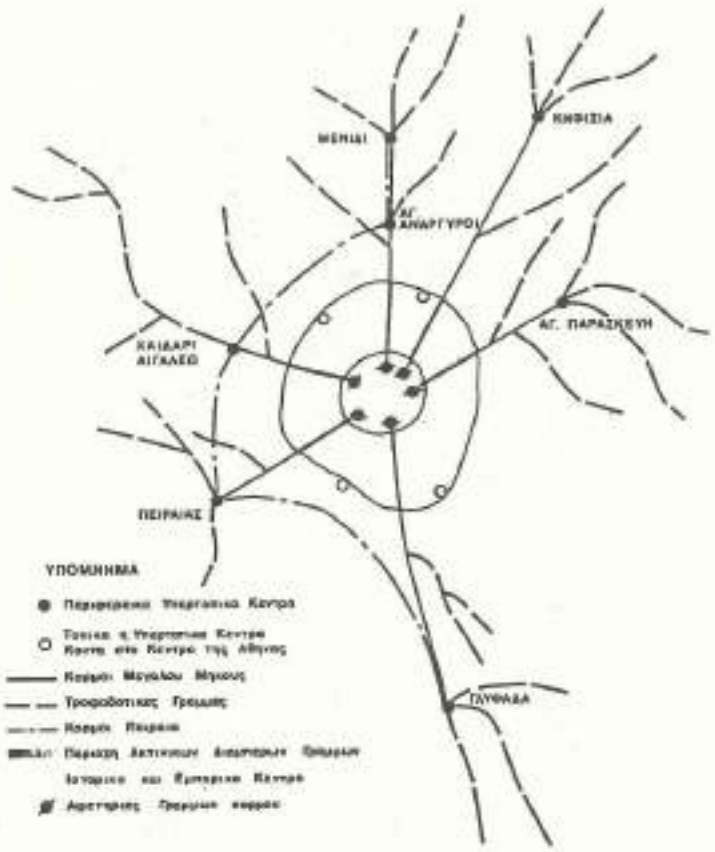


ΑΚΤΙΝΙΚΟΙ ΚΟΡΜΟΙ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ



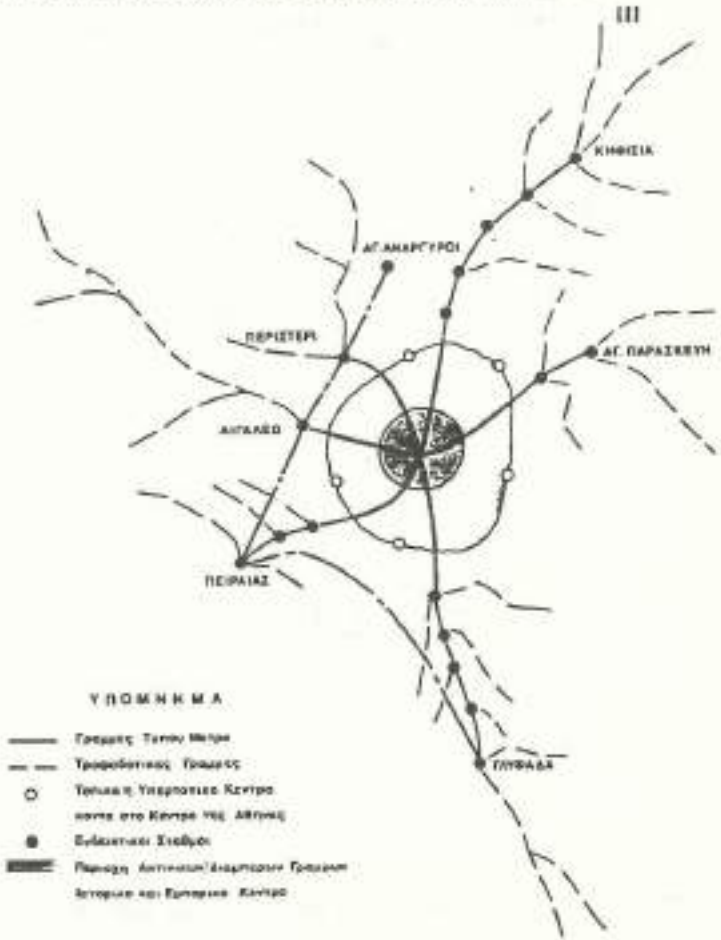
ΑΚΤΙΝΙΚΟΙ ΚΟΡΜΟΙ ΜΕ ΑΥΞΗΜΕΝΗ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ

ΙΙ Α



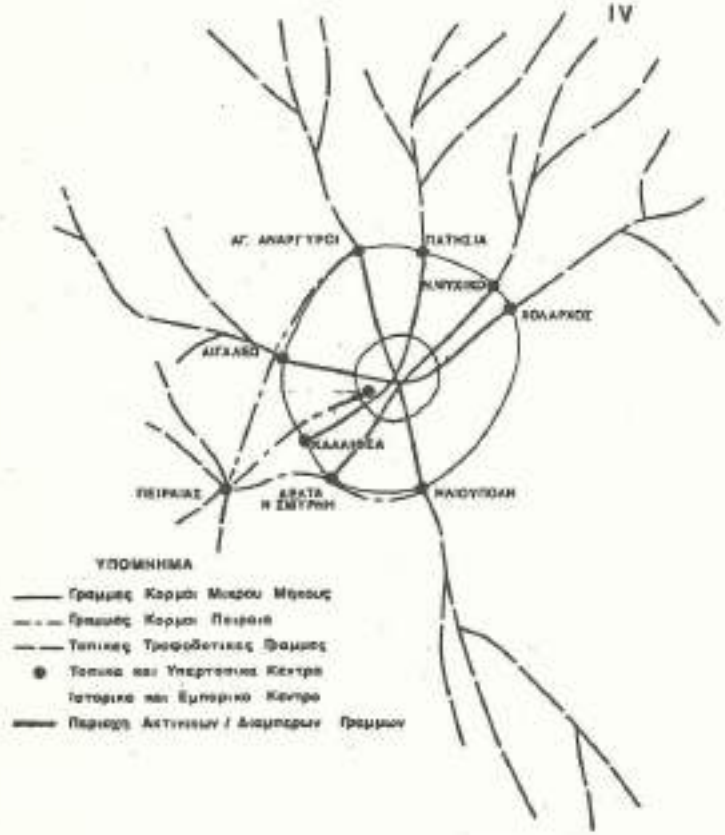
ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΟΡΜΟΙ ΣΤΗ ΧΑΡΑΞΗ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΕΤΡΟ

III



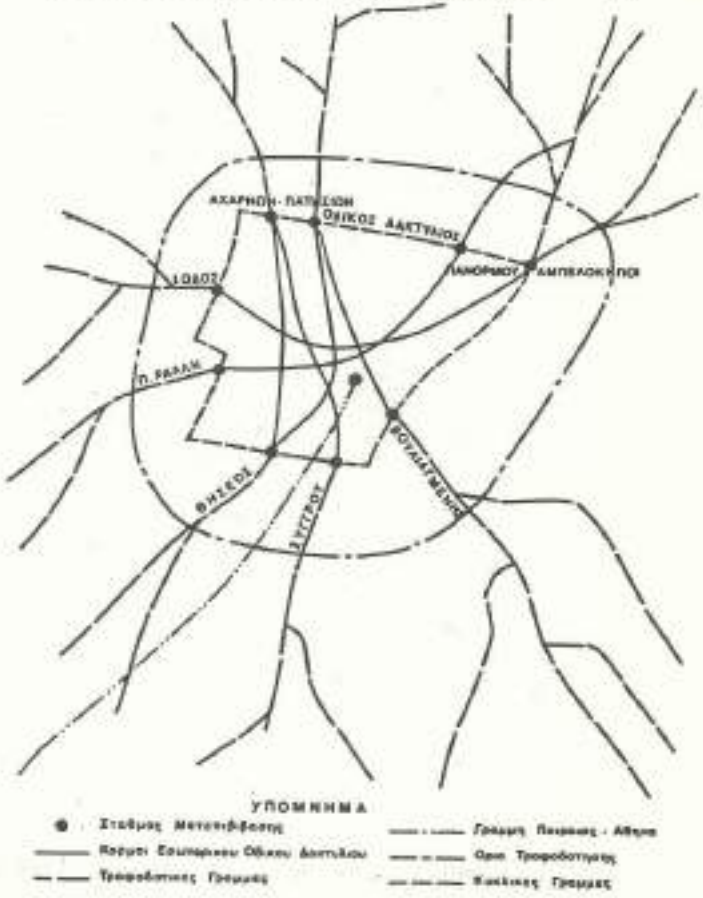
ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΚΟΡΜΟΙ ΜΙΚΡΟΥ ΜΗΚΟΥΣ

IV



ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕ ΑΚΡΑ ΠΑΝΩ ΣΤΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΑΚΤΥΛΙΟ

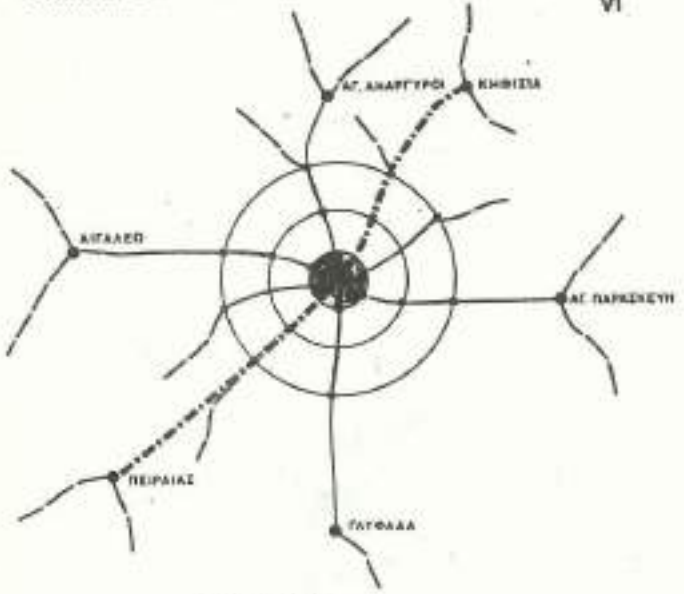
V



ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΜΟΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΔΑΚΤΥΛΙΩΝ

ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΔΙΑΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

VI



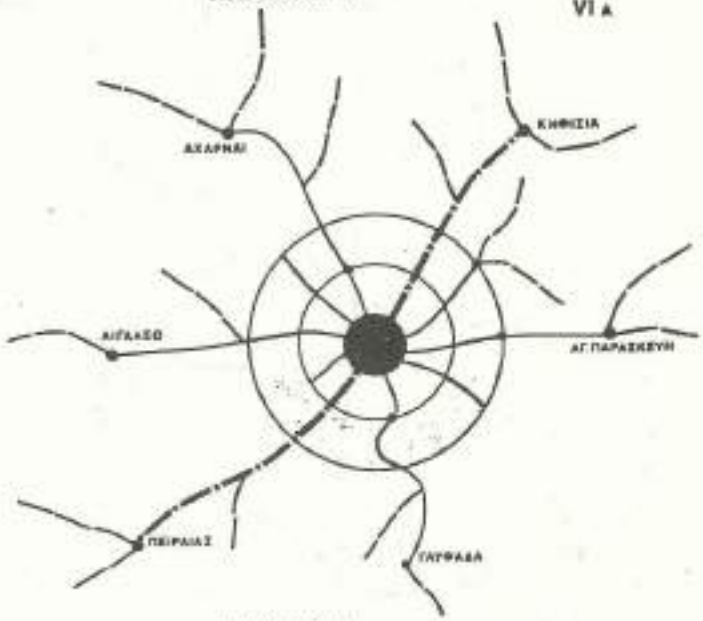
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Γραμμές Κορμοί
- Η.Σ.Α.Π.
- Κέντρα Τοπικά
- Υπερτοπικό Κέντρο
- Τοπικές-Τροφοδοτικές Γραμμές
- Ιστορικό και Εμπορικό Κέντρο
- Οδικός Δακτύλιος
- Περιοχή Εξυπηρέτησης Δακτυλίου

ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΜΟΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΔΑΚΤΥΛΙΩΝ

ΠΑΡΑΛΛΑΓΗ

VI Α

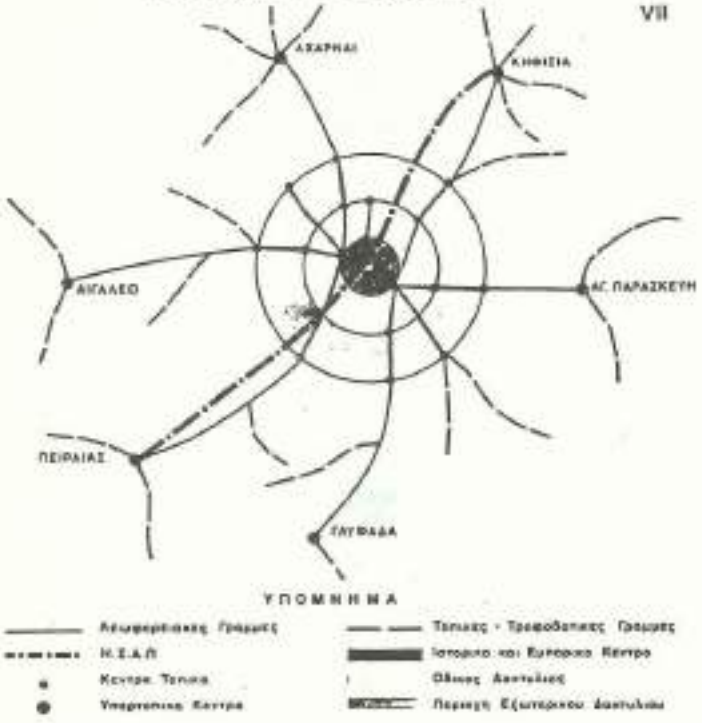


ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Γραμμές Κορμοί
- Η.Σ.Α.Π.
- Κέντρο Τοπικό
- Υπερτοπικό Κέντρο
- Τοπικές - Τροφοδοτικές Γραμμές
- Ιστορικό και Εμπορικό Κέντρο
- Οδικός Δακτύλιος
- Περιοχή Εξυπηρέτησης Δακτυλίου

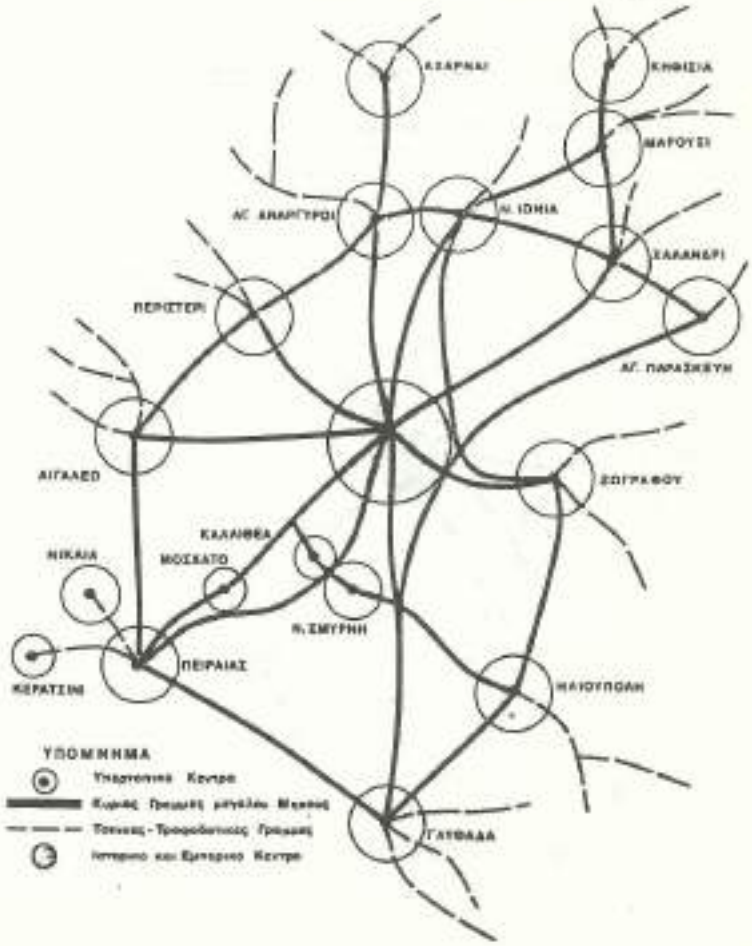
ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΜΟΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΔΑΚΤΥΛΙΩΝ
ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

VII

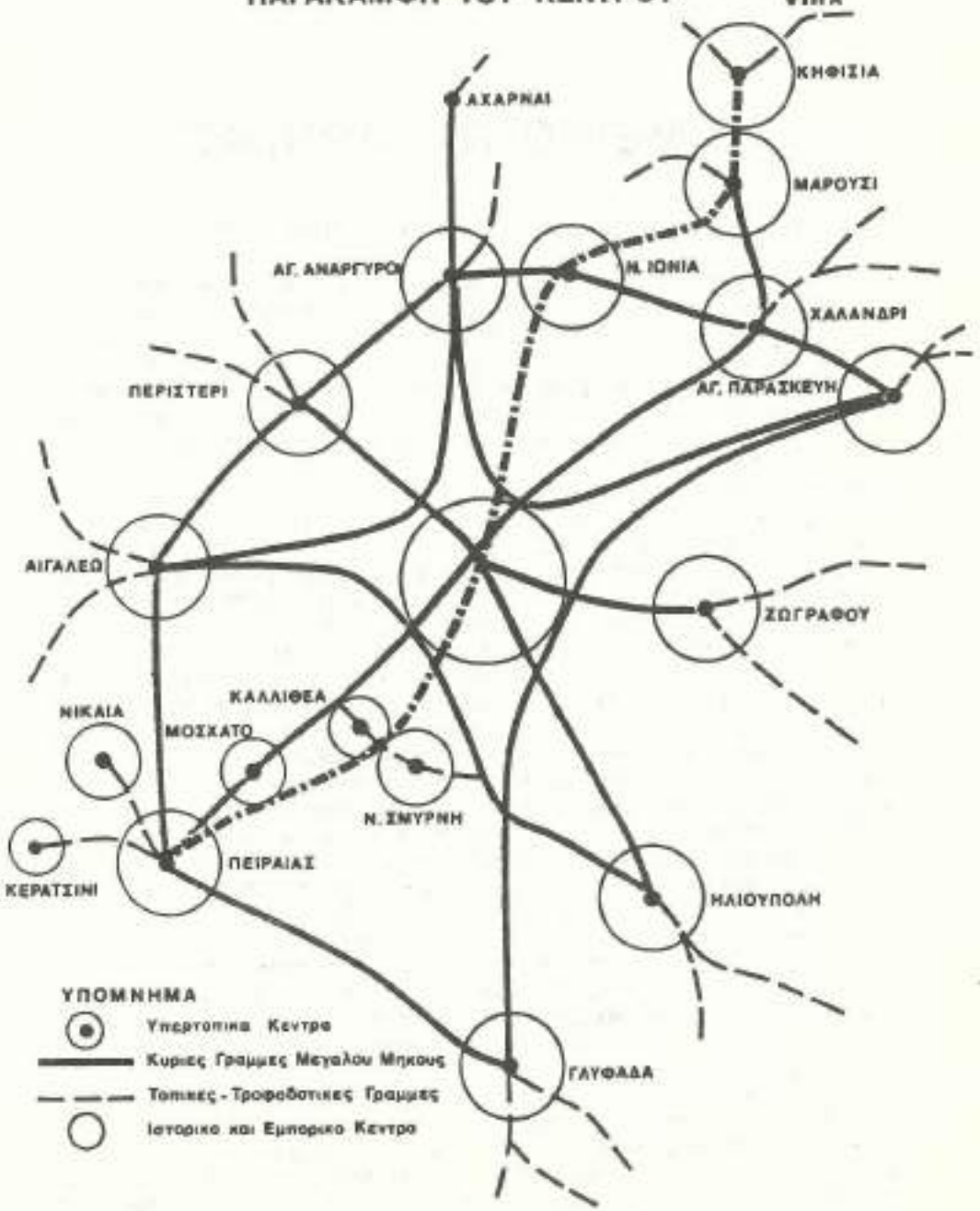


ΣΥΝΔΕΣΗ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

VIII



ΣΥΝΔΕΣΗ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ
ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ VIII Α



ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Εισηγητής: **Α. Δεϊμέζης,** Πολιτικός Μηχανικός.

Το Μετρό της Αθήνας απασχολεί από πολλά χρόνια τους κατοίκους της Πρωτεύουσας. Ολοι σχεδόν πιστεύουν ότι θα συμβάλει στη βελτίωση της κατάστασης ως προς δύο προβλήματα που τους ταλαιπωρούν: το νέφος και το κυκλοφοριακό. Ενας όμως από τους πολλούς λόγους, που έχουν καθυστερήσει την έναρξη των εργασιών για την υλοποίηση του Μετρό, είναι και η γνώμη αρκετών, ότι η λύση που έχει προκριθεί είναι πολύ ακριβή και δυσανάλογη με τις ανάγκες αλλά κυρίως με τις οικονομικές δυνατότητες της πόλης.

Υπάρχει όμως αλλη λύση; Η γνώμη μου είναι πως όχι τουλάχιστον για το μικρό δακτύλιο και για μια ζώνη πλάτους δύο περίπου χιλιομέτρων γύρω από αυτόν. Για τη γύρω περιοχή π.χ. για γραμμή επί της Λ. Συγγρού πέρα από την Πάντειο, για γραμμές δυτικά από τον Κηφισσό, βόρεια από το Νομισματοσκοπείο του Χολαργού ή επί της Λ. Βουλιαγμένης από την Ηλιούπολη και πέρα είναι λογικό ν' αντιμετωπιστούν επίγειες ή υπερυψωμένες διαδρομές και κάτι τέτοιο δεν αποκλείεται και από την υφιστάμενη προμελέτη, που είτε δεν καλύπτει τις μελλοντικές αυτές επεκτάσεις είτε προβλέπει επίγεια λύση από το Νομισματοσκοπείο Χολαργού ως το Γέρακα. Στην κεντρική περιοχή όμως η χάραξη των οδών, το πλάτος τους, αλλά κυρίως η κυκλοφοριακή τους φόρτιση αποκλείουν την αφαίρεση από αυτές λωρίδων αποκλειστικής χρήσης για επίγεια μέσα μεταφοράς με σταθερή τροχιά. Μοναδική λύση λοιπόν, για την περιοχή αυτή τουλάχιστον, είναι η κατασκευή σηράγγων για την υπόγεια κίνηση των μέσων αυτών. Οι πιθανές αντιρρήσεις περιορίζονται έτσι στο είδος αυτών των μέσων. Μήπως ελαφρότερα μέσα παρόμοια με τα παλιά τραμ θα ήταν επαρκή; Το θέμα αυτό έχει εξετασθεί πολλές φορές από τους Συμβούλους, στους οποίους κατά καιρούς η Ελληνική Πολιτεία το ανέθεσε. Το συμπέρασμα ήταν πάντοτε ότι τα υπόγεια μέσα μεταφοράς θα έπρεπε να έχουν τα χαρακτηριστικά τουλάχιστον των σιδηροδρόμων των ΗΣΑΠ. Η ύπαρξη μάλιστα της γραμμής Πειραιά - Κηφισιάς και η ανάγκη συμβατότητάς της με τα νέα μέσα για τη δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου συνηγοροΰσε και αυτή στην επιλογή παρόμοιου τύπου μέσων μεταφοράς.

Το ερώτημα περιορίζεται στο αν η προβλεπόμενη κίνηση δικαιολογεί τις δαπάνες για μεγάλους σταθμούς, αυτοματοποίηση της κίνησης και γενικά για ακριβές λύσεις στον εξοπλισμό του συστήματος, μια και οι δαπάνες για την κατασκευή των σηράγγων θα ήταν ίδιες και για την περίπτωση των τραμ. Η προμελέτη, που συντάχθηκε γύρω στο 1980 και πρόβλεπε την έναρξη της

εκμετάλλευσης της πρώτης γραμμής γύρω στο 1986. Θεωρούσε ότι για το έτος αυτό η κίνηση θα ήταν αρκετή, για να δικαιολογήσει την κυκλοφορία συρμών με έξη οχήματα παρόμοια με των ΗΣΑΠ (οι συρμοί των ΗΣΑΠ έχουν το πολύ πέντε οχήματα) με χρονοαπόσταση, που θα περιορίζεται ως 190 δευτερόλεπτα στις ώρες αιχμής. Με τα στοιχεία αυτά προκύπτει μήκος σταθμών 110 μ. και ανάγκη αυτόματης προστασίας των συρμών (ATP) με τη χρήση σύγχρονων συστημάτων. Για το 1996 οι προβλέψεις των μελετητών ήταν, ότι θα χρειασθεί επιμήκυνση των σταθμών κατά άλλα 30 μ. για εξυπηρέτηση συρμών με οκτώ (8) οχήματα και η εφαρμογή συστήματος αυτόματης οδήγησης των συρμών (ATO), που επιτρέπει τον περιορισμό της χρονοαπόστασης ως τα 90 δλπ.

Η κύρια αντίρρηση αυτών, που αμφισβητούν τη σκοπιμότητα της εφαρμογής της προμελέτης αυτής, είναι ότι οι προβλέψεις των μελετητών βασίσθηκαν σε υπερεκτίμηση των αναγκών, ότι από τότε ο ρυθμός της αύξησης του πληθυσμού της Πρωτεύουσας έχει κάπως μειωθεί, ενώ αντίστροφα έχει αυξηθεί πάρα πολύ ο αριθμός των ιδιωτικών αυτοκινήτων και ο χαρακτήρας του Ελληνα είναι τέτοιος, που πολύ δύσκολα θα αποφασίσει να μην πάρει το ιδιωτικό του αυτοκίνητο, για να πραγματοποιήσει τις περισσότερες μετακινήσεις του. Ολα αυτά μπορούν να θεωρηθούν σωστά, αλλά σήμερα η πιο αισιόδοξη πρόβλεψη είναι ότι το Μετρό θ' αρχίσει να λειτουργεί το 1996 αντί για το 1986. Οσο λοιπόν και αν είχαν υπερεκτιμηθεί οι προβλέψεις για τον αριθμό των επιβατών, δεν είναι δυνατόν η διαφορά να μην έχει καλυφθεί από την αύξηση των αναγκών μέσα στα δέκα αυτά χρόνια. Υποτίθεται άλλωστε ότι θα ληφθούν και ορισμένα μέτρα, αφενός για την αποθάρρυνση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου, όπως π.χ. μεγάλα πρόστιμα και άλλες ποινές για την παράνομη στάθμευση, αύξηση των τιμών στα γκαράζ και τα παρκόμετρα κλπ. και αφετέρου για την ενθάρρυνση της χρήσης του Μετρό, όπως π.χ. χώροι στάθμευσης γύρω από τους σταθμούς του Μετρό, αναδιάρθρωση των γραμμών των επίγειων μέσων μαζικής μεταφοράς, ώστε να έχουν αφετηρίες ή τουλάχιστον στάσεις δίπλα σε ορισμένους σταθμούς του Μετρό, ενοποίηση του εισιτηρίου για τα μέσα αυτά και το Μετρό κ.ο.κ. Τέλος η ύπαρξη και μόνο ενός έργου δημιουργεί νέα πελατεία.

Το συμπέρασμα είναι ότι δεν φαίνεται να υπάρχει υποκατάστατο των νέων γραμμών και, αν υπάρχουν δευτερεύουσες αντιρρήσεις ως προς λεπτομέρειες της λύσης που είχε προκριθεί, αυτές δεν δικαιολογούν πρόσθετη καθυστέρηση της υλοποίησης ενός τόσο χρήσιμου και επείγοντος έργου.

Υπάρχει ένα δεύτερο ερώτημα: Οι σχεδιασμοί για το μέλλον της Πρωτεύουσας και οι σχετικές ενέργειες βασίζονται στην προϋπόθεση ότι θα υπάρξει σε λίγα χρόνια Μετρό και είναι συμβιβαστές με το γεγονός αυτό; Το πρώτο, που έχει να παρατηρήσει κανείς, είναι ότι στη χώρα μας ποτέ δεν γίνονται μακροπρόθεσμοι σχεδιασμοί, ενώ οι αποφάσεις για τις σχετικές ενέργειες είναι πολλές φορές αντιφατικές και αλλάζουν πολύ συχνά. Δεν κρίνω αν αυτό είναι κακό ή καλό, γιατί φαίνεται ότι παντού σε όλο τον κόσμο τα μακροπρόθεσμα προγράμματα σπάνια εφαρμόζονται και σπανιότερα επιτυγχάνουν. Παρ' όλα αυτά πρέπει να σημειώσω ότι το ρυθμιστικό σχέδιο της Πρωτεύουσας που έχει ισχύ νόμου από το 1985 (Ν. 1515/85) δεν προβλέπει συγκεκριμένα την ύπαρξη δικτύου Μετρό, ενώ την εποχή που συντάχθηκε είχε ήδη εγκριθεί η προμελέτη για τις νέες γραμμές, αλλά μόνον άξονες για μέσα μαζικής μεταφοράς με σταθερή τροχιά, που σε γενικές γραμμές περιλαμβάνουν και αυτές που έχουν δημοπρατηθεί.

Το τρίτο ερώτημα είναι, αν το ευρύ κοινό έχει ενημερωθεί επαρκώς για

τα προβλήματα, που θα προκύψουν κατά τη διάρκεια της κατασκευής του Εργου. Η απάντηση είναι σαφώς όχι και η άποψή μου είναι ότι πρέπει να οργανωθεί ένα γραφείο Δημοσίων Σχέσεων για το Μετρό, που θ' απευθύνεται στο κοινό μέσω της τηλεόρασης, του ραδιοφώνου και του τύπου, αλλά και με αποστολή ειδικών εντύπων, π.χ. μαζί με τους λογαριασμούς της ΔΕΗ, του ΟΤΕ ή της ΕΥΔΑΠ, και θα του εξηγεί τις ανάγκες να υποστεί ορισμένες πρόσκαιρες ταλαιπωρίες για το κοινό καλό. Δυστυχώς οι ταλαιπωρίες αυτές θα είναι σοβαρές και με σημαντική διάρκεια και δεν θα αφορούν μόνο αυτούς, που κατοικούν ή δουλεύουν στην άμεση περιοχή των έργων. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι θα ληφθούν όλα τ' απαραίτητα μέτρα, όπως περιορισμοί στις διαδρομές των οχημάτων των κατασκευαστών, περιορισμοί στην έκταση και βελτιστοποίηση του προγραμματισμού, για την προσωρινή κατάληψη κοινοχρήστων χώρων, εξασφάλιση των απαραίτητων λωρίδων κυκλοφορίας ή διοχέτευση της κυκλοφορίας σε άλλες διαδρομές κλπ., αλλά και πάλι δεν είναι δυνατόν να μην υπάρξουν επιπτώσεις στην κανονική λειτουργία της πόλης.

Οι κυριότερες ταλαιπωρίες αναφέρονται στην επιδείνωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στο κέντρο της Αθήνας, που ενδιαφέρουν σχεδόν το σύνολο του πληθυσμού της Πρωτεύουσας. Είναι προφανές ότι, όταν υπάρχουν έργα μπροστά από το μνημείο του Αγνωστου Στρατιώτη ή μπροστά στην Ακαδημία, όποια φιλότιμη προσπάθεια και αν γίνει για τον περιορισμό των επιπτώσεων, η ήδη δύσκολη κυκλοφορία θα γίνει ακόμα δυσκολότερη. Θα πρέπει το κοινό να πεισθεί ότι είναι προς όφελός του ν' αποφεύγει το κέντρο της πόλης, όσο μπορεί περισσότερο, αλλά και οι αρμόδιοι πρέπει να το διευκολύνουν υποδεικνύοντας τρόπους, για να μπορεί κάτι τέτοιο να πραγματοποιηθεί.

Ειδικότερα, όσοι κατοικούν ή δουλεύουν δίπλα στα έργα, θα αντιμετωπίσουν προβλήματα θορύβου, σκόνης κλπ, προβλήματα άνετης προσπέλασης στα σπίτια, τα μαγαζιά ή τα γραφεία τους, προβλήματα στάθμευσης των αυτοκινήτων τους, προβλήματα μείωσης της πελατείας τους. Τα ίδια προβλήματα θ' αντιμετωπίσουν, σε μικρότερο βέβαια βαθμό, και όσοι κατοικούν ή δουλεύουν κατά μήκος των οδών, που θα χρησιμοποιούν οι κατασκευαστές για την κίνηση των μηχανημάτων τους και των οχημάτων, που θα μεταφέρουν υλικά και προϊόντα εκσκαφών για απόρριψη.

Πρέπει βέβαια να σημειωθεί ότι το μεγαλύτερο τμήμα των σηράγγων θα κατασκευασθεί υπόγεια, χωρίς να γίνεται καμιά εργασία στην επιφάνεια, αλλά παρ' όλα αυτά θα υπάρξουν και τμήματα των συράγγων αλλά κυρίως σταθμοί, που θα κατασκευασθούν από την επιφάνεια. Ετσι για παράδειγμα στο έργο-πιλότος που ήδη τελείωσε, δηλαδή στην κατασκευή της σήραγγας μεταξύ του σταθμού Αττικής και του μελλοντικού σταθμού των Σεπολίων, η ενόχληση των κατοίκων περιορίσθηκε μόνο γύρω από την περιοχή του τελευταίου αυτού σταθμού. Υπήρξαν βέβαια ενοχλήσεις και σχετικές διαμαρτυρίες, αλλά γενικά μπορεί να λεχθεί ότι πρυτάνευσε λογική και καλή θέληση, πρέπει όμως να ληφθεί υπόψη ότι πρόκειται για μια περιοχή σχετικά ακραία και με μικρή κυκλοφοριακή φόρτιση.

Το τέταρτο ερώτημα είναι σε τι θα ωφελήσει το μετρό και πόσο.

Τα οφέλη, που θα προκύψουν από την κατασκευή του Μετρό είναι πολλά. Μερικά απ' αυτά είναι δυνατόν να ποσοτικοποιηθούν και συγκεκριμένα:

α. Μείωση απώλειας χρόνου για όσους κάνουν χρήση του Μετρό.

β. Μείωση δαπανών για επενδύσεις και εκμετάλλευση των επίγειων μέσων μαζικής μεταφοράς.

γ. Μείωση δαπανών από τον περιορισμό της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων.
δ. Μείωση απώλειας χρόνου για όσους χρησιμοποιούν επιφανειακά μέσα μαζικής μεταφοράς.
ε. Μείωση δαπανών για επενδύσεις και εκμετάλλευση χώρων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης.

Μόνον αυτά, μια οικονομική μελέτη που συντάχθηκε το 1979 και επικαιροποιήθηκε το Μάρτη 1988, τα υπολογίζει σε πάνω από 25 δισεκατομμύρια το χρόνο, που θα περάσουν τα 55 δισεκατομμύρια το 2018 σε σταθερές τιμές του 1987.

Εκτός όμως από τα οφέλη αυτά υπάρχουν και άλλα, που δύσκολα ποσοτικοποιούνται, όπως η μείωση στην κατανάλωση ενέργειας και επομένως η μείωση των εισαγωγών πετρελαίου, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, που υπολογίζονται σε 15.000 ως 18.000, η αύξηση των εισπράξεων του Δημοσίου από φόρους τέλη κλπ., η μείωση της επιδότησης των μέσων μαζικής μεταφοράς, αλλά κυρίως η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών και επομένως η μείωση των αιτίων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης της Πρωτεύουσας.

Το πέμπτο ερώτημα είναι ποιός θα πληρώσει.

Οι επενδύσεις για την κατασκευή του Μετρό θα γίνουν, όπως και όλες οι δημόσιες επενδύσεις, με εσωτερικό και εξωτερικό δανεισμό. Επομένως θα βαρύνουν τελικά το σύνολο του Ελληνικού Λαού, που έμμεσα θα δώσει στο κράτος μέσω του εισιτηρίου αλλά και της φορολογίας τα μέσα ν' αποπληρώσει τα τοκοχρεωλύσια. Είναι ακόμη σχεδόν βέβαιο ότι ένα ποσοστό, ίσως κάτι μεταξύ 20 έως 30%, θα καλυφθεί από τα διαρθρωτικά ταμεία της Ε.Ο.Κ. Ο τρόπος βέβαια τόσο της χρηματοδότησης του έργου όσο και της αποπληρωμής των χρεών είναι θέμα πολιτικών αποφάσεων και προσωπικά δεν μπορώ να προβλέψω, τι τελικά θα γίνει, μολονότι έχουν γίνει από την Κυβέρνηση σχετικές ανακοινώσεις.

Τέλος τίθεται το ερώτημα πως μπορούν να συμβάλλουν στην υλοποίηση του Εργου η Τοπική Αυτοδιοίκηση και άλλοι φορείς και ιδιαίτερα οι εργατικές οργανώσεις, δηλαδή ΓΣΕΕ, ΕΚΑ, σωματεία κλπ. Η πρώτη και ίσως η κυριότερη συμβολή είναι να μην δημιουργούν κωλύματα και δυσκολίες, επειδή δεν υπάρχει αμφιβολία ότι συχνά η κατασκευή του έργου μπορεί να έχει προσωρινές αρνητικές επιπτώσεις στα συμφέροντά τους. Δεύτερο μπορούν να βοηθήσουν το Γραφείο Δημοσίων Σχέσεων του Μετρό, που ελπίζω ότι θα δημιουργηθεί, για να χωνέψει όλος ο κόσμος ότι η σημασία του Εργου δικαιολογεί ακόμη και θυσίες.

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση ιδιαίτερα πρέπει να διαθέσει εκπροσώπους της στις επιτροπές, που θ' αποφασίζουν για θέματα που τους ενδιαφέρουν, όπως οι προσωρινές καταλήψεις κοινοχρήστων χώρων, η χωροθέτηση των εισόδων των σταθμών και των άλλων υπέργειων στοιχείων στοιχείων του έργου και κυρίως η συμμετοχή τους στις επιτροπές αυτές να είναι θετική, να διέπεται δηλαδή από πνεύμα εξεύρεσης λύσεων και όχι δημιουργίας αντιρρήσεων και αδιεξόδων.

Επίσης μπορεί από τώρα η Τοπική Αυτοδιοίκηση να σχεδιάσει την ανάπλαση των περιοχών γύρω από τους σταθμούς και το Αμαξοστάσιο του Μετρό. Η ανάπλαση αυτή μπορεί να περιλαμβάνει διαμόρφωση του χώρου με πράσινο και χώρους στάθμευσης, κατασκευή κτιρίων γκαράζ υπέργειων ή υπόγειων κλπ. Οι σχετικές μελέτες θα μπορούσαν ν' αρχίσουν αμέσως, γιατί μέρος από τα έργα, που θα προταθούν, θα μπορούσαν πιθανόν να περιληφθούν στον προϋπολογισμό του Μετρό, μια και ούτως ή άλλως μετά την

αποπεράτωση των εργασιών θα γίνει από τους κατασκευαστές του η αποκατάσταση της επιφάνειας.

Το γενικό συμπέρασμα είναι ότι το έργο του Μετρό είναι, όχι μόνο χρήσιμο και ωφέλιμο για την Πρωτεύουσα, αλλά απαραίτητο. Αυτό το πιστεύω και νομίζω ότι το πιστεύουν σχεδόν όλοι και, αν μερικοί έχουν αμφιβολίες ή αντιρρήσεις, πρέπει να προσπαθήσουμε να τους πείσουμε κι' αυτούς. Γι' αυτό πρέπει όλοι να βοηθήσουμε για την πραγματοποίηση του έργου το ταχύτερο, γιατί ήδη έχει καθυστερήσει αδικαιολόγητα, κυρίως εξ αιτίας αμφιβολιών και αναποφασιστικότητας, που νομίζω ότι θα είχαν αποφευχθεί, αν από την αρχή υπήρχε σε όλους τους αρμόδιους η πεποίθηση για την αναγκαιότητα του Εργου.

ΤΑΞΙ
ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Εισηγήτρια: **Β. Ψαράκη - Καλουπτσίδη,** Συγκοινωνιολόγος ΟΑΣ, Επιστημονική Συνεργάτης Ε.Μ.Π.

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι ν' αναλύσει τα βασικά χαρακτηριστικά του μεταφορικού έργου των ταξί της Αθήνας καθώς και τις αιτίες που το σύστημα των ταξί είναι «ανταγωνιστικό» με το σύστημα των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Ακόμη θα παρουσιαστούν συγκριτικά στοιχεία του έργου των ταξί άλλων πόλεων, όπου αυτό είναι εφικτό.

Η παραπάνω ανάλυση είναι αναγκαία για τον προσδιορισμό της ζήτησης που τελικά θα συμβάλλει στον καθορισμό του ρόλου που διαδραματίζει το ταξί σήμερα καθώς και στο σχεδιασμό αντίστοιχης πολιτικής για την μελλοντική προοπτική του ταξί.

Επίσης θα συμπεριληφθεί μία προσπάθεια διερεύνησης των κυκλοφοριακών επιπτώσεων των ταξί στον εσωτερικό δακτύλιο της Αθήνας.

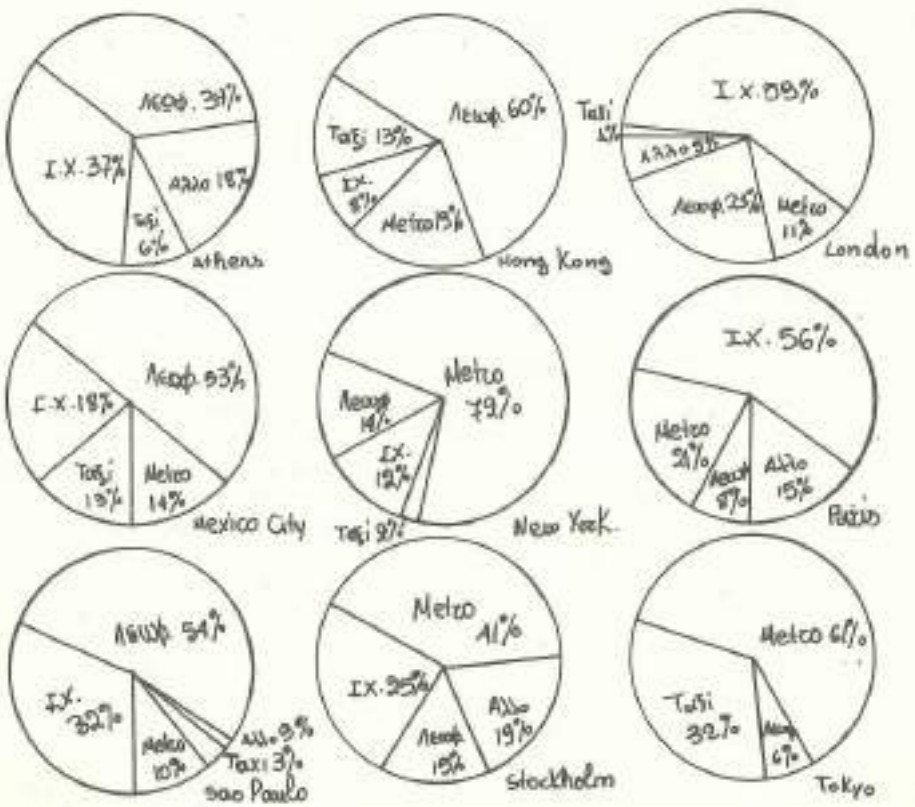
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το ΤΑΧΙ αποτελεί ένα από τα τρία βασικά μεταφορικά μέσα που εξυπηρετούν τις μετακινήσεις στην Αθήνα. Την πρώτη θέση στην προτίμηση των Αθηναίων κατέχει το Ι.Χ. αυτοκίνητο, ακολουθούν οι αστικές συγκοινωνίες (λεωφορεία, τρόλλεϋ, μετρό), ενώ στην τρίτη θέση κατατάσσονται τα ΤΑΧΙ τα οποία εξυπηρετούν 6,2% του συνόλου των μετακινήσεων. Το σύνολο των μετακινήσεων με ΤΑΧΙ στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας από κατοίκους της περιοχής αυτής ανέρχεται περίπου σε 300.000. Στον αριθμό αυτό θα πρέπει να προστεθούν οι μετακινήσεις των επισκεπτών και τουριστών που δεν καταγράφηκαν από την Ερευνα «Προέλευση - Προορισμός» και που ο αριθμός δεν είναι αμελητέος. Στηριζόμενοι στα στοιχεία του ΟΑΣ μπορούσε να υποθέσουμε ότι περίπου 150.000 επιπλέον μετακινήσεις με ΤΑΧΙ γίνονται από επισκέπτες στην Αθήνα. Ολα τα στοιχεία που θα χρησιμοποιηθούν για την μελέτη αυτή προέρχονται από την έρευνα Προέλευση - Προορισμός που πραγματοποιήθηκε από τον ΟΑΣ το 1983. Πιστεύουμε ότι τα στοχεία αυτά εξακολουθούν να απεικονίζουν αξιόπιστα, τουλάχιστον ποιοτικά, την σημερινή πραγματικότητα αφού οι βασικές μεταφορικές παράμετροι δεν έχουν ουσιαστικά μεταβληθεί. Σε πόλεις του εξωτερικού η κατανομή του έργου στα διάφορα μεταφορικά μέσα παρουσιάζει την παρακάτω εικόνα (Σχήμα 1).

Στον Πίνακα 1 μπορούμε να δούμε την αναλογία Ι.Χ. και λεωφορείων ανά κάτοικο στις ίδιες πόλεις. Τα στοιχεία είναι του 1985.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΠΟΛΗ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ (1000 s)	Ι.Χ. ΑΝΑ 1000 κατ.	ΛΕΩΦ. ΑΝΑ 1000 κατ.	ΚΟΣΤΟΣ βενζίνης/lit
Athens	3.080	172	0,50	0,55
Hong Kong	5.039	38	2,03	0,56
London	6.851	282	1,68	0,70
Mexico City	15.056	115	1,23	0,26
New York	7.086	218	1,41	0,33
Paris	10.073	322	0,70	0,54
Sao Paulo	12.600	135	1,14	0,45
Stockholm	1.528	256	1,21	0,53
Tokyo	8.352	266	0,77	0,59



ΣΧΗΜΑ : 1 Κατανομή του έργου σε διάφορες πόλεις του εξωτερικού.

2. ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Ο πραγματικός αριθμός ταξί που κυκλοφορούσε στην περιοχή μελέτης πριν από τον Ιανουάριο του 1987 ήταν πραγματικά άγνωστος. Βασιζόμενοι σε υποθέσεις τόσο των ιδιοκτητών ταξί όσο του Υπουργείου Συγκοινωνιών ο αριθμός των κυκλοφορούντων ταξί έφτανε τις 15.000 - 16.000

Είναι γνωστό ότι κυκλοφορούσαν ταξί που δεν είχαν «καταγραφεί» στις διευθύνσεις του Υπουργείου. Το δε αρχείο των ταξί που υπήρχε ήταν δύσχρηστο και καθόλου ενημερωμένο.

Ετσι το Υπουργείο αποφάσισε να δώσει νέες πινακίδες κυκλοφορίας σε όλα τα ταξί, που κυκλοφορούν στις περιοχές αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ. Δηλαδή στα κίτρινα ταξί που έχουν έδρα σε ακτίνα 25 χιλιομέτρων γύρω από την Αθήνα.

Ακόμη στ' αγοραία ταξί αρμοδιότητας νομού Αττικής όπως τα γύρω νησιά (Κύθηρα, Αίγινα, Σαλαμίνα κ.λ.π.), τα Μεσόγεια και οι περιοχές Μέγαρα, Ερυθρές, Βίλια και Ν. Πέραμος.

Η παράδοση των νέων πινακίδων έχει τελειώσει τα δε συγκεντρωτικά στοιχεία κατά διεύθυνση Υπουργείου Συγκοινωνιών έχουν ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ	
1η Διεύθυνση / Περιστέρι	Αθήνα	2.236
	ευρύτερη περιοχή	84
		2.4190
2η Διεύθυνση / Χολαργός	Αθήνα	6.877
3η Διεύθυνση / Πειραιάς	Πειραιάς	2.788
	ευρύτερη περιοχή	140
		2.928
4η Διεύθυνση / Αγ. Παρασκευή	Αθήνα	1.286
	ευρύτερη περιοχή	242
		1.528
ΣΥΝΟΛΟ		13.743

Ο συνολικός αριθμός ταξί 13.743 κυκλοφορεί στην ευρύτερη περιοχή Αττικής.

Για την περιοχή Αθηνών θα υποθέσουμε ότι έχουμε 13.277.

Από τον πληθυσμό κάθε πόλης και τον αριθμό των ΤΑΞΙ που κυκλοφορούν μέσα στην πόλη υπολογίζεται ο δείκτης του αριθμού των ΤΑΞΙ ανά 10.000 κατοίκους. Τα στοιχεία αυτά είναι:

ΠΟΛΗ	ΤΑΞΙ ΑΝΑ 10.000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ
ΑΘΗΝΑ	40,0
ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ	14,0
ΚΟΛΩΝΙΑ	10,0
ΛΟΝΔΙΝΟ	10,0
ΠΑΡΙΣΙ	27,0

Εάν λοιπόν υποθέσουμε ότι κυκλοφορούν σήμερα 14.000 ταξί στο λεκανοπέδιο θα πρέπει να θεωρήσουμε ότι:

Αυτά που λειτουργούν σε 24ωρη βάση είναι περίπου 4.000 δηλαδή έχουν διπλή βάρδια ή σε ελάχιστες περιπτώσεις τριπλή. Από τα υπόλοιπα 11.000 τα 1.000 περίπου τα λειτουργούν οι ιδιοκτήτες τους λίγες ώρες το πρωί: 10-14 και λίγες το απόγευμα, ενώ τα υπόλοιπα 9.000 λειτουργούν 15-17 ώρες ημερησίως.

Ετσι θα γίνει η υπόθεση ότι ο μέσος όρος λειτουργίας κάθε ΤΑΧΙ είναι περίπου 16 ώρες το 24ωρο. Από τις 16 αυτές ώρες, το 70% θεωρούνται σαν «παραγωγικές ώρες» κατά τις οποίες γίνεται μεταφορά επιβατών, ενώ το 30% θεωρούνται σαν «μη παραγωγικές ώρες» που καταναλώνονται σε αναμονή ή αναζήτηση επιβάτη. Επίσης με βάση τα στοιχεία του Σωματείου Οδηγών Αυτοκινητιστών ΤΑΞΙ Αθηνών - Περιχώρων, υπολογίζεται ότι γίνονται άσκοπα (νεκρά χιλιόμετρα), περίπου 60 χλμ/24ωρο/όχημα, πράγμα που σημαίνει σπατάλη καυσίμου.

Ο μέσος όρος απασχόλησης κάθε ΤΑΞΙ ανά έτος είναι 300 ημέρες, επειδή το όχημα ακινητοποιείται ορισμένο χρονικό διάστημα για ανάγκες συντήρησης, επισκευών, ασθένειας κλπ.

Ο πραγματοποιούμενος μέσος ετήσιος αριθμός διανυομένων χιλιομέτρων ανά ΤΑΞΙ είναι περίπου 90.000 χλμ. ενώ το αντίστοιχο μέγεθος για τα Ι.Χ. αυτοκίνητα είναι περίπου 15.000 χλμ. περίπου το 4/6 αυτού των ΤΑΞΙ.

Οσον αφορά τον αριθμό των μισθώσεων ανά 24ωρο όλες οι πληροφορίες συγκλίνουν ότι είναι περίπου 50. Από αυτές, μία γενική υπόθεση είναι ότι το 20% είναι διπλές μισθώσεις δηλαδή περίπου 10 την ημέρα.

Στην προσπάθεια για τον εντοπισμό του αριθμού των μισθώσεων συντάχθηκε ερωτηματολόγιο για να μοιρασθεί σε οδηγούς ταξί που θα ήθελαν να συμμετάσχουν σε μία τέτοια έρευνα. Η διάθεση για συμμετοχή ήταν ελλειπής και γι' αυτό η έρευνα δεν μπόρεσε να προχωρήσει.

Αποτέλεσμα της πολλαπλής μίσθωσης είναι να έχουμε αλλεπάλληλες σταθμεύσεις στο κέντρο της πόλης για επιβίβαση και αποβίβαση, κατάληψη της δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας και μικρή ταχύτητα κίνησης γι' αναζήτηση πελατών, με αποτέλεσμα τη δημιουργία αφ' ενός εντόνου κυκλοφοριακού προβλήματος και αφ' ετέρου του φαινομένου της παρασυγκοινωνίας.

Τούτο δε γιατί, το ΤΑΞΙ λειτουργεί πλέον σαν μέσο μαζικής μεταφοράς, οπότε εμφανίζεται σαν αντίπαλος των δημόσιων συγκοινωνιών από την ανεπάρκεια των οποίων και ενισχύεται, όπως θα διαπιστωθεί και παρακάτω.

Σήμερα οι χώροι στάθμευσης ΤΑΞΙ (πιάτσες) υπολειτουργούν, δεδομένου ότι συνήθως στους χώρους αυτούς δεν υπάρχει δυνατότητα επικοινωνίας πελάτη - οδηγού και κατά δεύτερο λόγο βρίσκονται σταθμευμένα Ι.Χ. Αυτό έχει σαν συνέπεια την διαρκή κίνηση των ΤΑΞΙ για «ψάρεμα» επιβατών και επομένως την αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη σπατάλη καυσίμων κ.λ.π.

3. ΖΗΤΗΣΗ

3.1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΤΟΜΟΥ ΠΟΥ ΜΕΤΑΚΙΝΕΙΤΑΙ ΜΕ ΤΑΞΙ

Για να κατανοήσουμε τη μορφή και τον χαρακτήρα αυτής της ζήτησης θα εξετάσουμε δύο βασικές διαστάσεις: τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά των ατόμων που χρησιμοποιούν ΤΑΞΙ και τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων με ΤΑΞΙ. Στο εδάφιο αυτό αναλύονται 4 βασικές κοινωνικο-οικονομικές παράμετροι: φύλο, ηλικία, επάγγελμα και εισόδημα. Ο περιορισμένος χώρος δεν επιτρέπει την παράθεση των πινάκων με τα συναφή στοιχεία. Ο ενδιαφερόμενος αναγνώστης θα πρέπει να ανατρέξει στην σχετική μελέτη του ΟΑΣ.

Η ανάλυση των κοινωνικο-οικονομικών χαρακτηριστικών των ατόμων που μετακινούνται στην Αθήνα οδηγεί στις ακόλουθες διαπιστώσεις:

α. **Φύλο.** Το ποσοστό των ανδρών που χρησιμοποιούν ΤΑΞΙ μία μέση ημέρα είναι 34% και το αντίστοιχο ποσοστό των γυναικών 66%. Εξ' άλλου στο σύνολο των μετακινήσεων μίας μέσης ημέρας με όλα τα μεταφορικά μέσα το ποσοστό των μετακινήσεων των ανδρών είναι μεγαλύτερο από το ποσοστό των γυναικών, ενώ ειδικά τα ποσοστά εμφανίζονται ισόποσα. Μολονότι συνεπώς οι άνδρες παρουσιάζουν μεγαλύτερη κινητικότητα από τις γυναίκες, οι γυναίκες μετακινούνται με ΤΑΞΙ σε διπλάσια αναλογία.

β. **Ηλικία.** Ενα δεύτερο κοινωνικό χαρακτηριστικό που μπορούμε να αναλύσουμε από τα στοιχεία και επιτρέπει την συναγωγή συμπερασμάτων για την ζήτηση είναι η ηλικία των χρηστών. Παρατηρούμε ότι ενώ η κατανομή των μετακινήσεων για όλες τις ηλικίες και όλα τα μέσα (αστικές συγκοινωνίες και ΤΑΞΙ) παρουσιάζεται ομοιόμορφη χωρίς σημαντικές αποκλίσεις, εξαίρεση αποτελούν οι χρήστες ηλικίας 30-45 ετών οι οποίοι εμφανίζουν σαφώς μεγαλύτερη χρήση του ΤΑΞΙ.

γ. **Επάγγελμα.** Εκτός από το φύλλο και την ηλικία, ένα τρίτο χαρακτηριστικό που επιτρέπει την συναγωγή συμπερασμάτων από τα στοιχεία είναι το επάγγελμα. Η ανάλυση του ιστογράμματος των επαγγελμάτων έδειξε ότι 7 κατηγορίες συγκεντρώνουν το 93% του συνόλου των μετακινήσεων με ΤΑΞΙ, ενώ οι 3 πρώτες καλύπτουν το 86%. Ιεραρχικά οι κατηγορίες αυτές κατατάσσονται ως εξής: Το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων με ΤΑΞΙ εμφανίζουν οι νοικοκυρές και οι συνταξιούχοι 59%. Ακολουθεί η κατηγορία των επιστημόνων η οποία περιλαμβάνει επιστημονικό υπαλληλικό προσωπικό, ελεύθερους επαγγελματίες, καλλιτέχνες, εκπαιδευτικούς κ.α. Το αντίστοιχο ποσοστό μετακινήσεων ανέρχεται σε 17%. Στην τρίτη κατηγορία υπάγονται οι υπάλληλοι γραφείου με ποσοστά 10%.

δ. **Εισόδημα.** Το τελευταίο κοινωνικο-οικονομικό χαρακτηριστικό που θα θεωρήσουμε είναι το εισόδημα. Είναι γνωστό ότι η κινητικότητα ενός ατόμου είναι άμεσα συσχετισμένη με την εισοδηματική του στάθμη. Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας «Προέλευση - Προορισμός» την πρώτη θέση στην χρησιμοποίηση του ΤΑΞΙ κατέχουν οι χρήστες με οικογενειακό εισόδημα που κατατάσσεται στα χαμηλά μέχρι μεσαία. Στην δεύτερη θέση τοποθετούνται ακόμα με οικογενειακό εισόδημα μεσαίο προς υψηλό ενώ τελευταίοι ακολουθούν οι χρήστες με υψηλό εισόδημα. Είναι αξιοσημείωτο ότι η κατηγορία των χρηστών με χαμηλό εισόδημα εμφανίζει διπλάσιο

ποσοστό μετακινήσεων με ΤΑΞΙ τις ώρες εκτός αιχμής και αυτό βεβαίως σε αντίθεση με την σημαντική μείωση που σημειώνουν οι μετακινήσεις με τις αστικές συγκοινωνίες στις ώρες αιχμής και για όλες τις εισοδηματικές κατηγορίες. Η παρατήρηση αυτή έχει καθοριστική σημασία για τον καθορισμό της τιμολογιακής πολιτικής.

Στις προηγούμενες παραγράφους εξετάστηκε η επίδραση ορισμένων βασικών κοινωνικο-οικονομικών παραμέτρων (φύλλο, ηλικία, επάγγελμα, εισόδημα) στην ζήτηση των ΤΑΞΙ για τις μετακινήσεις στην Αθήνα. Τα συμπεράσματα που προέκυψαν θα προσδιορίσουν τις κατευθυντήριες γραμμές για τον καθορισμό του ρόλου του ΤΑΞΙ καθώς και για την χάραξη αντίστοιχης μεταφορικής πολιτικής.

3.2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑΞΙ

Στο εδάφιο αυτό θεωρούμε την δεύτερη διάσταση της ζήτησης που αφορά τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων 3 βασικά χαρακτηριστικά αναλύονται: ο σκοπός του ταξιδιού, το μήκος της διαδρομής και η προέλευση - προορισμός τους.

α. **Σκοπός ταξιδιού.**

Διακρίνουμε τις μετακινήσεις με ΤΑΞΙ σε 3 κατηγορίες ανάλογα με το σκοπό του ταξιδιού. Το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων έχει σκοπό την επιστροφή στο σπίτι. Ακολουθούν σε μέγεθος οι μετακινήσεις με σκοπό τις κοινωνικές δραστηριότητες και την ψυχαγωγία, ενώ την τρίτη θέση καταλαμβάνουν οι μετακινήσεις με σκοπό την εργασία. Η διασταυρωμένη εξέταση και συσχέτιση των κατηγοριών εισόδημα και σκοπός αποκαλύπτει τα εξής: Οι χρήστες χαμηλού εισοδήματος χρησιμοποιούν ΤΑΞΙ για λόγους υγείας και ψυχαγωγίας. Τα μεσαία εισοδήματα μετακινούνται με ΤΑΞΙ για όλους τους σκοπούς περίπου ισοδύναμα. Τέλος τα υψηλά εισοδήματα εμφανίζουν μια μικρή αύξηση μετακινήσεων για εργασία, ψώνια και κοινωνικές δραστηριότητες - ψυχαγωγία.

Ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζει η πραγματοποίηση των μετακινήσεων σε μια μέση ημέρα, αν και η σημερινή κατάσταση είναι διαφορετική από εκείνη που επικρατούσε όταν έγινε η συλλογή των στοιχείων αφού στο μεταξύ εφαρμόστηκε το συνεχές ωράριο. Οι μετακινήσεις με ΤΑΞΙ παρουσιάζουν αιχμή 10-1 το πρωί και 7-9 το απόγευμα. Οι ώρες αυτές δεν συμπίπτουν προφανώς με τις ώρες αιχμής των αστικών συγκοινωνιών. Επιπλέον, το ποσοστό των μετακινήσεων με σκοπό τα ψώνια στο διάστημα 10-1 το πρωί καλύπτουν το 45% του συνόλου των μετακινήσεων με ΤΑΞΙ. Οι τελευταίες συγκρίσεις δείχνουν ότι οι αστικές συγκοινωνίες παρουσιάζουν μειωμένη ανταγωνιστικότητα ως προς τα ΤΑΞΙ στις μετακινήσεις αυτές. Το σύστημα mini λεωφορείων θα μπορούσε να εξυπηρετήσει ένα ποσοστό αυτών των μετακινήσεων όπως έδειξε η σχεδίαση και πειραματική λειτουργία του στο κέντρο της Αθήνας. Το συμπέρασμα αυτό επεκτείνεται όταν καθορίσουμε αυτούς που αποκαλούμε κύριους χρήστες του ΤΑΞΙ, εκείνους δηλαδή που το ΤΑΞΙ αποτελεί σταθερή και μόνιμη επιλογή μεταφορικού μέσου ανεξάρτητα σκοπού. Ενας κύριος χρήστης εκτελεί την μετακίνηση προς εργασία και την επιστροφή με ΤΑΞΙ. Αντίθετα ο ευκαιριακός χρήστης μπορεί να μεταβεί με ΤΑΞΙ αλλά να επιστρέψει με αστική συγκοινωνία. Συσχέτιση των πινάκων και επεξεργασία των σχετικών στοιχείων έδωσε ποσοστό μετακινήσεων για τους κύριους χρήστες

42% από το οποίο 12% έχουν σκοπό εργασία. Ο συνδυασμός μέσων καλύπτει το 37%.

β. **Μήκος διαδρομής**
Το 63% των μετακινήσεων με ΤΑΞΙ έχουν μήκος διαδρομής μικρότερο από 5Km, ενώ ένα σημαντικό ποσοστό από αυτά αντιστοιχούν σε αποστάσεις μικρότερες από 2Km (70.000 μετακινήσεις). Συμπεραίνουμε ότι το ΤΑΞΙ χρησιμοποιείται για μικρές διαδρομές.

γ. **Προέλευση - Προορισμός**
Από τις 300.000 μετακινήσεις με ΤΑΞΙ στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας το 50% έχει προέλευση ή προορισμό στον Δήμο της Αθήνας, ενώ το 33% έχει και αρχή και τέλος στον Δήμο της Αθήνας. Επιπλέον, το 13,5% έχει προέλευση ή προορισμό στον άξονα Ομόνοια - Σύνταγμα. Τέλος 27% των διαδρομών έχει ένα από τα άκρα στο εσωτερικό του δακτυλίου. Οι μετακινήσεις με προέλευση ή προορισμό σε κάποιο δήμο του λεκανοπεδίου έλκονται στην πλειοψηφία τους από τους Δήμους της Αθήνας και του Πειραιά, ενώ η σύγκριση των λοιπών δήμων φανερώνει υψηλότερα ποσοστά γένεσης μετακινήσεων με ΤΑΞΙ στους δήμους Ζωγράφου, Καλλιθέας, Νέας Σμύρνης, Περιστερίου, Γαλατσίου, Χαλανδρίου, Αγ. Δημητρίου. Παρατηρούμε λοιπόν ότι ο μεγαλύτερος αριθμός μετακινήσεων με ΤΑΞΙ πραγματοποιείται στο κέντρο και στους γειτονικούς προς αυτόν δήμους.

4. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Ο καθορισμός των επιπτώσεων τόσο στη κυκλοφορία όσο και στην ατμοσφαιρική ρύπανση δεν έχει προσδιοριστεί ακριβώς. Διάφορες μελέτες έχουν προσδιορίσει περίπου αυτές τις επιπτώσεις.

Μια τέτοια μελέτη έγινε από το Ε.Μ.Π. και παρουσιάστηκε από τον κ. Γ. Χρυσουλάκη στην ημερίδα του ΣΕΣ «Κυκλοφορία στο κέντρο της Αθήνας».

Η προσπάθεια αυτή περιλαμβάνει στοιχεία από ημέρες απεργίας των ταξί και κανονικές ημέρες. Συγκεντρώθηκαν στοιχεία από 17 σταθμούς μέτρησης στον εσωτερικό δακτύλιο.

Οι μετρήσεις αυτές έγιναν σε 4 εβδομάδες. (από 23.9.85 - 18.10.85)

Μετά την αξιολόγηση όλων των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα για τις ημέρες της απεργίας των ΤΑΞΙ:

1. Ο μέσος συνολικός φόρτος μειώθηκε κατά 19,4% (του μέσου συνολικού φόρτου χωρίς απεργία ΤΑΞΙ) παρά το γεγονός ότι σε όλες τις κατηγορίες των οχημάτων (πλην των ΤΑΞΙ) παρατηρήθηκαν μεγάλες ποσοστιαίες αυξήσεις.
2. Η μέση ταχύτητα των Ι.Χ. επιβατικών αυτοκινήτων αυξήθηκε από 15,8 χλμ./ώρα σε 23,3 χλμ/ώρα (αύξηση κατά 47,5% της μέσης ταχύτητας χωρίς απεργία ΤΑΞΙ).
3. Γενικά, όπως ήταν επόμενο, παρατηρήθηκε μεγαλύτερη αύξηση της μέσης ταχύτητας, στα ίδια χρονικά διαστήματα, κατά τα οποία εμφανίστηκαν οι μεγαλύτερες μειώσεις του μέσου κυκλοφοριακού φόρτου. Δηλαδή:

Μείωση μέσου κυκλοφ. φόρτου	**Αύξηση μέσης ταχύτητας**
6:30 - 16:00 19,7%	**50,6% - 53,8%**
16:00 - 21:00 16,9%	**39,5 - 46,4%**

4. Ακόμη και αν κυκλοφορούσαν όλα τα Ι.Χ. αυτοκίνητα όλη την ημέρα, εκτι-

μάται ότι θα παρουσιαζόταν μείωση του μέσου κυκλοφοριακού φόρτου και αύξηση της μέσης ταχύτητας των Ι.Χ. αυτοκινήτων σε σχέση με ημέρες που τα ΤΑΞΙ κυκλοφορούν και ισχύουν τα περιοριστικά μέτρα του δακτυλίου.

5. Οι φορείς των αστικών συγκοινωνιών αύξησαν την προσφορά σε αριθμό οχημάτων (ΗΛΠΑΠ 14,6%, Ε.Α.Σ. 2,5%, Η.Σ.Α.Π. 5,0%). Τα οχήματα όλων των φορέων κινήθηκαν με μεγαλύτερες πληρότητες. Η επιβατική κίνηση παρουσίασε μία μέση αύξηση περίπου ίση με 22% στο σύνολο του συστήματος αστικών συγκοινωνιών.
6. Τόσο στα λεωφορεία, όσο και στα τράλλεϋ παρατηρήθηκε αύξηση της ταχύτητας σε όλη την διάρκεια της ημέρας (από 7:00 - 21:00). Συγκεκριμένα, η μέση ταχύτητα των λεωφορείων αυξήθηκε από 13,99 χλμ./ώρα σε 16,15 χλμ./ώρα (αύξηση κατά 15,43% της μέσης ταχύτητας χωρίς απεργία ΤΑΞΙ), ενώ η μέση ταχύτητα των τρόλλεϋ αυξήθηκε από 10,11 χλμ./ώρα σε 11,04 χλμ./ώρα (αύξηση κατά 9,21% της μέσης ταχύτητας χωρίς απεργία ΤΑΞΙ).
7. Πρακτικά δεν παρατηρήθηκε αύξηση της μέσης πληρότητας των Ι.Χ. αυτοκινήτων.

5. ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΑΠΕΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙ ΣΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Με βάση τα στοιχεία του ΠΕΡΠΑ, έγινε προσπάθεια διερεύνησης της παραπάνω επίδρασης, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες (που εξαρτώνται από τον άνεμο, την θερμοκρασία, τις βροχοπτώσεις, την ηλιοφάνεια, την υγρασία και τις θερμοκρασιακές αναστροφές) είναι μια παράμετρος πολύ ευμετάβλητη και είναι πολύ δύσκολο να συναντήσει κανείς ημέρες, που να έχουν πλήρη ομοιότητα ως προς την μετεωρολογία. Έτσι βρέθηκαν δύο ημέρες με απεργία ΤΑΞΙ (20.9.1985 και 8.10.1985) και δύο ημέρες κατά τις οποίες τα ΤΑΞΙ κυκλοφορούσαν (30.9.85 και 1.10.85) που παρουσιάζουν παραπλήσιες μέτεωρολογικές συνθήκες. Για τις ημέρες αυτές βρέθηκαν τα παρακάτω:

Από τον πίνακα φαίνεται ότι κατά τις ημέρες της απεργίας των ΤΑΞΙ σημειώθηκαν σημαντικές μειώσεις στις τιμές του καπνού, του οποίου η εκπομπή γίνεται τώρα από τα πετρελαιοκίνητα ΤΑΞΙ. Είναι αξιοσημείωτο ότι στις τιμές του μονοξειδίου του άνθρακα δεν παρατηρήθηκαν αυξήσεις παρά το γεγονός ότι μπήκαν στον εσωτερικό δακτύλιο περισσότερα Ι.Χ. Αυτό οφείλεται πιθανόν στο ότι τα Ι.Χ. αυτοκίνητα κινήθηκαν με μεγαλύτερες ταχύτητες και με καλύτερες κυκλοφοριακές συνθήκες, χωρίς απότομες στάσεις, συμφορήσεις κ.λ.π. των οποίων αιτία είναι τα ΤΑΞΙ. Οι τιμές του παραπάνω πίνακα αποτελούν απλές ενδείξεις και φυσικά δεν είναι δυνατή η εξαγωγή κανενός συμπεράσματος σχετικά με τις διαφοροποιήσεις της ρύπανσης κατά τις ημέρες της απεργίας των ταξί, δεδομένου ότι το δείγμα είναι πολύ μικρό, αφού χρειάζεται μεγάλος αριθμός μετρήσεων και αρκετός χρόνος.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΕΙΔΟΣ ΡΥΠΟΥ	ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΤΙΜΩΝ		ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ%
		ΧΑΤ*	ΑΤ**		
ΜΟΝΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ CO (MGR/M³)	Πατησίων	5,45	4,95	-0,5	-9,17
	Γενικό Χημείο Κράτους	1,55	1,55	0	0
24ωρος καπνός (mgr/m³)	Πατησίων	120,5	64,5	-56,0	-46,47
	Υπουργείο Κοιν. Υπ.	158	83,5	-74,5	-47,15
3ωρος καπνός (COH/1000LF)	Πατησίων	1,67	1,17	-0,5	-29,94
	Υπουργείο Κοιν. Υπ.	2,55	1,97	-0,62	-23,94

* Χ.Α.Τ.: Χωρίς Απεργία ΤΑΞΙ
** Α.Τ.: Απεργία ΤΑΞΙ

Στοιχεία από ΠΕΡΠΑ

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Θεωρητικά ο ρόλος του ΤΑΞΙ ως μεταφορικού μέσου είναι συμπληρωματικός των αστικών συγκοινωνιών αφού έρχεται να καλύψει συγκεκριμένες απαιτήσεις και ένα εξειδικευμένο τμήμα της μεταφορικής αγοράς. Το αυξημένο κόστος της μετακίνησης με ΤΑΞΙ δικαιολογείται από το καλλίτερο επίπεδο εξυπηρέτησης (άνεση, ταχύτητα κ.λ.π.) που παρέχει. Ο παραδοσιακός αυτός ρόλος του ΤΑΞΙ παρουσιάζει σημαντική διαφοροποίηση στην Αθήνα όπου με την πάροδο του χρόνου εξελίσσεται σε ανταγωνιστικό προς τις αστικές συγκοινωνίες μεταφορικό μέσο. Η διαπίστωση αυτή προκύπτει άμεσα από την προηγηθείσα ανάλυση της ζήτησης και φανερώνει την υποβάθμιση των αστικών συγκοινωνιών και την σημαντική κάμψη του επιπέδου εξυπηρέτησης στο κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά καθώς και στους πυκνοκατοικημένους γειτονικούς Δήμους.

Κατά συνέπεια η προσπάθεια επαναφοράς του ΤΑΞΙ στον φυσικό του μεταφορικό ρόλο πρέπει υποχρεωτικά να προσανατολιστεί προς την αναβάθμιση των αστικών συγκοινωνιών και στην χάραξη σωστής αντίστοιχης πολιτικής που μέχρι σήμερα εμφανίζεται ασυντόνιστη και άναρχη.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

ΕΛΑΦΡΥ ΜΕΤΡΟ

Εισηγητής: **Γ. Νάθενας**, Αντιπρόεδρος Συλλόγου Φίλων σιδηροδρόμων.

(Προβάλλεται φίλμ βίντεο)

Αυτό που είδατε δεν θέλει περισσότερα σχόλια. Είναι μια απάντηση σ' αυτά που είπε ο κύριος Δεϊμέζης, δηλαδή εάν μπορούν τα επιφανειακά συστήματα αποκλειστικής υποδομής να κινηθούν ή να μην κινηθούν στο κέντρο της πόλης.

Αυτό, όμως, που είδατε, σε καμμιά περίπτωση δεν αντιστρατεύεται, αυτό θέλω να το τονίσω, αλλά συμπληρώνει το σύστημα μετρό που έχει ανάγκη η Αθήνα. Γιατί υπήρξε μέχρι τώρα μία παρεξήγηση και μία πόλωση μεταξύ των ελαφρών συστημάτων σταθερής τροχιάς και του μετρό.

Για τον Σύλλογο Φίλων Σιδηροδρόμου, το βασικό για να λυθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα στην πόλη είναι το πρωτεύον σύστημα που ανέφεραν ο κύριος Αργυράκος και ο κύριος Βόσκογλου σταθερής τροχιάς, το οποίο οφείλει να κλιμακώνεται από το βαρύ μετρό έως το ελαφρύ μετρό και το τραμ σε αποκλειστική υποδομή, ως και τον προαστειακό σιδηρόδρομο που θα αξιοποιεί την χάραξη του ΟΣΕ και την παλιά γραμμή Λαυρίου.

Αυτό το σύστημα, πάντως, του ελαφρού μετρό πρέπει να πω ότι αυτή τη στιγμή γνωρίζει έναν οργασμό σε τετρακόσιες πόλεις περίπου στον κόσμο, τόσο στην Ευρώπη, όσο και στην Αμερική και στον τρίτο κόσμο.

Για το θέμα των ΙΧ νομίζω, είναι σαφές πλέον ότι, στην Αθήνα δεν χωράνε άλλα ΙΧ. Αρα, λοιπόν, θα πρέπει ν' αλλάξουμε την φιλοσοφία του σχεδιασμού του κυκλοφοριακού συστήματος της πόλης, όπου θα δώσουμε προτεραιότητα στη ροή των προσώπων, κάτι που γίνεται μόνον με αποκλειστική κίνηση των μέσων μαζικής μεταφοράς είτε στην επιφάνεια, είτε υπόγεια.

Τέλος, για να ολοκληρώσω το θέμα του σύγχρονου τραμ που πιστεύω ότι πρέπει και αυτό να συμμετάσχει στην συγκοινωνιακή αναγέννηση της πόλης μας, θα πω ότι, μπορεί κάλλιστα να συνδυασθεί με αναπλάσεις στο κέντρο της πόλης και πεζοδρομήσεις, όπως αυτές που είδατε τόσο στη Γκρενόμπλ όσο και σε πολλές άλλες πόλεις της Ευρώπης.

Γ[illegible] το θέμα του μετρό θα ήθελα μόνο να επισημάνω ότι έχω μια επιφύλαξη για το μήκος των γραμμών που είναι υπό δημοπράτηση. Πιστεύω ότι δεν ταυτίζονται με το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας που λέει ότι πρέπει να καταλήγουν σε υπερτοπικά κέντρα ακτινοβολίας και πιστεύω ότι, ίσως θα ήταν προτιμότερο να έχουμε μία μεγάλου μήκους γραμμή, όπως η γραμμή Β, που να φτάνει υπέργεια μέχρι την Γλυφάδα, παρά να έχουμε δύο κοντές γραμμές, που ενδεχομένως να δημιουργήσουν άλλου είδους πολεοδομικά

πλέον και κυκλοφοριακά προβλήματα.

Για την τοπική αυτοδιοίκηση θα ήθελα να πω ότι, όχι απλώς δημιουργεί όπως, ανέφερε ο κύριος Βόσκογλου δυστυχώς, προβλήματα στο συγκοινωνιακό σχεδιασμό, αλλά καταλήγει να κάνει και εξωφρενικές, για να μην πω κωμικές προτάσεις του τύπου «να ξηλωθούν οι γραμμές του ΟΣΕ κάτω από το Μενίδι», όπως μας είπαν διάφοροι Δήμαρχοι τώρα τελευταία, αντί να πουν ότι αυτός ο διάδρομος που είναι πολύτιμος θα πρέπει ν' αξιοποιηθεί για προαστειακή συγκοινωνία. Ενας άλλος Δήμαρχος στο Χαλάνδρι, στη Βορειο-Ανατολική περιοχή της Αθήνας, ήθελε ένας χώρος που από παλιά είχε δεσμευθεί για να γίνει χώρος για το Μετρό, να μη γίνει χώρος υποστήριξης του μετρό. Το μετρό το θέλουμε και το τραίνο το θέλουμε και τη συγκοινωνία τη θέλουμε και τους σταθμούς μετεπιβίβασης τους χρειαζόμαστε, αλλά δεν θέλουμε να δώσουμε χώρους γι' αυτούς.

Ο καθένας θέλει να υπάρχει στην περιοχή του μονάχα πράσινο και κατοικία. Ομως, πρέπει να καταλάβουμε ότι είναι βασικός κοινωνικός εξοπλισμός μιας περιοχής οι εγκαταστάσεις των δημοσίων μέσων μαζικής μεταφοράς, που είναι το μόνο αντίδοτο για το κυκλοφοριακό πρόβλημα και το νέφος. Οποιος δεν βοηθάει σ' αυτή την κατάσταση, είτε είναι Δήμαρχος, είτε ο,τιδήποτε άλλο σημαίνει ότι δουλεύει για το νέφος και αυτό θέλω να το καταγγείλω.

Τέλος, θα ήθελα να πω στους εκπροσώπους του ΟΑΣ ότι, οι γραμμές κορμοί που μας ανέπτυξε ο κύριος Βόσκογλου και η φιλοσοφία τους είναι μονόδρομος για την αναδιάρθρωση των δημόσιων συγκοινωνιών της Αθήνας, υπό την προϋπόθεση, όμως, ότι θα γίνεται αφ' ενός μεν σωστός σχεδιασμός αυτών των γραμμών κορμού όσον αφορά τα λειτουργικά τους χαρακτηριστικά, αφ' ετέρου δε πριμοδότησή τους με κίνηση των μέσων μεταφοράς πάνω σε αποκλειστικές λωρίδες κυκλοφορίας, που κατά το δυνατόν, σύμφωνα με την προσωπική μας άποψη, θα έπρεπε να σχεδιασθούν κατ' ευθείαν σαν να επρόκειτο να μπει τραμ.

Με την λογική του τραμ, ακόμα κι αν πρόκειται να κινηθεί μόνο λεωφορείο, δηλαδή όταν ο αποκλειστικός διάδρομος διαπραγματεύεται κατά το δυνατόν λιγότερο την προτεραιότητα του μέσου μαζικής μεταφοράς σε σχέση με τ' άλλα οχήματα, μόνο τότε μπορεί να πετύχουμε αυτό που θέλουμε. Και θα είναι ένα προείκασμα για την μετάλλαξη σε LRT ή σε προ-μετρό και αργότερα και σε μετρό.

Θα πρέπει η διαφώτιση του κόσμου από τους ειδικούς και από όλους όσους έχουν μία άποψη γι' αυτό το θέμα, να πάρει σάρκα και οστά με εκδηλώσεις σαν αυτή που κάνουμε σήμερα, αλλά και από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης ώστε, με λαϊκή συμμετοχή και δημοκρατικές διαδικασίες να κληθούν οι Αθηναίοι και ευρύτερα οι κάτοικοι της Αττικής να επιλέξουν τον τρόπο που θέλουν να μετακινηθούν. Τα μέσα συγκοινωνίας πρέπει να διαμορφωθούν στη μελλοντική Αθήνα ούτως ώστε, να μπορούμε να δικαιώσουμε κι αυτό που λέγεται, ότι θα πρέπει να πληρώσουμε όλοι για να γίνουν αυτά τα μέσα. Να ξέρουμε πρώτα γιατί πράγμα πληρώνουμε και μετά ευχαρίστως να πληρώσουμε όλοι, όπως έχει γίνει και στην Ευρώπη και αλλού.

Ευχαριστώ.

ΤΑΞΙ
ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Εισηγητής: **Ανδρεόπουλος,** εκπρόσωπος σωματείου οδηγών ΤΑΞΙ.

Αγαπητές φίλες και φίλοι, θεωρούμε το ζήτημα των συγκοινωνιών ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε όλοι μας σαν κάτοικοι του λεκανοπέδιου, το ζήτημα της μεταφοράς μας, το κυκλοφοριακό, το νέφος, που είναι όλα αλληλένδετα.

Σίγουρα αυτές οι πρωτοβουλίες του ΕΚΑ και του ΟΑΣ θα παίξουν ένα ουσιαστικό ρόλο. Τις χαιρετίζουμε και βέβαια θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι, σήμερα τέτοιου είδους ζητήματα δεν μπορεί να είναι αντικείμενο μόνο ορισμένων σωματείων που συνδέονται άμεσα με το ζήτημα αυτό, ούτε μόνον ορισμένων επιστημονικών φορέων. Πρέπει εμείς να κάνουμε το πρόβλημα αντικείμενο όλου του Αθηναϊκού λαού.

Θα θέλαμε από την πλευρά μας να εκφράσουμε ορισμένες σκέψεις πάνω σε ζητήματα που έχουν θιγεί μια και από τη θέση μας και από τη φύση μας σαν σωματείο οδηγών ταξί θέλουμε να πιστεύουμε ότι ποτέ δεν βλέπουμε όλα αυτά τα θέματα μονόπλευρα.

Λέμε όλοι μας ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός ταξί και ότι το έργο που προσφέρει το ταξί είναι αρκετά μεγάλο, όπως αναφέρθηκε πρωτύτερα σε διάφορες ομιλίες. Γιατί σήμερα είναι δυσανάλογα, θα λέγαμε εμείς, μεγάλος; Νομίζουμε ότι έχει σχέση με την πολιτική που ακολουθήθηκε όλα αυτά τα χρόνια. Την πολιτική μεταφοράς θα λέγαμε. Γιατί δεν θα συμφωνήσουμε με την άποψη ότι δημιουργήθηκε κάποιο κενό μεταφοράς μέσα από τους μηχανισμούς της αγοράς και ήλθε το ταξί και το κάλυψε. Εμείς θα πούμε ότι δημιουργήθηκε εσκεμμένα αυτό το κενό της μεταφοράς και εσκεμμένα αναπτύχθηκε το ταξί!

Πως; Γιατί τα μέσα μαζικής μεταφοράς ήθελαν κεφάλαια, ήθελαν επενδύσεις, ήθελαν υποδομή. Οι κυβερνήσεις μέχρι σήμερα και αυτό δεν το λέω για να καταλογίσουμε κομματικές ή πολιτικές ευθύνες, ούτε σήμερα ήλθαμε να κρίνουμε κάτι τέτοιο, αλλά έχει σημασία να δούμε ποιά άλλη πολιτική χρειαζόμαστε και με αυτό το σκεπτικό θίγω το ζήτημα αυτό. Δεν ανέπτυξαν τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Επρεπε όμως ο κόσμος να πάει στις δουλειές του. Ποιά εναλλακτική λύση βρήκανε; Ανάπτυξη του ΙΧ και του ταξί.

Ηδη από το 1960 - 65 έδιναν τις άδειες με τον τρόπο που τις έδιναν. Θα πως έτσι χαριτολογώντας ότι, παλιά στους ολυμπιονίκες δίνανε την ελιά, εδώ εμείς δίναμε ταξί!

Και μέσα από αυτόν όλο τον μηχανισμό ποιός έβγαινε ωφελημένος; Κατά την άποψή μας έβγαιναν οι μεγάλες εταιρείες - αντιπροσωπείες, είτε ανταλλακτικών, είτε λάστιχων, είτε καύσιμων. Και για μας ένα μέρος του εισοδήματος του εργαζόμενου μεταφερόταν μέσα από ολόκληρο αυτό το μηχανισμό σ' αυτή την κατεύθυνση.

Νομίζουμε ότι σήμερα η ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς δεν παίρνει άλλη αναβολή. Το Ταξί το έχουμε κάνει μινι-μπας, για να μην πω λεωφορείο. Πατήσια - Αμπελόκηποι παίρνουμε τετραπλή και πενταπλή. Γιατί; Μήπως φταίει ο εργαζόμενος στο Ταξί; Βέβαια κι εμείς έχουμε ευθύνες και θ' αναφερθώ σ' αυτές αν μου δοθεί η ευκαιρία.

Ενα άλλο ζήτημα τώρα, που λειτουργεί και που λειτούργησε, αυτά τα χρόνια και ιδεολογικά. Επειδή είμαι εργαζόμενος στο ταξί παίρνω πολύ κόσμο, που κάθεται μισή ώρα στη στάση, ψάχνει για ταξί, καθυστερώ να έλθω 5 λεπτά «αμάν, τι γίνεται με τα ταξί; δεν τα βρίσκουμε...». Δηλαδή, ο κόσμος έχει μάθει να παραπονιέται για το Ταξί και δεν έχει μάθει να διαμαρτύρεται και ν' αγωνίζεται για το μέσο μαζικής μεταφοράς, για το τρόλλεϋ, για το λεωφορείο και για να μπορέσει να πάει σωστά και φθηνά στη δουλειά του.

Ναι πως ιδεολογικά, έχουμε κι εμείς εδώ τις ευθύνες μας σαν σωματείο οδηγών Ταξί. Εχουμε ευθύνες και το ΣΑΤΑ και οι οδηγοί ατομικά ότι δεν έχουμε θίξει τέτοιου είδους ζητήματα και δεν έχουμε βγεί έξω στον κόσμο για να τον ενημερώσουμε και να του εξηγήσουμε, αλλά μερικές φορές στεκόμαστε στενά, θα έλεγα, σε πλαίσια καθαρά συνδικαλιστικά.

Θα ήθελα να σας πω ένα ζήτημα χαρακτηριστικό σε σχέση με το πως μας αντιμετώπιζε η Πολιτεία μέχρι πριν λίγο καιρό. Εμείς οι οδηγοί δεν έχουμε συλλογική σύμβαση εργασίας. Ζητάμε συλλογική σύμβαση εργασίας. Ξέρετε τι μας λέει η Πολιτεία και τι μας θεωρούν; Εργολάβους μας θεωρούν. Θεωρούν ότι κάνουμε μίσθωση προσοδοφόρου πράγματος. Ετσι, ευνοεί η ίδια η Πολιτεία σήμερα έναν εργαζόμενο να νοικιάζει το Ταξί με 3.500 ή με 4.000 τη βάρδια και ό,τι «κονομήσει». Και η ίδια η Πολιτεία είναι που σπρώχνει αυτόν τον εργαζόμενο να πάρει και διπλή και τριπλή και τετραπλή για να «κονομήσει».

Στους δε ιδιοκτήτες έχουν εμφυσήσει την ψυχολογία του μικρομαγαζάτορα. Εχεις το μαγαζάκι σου, βγες και «κονόμα».

Αυτά είναι πολύπλοκα ζητήματα. Δεν μπορούμε να τα παλέψουμε από την μια στιγμή στην άλλη. Χρειάζεται η βοήθεια των επιστημόνων και των ειδικών. Αναφέρθηκε πρωτύτερα ότι ζητήθηκε η βοήθεια αυτή. Τουλάχιστον από το σωματείο το δικό μας ποτέ δεν ζητήθηκε. Είμαστε διατεθειμένοι να την προσφέρουμε και έχουμε τα μέσα να την προσφέρουμε. Ακόμα και ταξί μπορούμε να διαθέσουμε για να κάνουμε τέτοιου είδους μελέτες.

Υπάρχουν αρκετές προτάσεις και απόψεις που έχουμε εκφράσει. Χρειάζεται μια άλλη τιμολογιακή πολιτική. Αλλά, τιμολογιακή πολιτική που να δένεται με την ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς. Είχε προτείνει ο κ. Μαρίνος στον Οικονομικό Ταχυδρόμο να αυξηθεί το ταξί κατά δύο ή τρεις φορές. Εμείς σαν Σωματείο δεν συμφωνήσαμε, αν και από μια άποψη θα μπορούσαμε να πούμε ότι θα «κονομήσουμε», αν μπαίναμε στην ψυχολογία αυτή. Δεν μπήκαμε στην ψυχολογία αυτή για τον εξής λόγο. Σήμερα το ταξί το χρησιμοποιεί ο εργαζόμενος, δεν το χρησιμοποιούν τα υψηλά εισοδήματα, πράγμα που αναφέρθηκε πιο μπροστά και στην μελέτη. Εάν ακριβύνει δύο και τρείς φορές, ποιός θα επιβαρυνθεί; Μήπως έχουν αυτή τη στιγμή τα λεωφορεια τη δυνατότητα να μεταφέρουν αυτά τα εκατομμύρια του κόσμου;

Γιατί, θα μου επιτρέψετε να πω, ότι το νούμερο που δόθηκε ως προς την μεταφορά είναι χαμηλό. Εμείς με υπολογισμούς μας αλλά και μέσα από τα επιμέρους στοιχεία που αναφέρθηκαν βγάζουμε ένα όγκο μεταφοράς περίπου στα 300-350 εκατομμύρια άτομα το χρόνο, όταν τα μέσα μαζικής μεταφοράς φτάνουν μόλις και μετά βίας τα 500 εκατομμύρια.

Λοιπόν, η τιμολογιακή πολιτική πρέπει να είναι αλληλένδετη κατά την άποψή μας. Νομίζουμε ότι μπορούμε να ξεκινήσουμε από μια θετική διαπίστωση όλων εδώ: Χρειάζεται ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς. Το Ταξί να παίξει το ρόλο του, δηλ. της ειδικής μεταφοράς. Να είναι συμπληρωματικό.

Τώρα να δούμε το ζήτημα για την υγραεριοκίνηση, που πρέπει να το συνδέσουμε με το θέμα «καύσιμο». Επειδή είσαστε ειδικοί γι' αυτό θα προσέξω. Εμείς λέμε ανοιχτά, δεν είμαστε κατά της νέας τεχνολογίας. Η νέα τεχνολογία, όμως, δεν είναι μόνο η αμόλυβδη. Και στους κινητήρες ντήζελ υπάρχει νέα τεχνολογία, η οποία εξελίσσεται ραγδαία και ίσως είναι καλύτερη από την αμόλυβδη. Εχουν γίνει δοκιμές με επιτυχία. Χαρακτηριστικά ένα αυτοκίνητο σε συνθήκες πόλης καίει μόνο στα 3,2 λίτρα.

Αυτή η εξέλιξη στους ντήζελ υπάρχει σε διάφορες αυτοκινητοβιομηχανίες.

Αν θέλετε και στο γκάζι υπάρχει εξέλιξη. Εδώ όμως έχουμε ορισμένες επιφυλάξεις. Σαν σωματείο δεν αποκλείουμε τίποτα και είμαστε ανοιχτοί να συζητήσουμε για να βρούμε το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα.

ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΤΡΟ

Εισηγητής: **Α. Τρίτσης.**

Κατ' αρχήν, θεώρησα ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα την παρέμβαση του κυρίου Βόσκογλου. Και ελπίζω να μου χαρίσετε τους τόμους που προσπάθησα κάποτε να τους πάρω και μου είπαν ότι είχαν τελειώσει.

Το πρόβλημα που συζητάμε γεννιέται και υπάρχει σε όλη αυτή την περιοχή που είναι η περιοχή Αττικής. Συνηθίζουμε να βλέπουμε πάντα ένα χάρτη που είναι το κέντρο της Αθήνας και νομίζουμε ότι αυτό είναι το πρόβλημα. Δεν είναι το πρόβλημα. Αυτό είναι μία οπτική απάτη και όχι μόνο. Και με την ιστορία αυτής της περιοχής που είναι μία δεύτερη Αθήνα πια, τα αυθαίρετα που έγιναν μόνιμη κατοικία, κ.λ.π., είναι μια πόλη όπως είναι αυτή εδώ.

(Προβάλλονται διαφάνειες)

Οι δε οικοδομικοί συνεταιρισμοί έχουν 200.000 στρέμματα στα χέρια τους όταν όλη η δομημένη Αθήνα είναι 300 χιλιάδες στρέμματα. Αρα, το πρόβλημα είναι αυτή η περιοχή ολόκληρη. Δεν έχει νόημα καμμία συζήτηση εάν δεν έχουμε κατά νου αυτή την ευρύτερη περιοχή. Γι' αυτό ήταν και τρομακτικά ενδιαφέρουσα η πρόταση που μας ανέπτυξε ο κύριος Βόσκογλου.

Ερχόμαστε στο μετρό. Επειδή ανήκω σ' εκείνους που παλεύουν την ιδέα του μετρό από το '65, να γίνει το μετρό, είμαι βέβαιος ότι αυτή η λύση που υποτίθεται ότι δόθηκε τώρα ήταν ακριβώς για να μην γίνει το μετρό. Συμφωνώ με τον εκπρόσωπο των ταξί, ότι το κύκλωμα καύσιμα - ανταλλακτικά - εισαγωγείς δεν θέλουν μετρό στην Αθήνα.

Κι εδώ θέλω πλέον πραγματικά να κάνω μια τεχνική παρέμβαση, αφήστε την πολιτική. Το μετρό που συζητιέται είναι μια γραμμή απ' εδώ, εκεί. Η μία, η οποία δεν θα γίνει ποτέ, είναι του Κεραμεικού. Θέλω να ρωτήσω τον κύριο Δεϊμέζη, πραγματικά έχει μελετηθεί η γραμμή 3 του Κεραμεικού; Που θα πάει ο Κεραμεικός επάνω; Η άποψή μου είναι ότι υπάρχουν τόσα ανοιχτά ερωτήματα που καλύτερα να την ξεχάσουμε. Αλλά, εν πάσει περιπτώσει, ας πούμε ότι υπάρχει.

Εδώ σχηματικά είναι ένας σταυρός που πάει απ' εδώ εκεί. Οταν ρώτησα τους οποιουσδήποτε συγκοινωνιολόγους οι οποίοι δεν χωθήκανε μέσα σ' αυτόν τον σταυρό εδώ, αλλά είδανε αυτό το σύστημα, τους είπα πέστε μου ότι έστω τελείωσε αυτό το μετρό, τι επιπτώσεις θα έχει εδώ; Η απάντηση ήταν ότι, δεν θα γίνουν αισθητές έτσι κι αλλιώς. Το να πας από το κέντρο στο κέντρο και από το κέντρο στο κέντρο, γιατί περί αυτού πρόκειται, αυτό είναι η κεντρική περιοχή της Αθήνας. Η γραμμή Σεπόλια - Δάφνη, είναι η

κεντρική περιοχή του συστήματος στο οποίο αναφερόμαστε. Δεν είναι η περιοχή μεγάλη.

Αρα, μιλάμε για ένα έργο το οποίο αν το δεις συγκεκριμένα είναι αυτό εδώ. Εχεις τη γραμμή ΗΣΑΠ την σημερινή, είναι η μία γραμμή αυτή που είναι Σεπόλια - Δάφνη, και η άλλη.... Κι εδώ θέλει ο κύριος Δεϊμέζης, που πραγματικά ήταν ενδιαφέρουσα η παρέμβασή του, να μας πει συγκεκριμένα, τι θα γίνει κατά τη διάρκεια αυτής της κατασκευής; Σε ποιό συγκεκριμένο κομμάτι, που είναι αυτό απ' εδώ έως εκεί, είναι ανοικτό όρυγμα, κατά μήκος της Μεσογείων. Θα λειτουργεί η Μεσογείων για δέκα χρόνια; Αυτό που σας λέω είναι ότι δεν θα λειτουργεί.

Εγώ δεν έχω δει, κύριε Δεϊμέζη, καμμία μελέτη. Απλώς ακούω ότι πρέπει να ενημερώσουμε το λαό, ποιές θα είναι οι επιπτώσεις στην κυκλοφορία από την κατασκευή του έργου. Ας φανταστούμε ότι αρχίζει η κατασκευή του, που χρειάζεται εργοτάξια, χρειάζεται αποκομιδή προϊόντων εκσκαφής, χιλιάδες φορτηγά αυτοκίνητα από το σημερινό κορεσμένο οδικό δίκτυο και στη μεγαλύτερη έκταση των 19 μόνο χιλιομέτρων - όλο το έργο είναι 19 χιλιόμετρα, το μίνιμουμ σύστημα που αναφέρουν όλοι, όσοι έχουν μελετήσει το σύστημα μέσου σταθερής τροχιάς χρειάζεται 200 χιλιόμετρα και το μεγαλύτερο μέρος αυτών των 19 χιλιομέτρων είναι ανοικτά ορύγματα. Τι θα γίνει κατά την διάρκεια αυτών των χρόνων; Εγώ λέω θα είναι 10 χρόνια, ας πούμε όμως ότι θάναι 6 χρόνια ή 5 χρόνια που αποκλείεται. Ας πούμε λοιπόν ότι θα είναι έτοιμο για την χρυσή Ολυμπιάδα, που ο θεός να βάλει το χέρι του, πρωταθλητής Ελλάδας είμουνα ως γνωστόν.

Τι θα γίνει; Εγώ θέλω κάποιος να μου πει συγκεκριμένα κατά την διάρκεια αυτών των χρόνων τις συνθήκες θα δημιουργηθούν. Θα επιδεινωθούν; Ωραία! Εάν οι συνθήκες οι σημερινές απόλυτου κορεσμού επιδεινωθούν, τι θα συμβεί στην Αθήνα; Αυτή την απάντηση δεν την άκουσα. Θέλω να την ακούσω από τον κύριο Δεϊμέζη. Να μου πει ότι είναι δυνατόν να φτιαχτεί αυτό το μετρό και για 5 χρόνια να μην χειροτερεύσουν οι συνθήκες του κέντρου. Και εάν θα χειροτερεύσουν, που θα μου πει βεβαίως ότι θα χειροτερεύσουν, τεχνικός είναι, πόσο θα χειροτερεύσουν. Και το κέντρο το αντέχει;

Και η ερώτηση που θα μου κάνει κάποιος: μα κύριε Τρίτση, δεν θέλετε να γίνει κάποια στιγμή το μετρό; Δεν είναι έτσι. Εδώ ακριβώς είναι η παγίδευση νομίζω συγκεκριμένων συμφερόντων που από το 1976 προτείνανε αυτό. Ενας που έχει μυαλό κοινής λογικής, όπως κάποιος που είπε χθες και ορθώς το είπε, θα άρχιζε από ένα σύστημα τέτοιο κορεσμένο ειδικότερα εδώ, από εκεί; Γιατί δεν θα έπαιρνε πρώτα τις μεγάλες μετακινήσεις που είναι εύκολες - και πάει και η γραμμή του ΟΑΣ - γιατί θα πάρεις πρώτα τις μεγάλες, και όταν ανακουφίσεις αυτό το ευρύτερο σύστημα αρχίζεις να μπαίνεις μέσα και δημιουργείς πρόσθετο πρόβλημα στην ήδη κορεσμένη περιοχή. Γιατί αρχίζουμε από το δύσκολο μέρος;

Η απάντηση που έχει δοθεί από σοβαρούς του Υπουργείου Δημοσίων Εργων είναι γιατί είναι αφανές, πανάκριβο και χρόνιο και όποιες εταιρείες υπογράψουν λύσανε το πρόβλημά τους επ' άπειρο. Αυτό δεν συζητιέται πια. Αντε να ελέγχεις τώρα αν είναι προϊόντα εκσκαφής βράχου ή μαλακό χώμα ή τα υπόλοιπα. Τα ξέρουμε αυτά.

Σε σχέση με την πρόταση των συγκοινωνιολόγων, για την οποία μιλήσανε και σήμερα, με τον ίδιο προϋπολογισμό περίπου βγαίνει, αν πάρουμε όχι μόνο το σύστημα της Γκρενόμπλ, το οποίο μπορεί να λύσει το 70% του προβλήματος, γιατί η μοναδική μελέτη που υπάρχει, του ΟΑΣ, στην οποία αναφέρθηκε ο κύριος Βόσκογλου, δεν βρήκε πουθενά αυτούς τους φόρτους που

να δικαιολογούν το βαρύ μετρό. Πουθενά απολύτως, σε καμμία διαδρομή. Θέλουμε κι εδώ απάντηση, κύριε Δεϊμέζη.

Αυτό το μετρό που σχεδιάστηκε, θα σας δείξω μία διατομή μετά, βγήκε με βάση ότι θάχουμε 40.000 μετακινήσεις. Που τις βρήκατε αυτές; Οτι κάποια στιγμή θα μεγαλώσουν; Μα, αφού τα κέντρα γύρω γύρω μεγαλώνουν. Αρα, αυτές οι μετακινήσεις μειώνονται όσο προχωρεί ο χρόνος γιατί παίρνει βάρος η Κηφισιά, η Γλυφάδα, όλα αυτά. Αυτό λέει η πολεοδομία. Και συζητάτε σοβαρά ότι η λογική του '76 θα ισχύσει το '96; Γιατί αυτή η μελέτη είναι του '76 και το Τεχνικό Επιμελητήριο με τον Κουλουμπή πρόεδρο είχε επιτεθεί σ' αυτές τις δύο γραμμές από το 76, 78, ότι πρόκειται περί απάτης! τι έγινε μετά κι αυτές δεν έγιναν απάτη; Αλλαξε η Αθήνα;

Εδώ έχει σημασία αυτά τα δύο συστήματα να τα δείτε με το πνεύμα ότι αντί του κόστους των 200 δις μπορεί στ' άλλα ελαφρά συστήματα να φτιάξεις περίπου όλο το σύστημα, το υπόλοιπο, κάνοντας τα 19 χιλιόμετρα 200. Αυτό είναι η σχέση. 1/10 είναι το επιφανειακό.

Και το τελευταίο που θέλω να σας δείξω είναι αυτό εδώ. Είπατε ότι οι διατομές δεν είναι έτσι. Προσέξτε, σήμερα οι διατομές που γίνονται είναι αυτές, που είναι 78 τετραγωγικά μέτρα η διατομή του τούννελ. Πιο μπροστά μάλιστα ήταν και μια νέα κοπέλλα, η οποία προσπάθησε να χλευάσει, επειδή πέρασα απ' εκεί, δεν ξέρω αν είναι εδώ, ελπίζω να είναι παρούσα, ότι θα βάλουμε μικρά τραινάκια μέσα στο τούννελ, και νομίζω ότι είναι και δημοσιογράφος, αύριο θα το διαβάσουμε αυτό. Αποφάσισε ότι είναι εμπειρογνώμων η κυρία! Εμείς έχουμε περάσει όλη τη ζωή μας πια στην πολεοδομία, στην τεχνική, αποφάσισε μία νεαρά δημοσιογράφος ότι αυτό δεν είναι και αύριο θα διαβάσουμε στις εφημερίδες «πάλι ο κύριος Τρίτσης μας είπε τα δικά του». Εμπειρογνώμων η κυρία! Είναι εδώ; Θα ήθελα πραγματικά έτσι να ενθουσιαστώ να την δω... έφυγε.

Λοιπόν, αυτή είναι η διατομή που έχει επιλεγεί. Κι εδώ θα ήθελα μια συγκεκριμένη απάντηση, γιατί επελέγησαν αυτά τα βαρειά βαγόνια. Τα οποία βαγόνια είναι αυτά του ΗΣΑΠ, τα σημερινά. Αυτό το βαρύ βαγόνι δεν βγαίνει στην επιφάνεια να περπατήσει και να γίνει και αυτό που είδατε στην Γκρενόμπλ και δεν πάει και υπερυψωμένο. Για να το κάνεις υπερυψωμένο πρέπει να κάνεις τέτοιες κατασκευές που καλύτερα να το ξεχάσετε.

Το ερώτημα το απλοϊκό, είναι: γιατί δεν μπαίνουμε σε μικρότερα βαγόνια; Οι ίδιες τροχιές είναι, δεν συζητάμε για την τροχιά, την έκταση, μιλάμε για το βαγόνι, τη διατομή. Και εάν το βαγόνι, το οποίο τότε μπορεί να γίνει πιο ευέλικτο πια και στην επιφάκεια και υπερυψωμένο και παντού, τότε τι κάνεις; Κάνεις τούννελ πολύ μικρότερα και... αυτό εδώ είναι 48 τετραγωνικά μέτρα αν χρησιμοποιήσεις μία άλλη τεχνολογία, δύο tubes ή δίδυμο, αλλά σημασία έχει ότι εφ' όσον μπει στη λογική του ελαφρού, του LRT, οι διατομές πλέον από αυτές γίνονται τέτοιες.

Γιατί δεν γίνονται στην Ελλάδα αυτές όταν σε όλο το κόσμο πλέον οι διατομές είναι αυτές; Και δεν ισχύει αυτό που είπε ο κύριος Δεϊμέζης ότι είναι μόνο οι σταθμοί. Είναι και τα τούννελ, είναι και το κόστος κι εδώ είναι η μανούβρα. Και το αεροδρόμιο των Σπάτων και αυτό το έργο έγινε μόνο για τους εργολάβους εκσκαφών.

Ισως σας ενδιαφέρει αυτό εδώ, μια περιπέτεια που είχα ως Υπουργός Χωροταξίας. Οταν συζητάγαμε το θέμα του αεροδρομίου, γιατί σας είπα κάτι γρήγορα χθες και μου είπε κάποιος ότι ήμουν πολύ οξύς και τα υπόλοιπα, δεν ξέρω αν με έχετε γνωρίσει υπό άλλη φάση και με βρίσκετε οξύ, αλλά

όταν ετέθη για πρώτη φορά θέμα του αεροδρομίου του Ελληνικού, ότι υπάρχει κορεσμός, μελετήθηκαν διάφορες λύσεις. Και το Επιτελείο Αεροπορίας μελέτησε αυτή τη λύση. Εδώ είναι ο σημερινός διάδρομος και είπε ότι μπορεί να γίνει αυτός ο διάδρομος στην Θάλασσα.

Συζητήθηκε και βγαίνει και ο άξονας όπως βλέπετε από τις κατωκημένες περιοχές. Αρα, εφ' όσον το θέμα ήταν κορεσμού, υπήρχε αυτή η λύση. Και η οποία λύση ήταν ακριβώς το 1/12 της λύσεως Σπάτων ή άλλου αεροδρομίου, εάν πράγματι ήταν θέμα κορεσμού. Η λύση υπάρχει, την έδωσα εγώ στο επιτελείο αεροπορίας, μια πλήρη μελέτη. Την έδωσα επίτηδες στον ΟΛΠ, επειδή ο ΟΛΠ έχει κάνει μελέτες στον όρμο του Σαρωνικού. Ζήτησα και από λιμενολόγους του Υπουργείου Δημοσίων έργων, λέω, πέστε μου πως την κρίνετε την μελέτη, σωστή; Κανονική; Πληρέστατη; Εντάξει.

Και σας θυμίζω αυτό το ερώτημα που έθεσα χθες. Εάν ήταν θέμα κορεσμού υπήρχε αυτή η λύση που βγάζει και ένα μεγάλο μέρος της κινήσεως του Ελληνικού. Αλλά, τώρα, με την απομάκρυνση της Αμερικάνικης βάσης ούτε θέμα κορεσμού στο Ελληνικό υπάρχει, άρα, δεν χρειάζεται και δεύτερο αεροδρόμιο. Δεν είναι να πάμε στα Σπάτα για να κλείσουμε το Ελληνικό. Θα έχουμε το Ελληνικό και τα Σπάτα και υπάρχει και το αεροδρόμιο της Τανάγρας, σε απόσταση 59 χιλιομέτρων από την Αθήνα που είναι άψογο για αεροδρόμιο.

Γιατί, λοιπόν, δεν κλείνουν και τα δύο αεροδρόμια, που έχουν δύο πολύτιμες εκτάσεις και να πάμε στην Τανάγρα που είναι και σωστό το αεροδρόμιο, και εάν θέλετε, να έχουμε και ένα τοπικό, δεν ξέρω για ποιούς λόγους, το διαδρομάκο στη θάλασσα.

Αυγό του Κολόμβου. Γιατί δεν γίνονται αυτά; Υπάρχει κάποια τεχνική απάντηση από κάποιον; Θέλω να την ακούσω, γιατί κι εγώ τεχνικός είμαι. Ευχαριστώ.

ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ

Ν. ΒΟΣΚΟΓΛΟΥ: (Συγκοινωνιολόγος - Μηχανικός).

Θέλω ν' αναφερθώ σε τρία στοιχεία. Θ' αρχίσω από το τελευταίο που αφορούσε την παρέμβαση για τα θέματα των Ταξί. Απλώς, θα σας αναφέρω κάτι. Κάποτε νομίζω γύρω στο 1984 έχοντας τότε φρέσκα στοιχεία από την μελέτη προέλευσης προορισμού, κάναμε ορισμένους υπολογισμούς, όχι στα πλαίσια κάποιας συγκεκριμένης μελέτης, στο περιθώριο θα έλεγα κάποιας μελέτης και είχαμε τότε διαπιστώσει ότι, η μέση μετακίνηση π.χ. ήταν της τάξεως των 2 χιλιομέτρων και κάτι αν θυμάμαι σωστά.

Το κόστος, όχι τι πληρώνει ο επιβάτης, το κόστος για να μετακινηθεί κάποιος με ταξί ήταν τότε φθηνότερο από το να μετακινηθεί το ίδιο άτομο με αστική συγκοινωνία. Ηταν ένας παραλογισμός τον οποίο διαπιστώσαμε και πραγματικά μας είχε αφήσει άναυδους τότε. Στο σύνολο της οικονομίας, δηλαδή, ο πελάτης τότε, ο επιβάτης της αστικής συγκοινωνίας πλήρωνε δεν θυμάμαι, 20, 30 δραχμές, κάτι τέτοιο, το τι στοίχιζε, όμως, η μεταφορά αυτή του επιβάτη μαζί με τις επιδοτήσεις, τα δάνεια και όλα τα υπόλοιπα, τελικά ανέβαζε τη δαπάνη που πληρώνει το κοινωνικό σύνολο γι' αυτή τη μεταφορά αυτού του ανθρώπου στη μέση μετακίνηση, να είναι μεγαλύτερη από ό,τι πληρώνει στο ταξί, όπου και κάποιος επαγγελματίας ζει από αυτή την ιστορία.

Δεν ξέρω αν αυτή η κατάσταση έχει ανατραπεί τώρα. Και θα ήταν ενδιαφέρον κάποια στιγμή να το δούμε. Σας λέω, πάντως, ότι σε κάποια χρονική στιγμή υπήρχε αυτός ο παραλογισμός.

Δεύτερον, θέλω να πω μερικά πράγματα για τις λωρίδες αποκλειστικής κυκλοφορίας που είπε ο κύριος Νάθενας. Εμείς στον ΟΑΣ έχουμε κάνει μια προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή και έχουμε μια μεγάλη απογοήτευση. Δυστυχώς δεν μπορεί να περάσει η νοοτροπία που λέει, ας κοιτάξουμε την μεταφορά ατόμων. Και άλλοι ομιλητές το είπαν εδώ και το τόνισαν ότι, ας κοιτάζουμε πόσα άτομα μεταφέρουμε και όχι πόσα οχήματα. Εχουμε κάνει, λοιπόν, διάφορες προσπάθειες,- δεν είμαστε φορέας με δυνατότητα υλοποίησης, κάποιοι άλλοι πρέπει να υλοποιούν. - Αυτοί οι άλλοι δεν φάνηκαν και τόσο πρόθυμοι να υλοποιήσουν τα θέματα αυτά.

Τώρα, έχουμε μια τέτοια προσπάθεια στα σκαριά. Τελειώνει αυτές τις ημέρες. Πρόκειται για αποκλειστική λωρίδα στη Βασιλίσσης Σοφίας. Ενα δρόμο που όλοι μας ξέρουμε τι προβλήματα παρουσιάζει και ξέρουμε και πόσες γραμμές περνούν απ' εκεί. Ευελπιστούμε ότι μέσα σε ένα κλίμα καλό για το νέφος και τα λοιπά θα μπορέσουμε να προωθήσουμε αυτή μας τη σκέψη. Είμαστε, λοιπόν, κοντά στο τέλος μιας μελέτης και απλώς εύχομαι να μπορέσουμε να το προχωρήσουμε. Εχουμε έτοιμες μελέτες και για άλλες περιπτώσεις, αλλά μένουν στα ντουλάπια μας.

Τώρα, λοιπόν, θέλω να έλθω στο κυρίως θέμα και αυτό αφορά τα όσα ειπώθηκαν χθες από τον κύριο Τρίτση για κάποια μελέτη που εκπόνησε ο ΟΑΣ

κάποτε, τον Απρίλιο του 1984, καθώς και αυτά που είπε ο κύριος Δεϊμέζης σήμερα το πρωί. Θέλω, λοιπόν, να πω το εξής, ότι πράγματι, το 1983 κάναμε τη μελέτη προέλευσης - προορισμού, ολοκληρώθηκε το 1984 και τότε μας δόθηκε εντολή να μελετήσουμε το τι σημαίνει η επιβατική κίνηση στη γραμμή Β, στη γραμμή 2 του μετρό από τα Σεπόλια στη Δάφνη. Μας ζητήθηκε δε αυτό να γίνει σε ένα χρονικό ορίζοντα τριών εβδομάδων, που όπως καταλαβαίνετε είναι πολύ μικρός για να κάνουμε μια τέτοια μελέτη.

Ομως, εκείνη την εποχή, ήμασταν οι μόνοι που είχαμε στοιχεία για να κάνουμε αυτή την δουλειά πράγμα που εξακολουθεί και σήμερα. Η γραμμή Β, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις με βάση τις οποίες αποφασίστηκε η κατασκευή της την ώρα αιχμής και στην κατεύθυνση αιχμής, έχει 19.000 επιβάτες. Σας λέω, λοιπόν, σήμερα ότι π.χ. η γραμμή του ΗΣΑΠ είναι στις 16.000 Εχει περιθώρια να πάει περισσότερο, το έχουμε εντοπίσει αυτό και κάτι θα προσπαθήσουμε να κάνουμε στην κατεύθυνση αυτή.

Εν πάσει περιπτώσει, όμως, οι εκτιμήσεις εκείνες μιλούσαν για 19.000 στην κατεύθυνση και στην ώρα αιχμής. Που βασίστηκαν; Βασίστηκαν στη μελέτη που έκανε το γραφείο Σμιθ το 1961 και την ανανέωσε το 1971 καθώς και σε πολύ - πολύ χονδρικές εκτιμήσεις, σε μια Αθήνα η οποία αλλάζει τόσο ραγδαία.

Εμείς, λοιπόν πήραμε τα στοιχεία του 1983 και μέσα σ' αυτές τις τρεις εβδομάδες κάναμε μια μελέτη. Το 19.000 σημειώστε, που ανέφερε ο κ. Δεϊμέζης, είναι οι εκτιμήσεις των μελετητών της γραμμής αυτής για το 1985. Αν λειτουργούσε η γραμμή το 1985, λέγανε οι μελετητές, θα κουβαλούσε 19.000 επιβάτες στην ώρα αιχμής στην κατεύθυνση αιχμής. Εμείς, λοιπόν, είμασταν στο '83 και είπαμε ωραία, '83, '85 το ίδιο είμαστε, ας δούμε τι γίνεται, με στοιχεία πλήρως αξιόπιστα. Στα προηγούμενα υπάρχουν ερωτηματικά, κάναμε λοιπόν τις εκτιμήσεις μας. Αυτό, λοιπόν το 19.000 εμείς το βγάλαμε 7.500.

Και ζητήσαμε τότε, επειδή το θέμα είναι ιδιαίτερα σοβαρό, να το ξαναμελετήσουμε και να προχωρήσουμε στο βάθος που έπρεπε. Γιατί όπως σας είπα ήταν μια δουλειά τριών εβδομάδων. Οι ενδείξεις μας με στοιχεία, πραγματικά στοιχεία, αξιόπιστα στοιχεία ήταν αρνητικές στο θέμα. Ζητήσαμε, λοιπόν, να προχωρήσουμε σε λεπτομερειακή μελέτη. Ποτέ δεν μας δόθηκε ένα πράσινο φως να προχωρήσουμε και έτσι εκεί έχουμε μείνει ακόμη και σήμερα.

Συνεχίζοντας αυτό το σκεπτικό, θα πω το εξής: Οι μελέτες που βγάλανε, αυτό το 19.000, βασίστηκαν σε ένα άλλο ρυθμιστικό σχέδιο που δεν ήταν, βέβαια, επίσημο, αλλά υπήρχε εκείνη την εποχή σαν σκέψη και έλεγε: το κέντρο του κόσμου είναι το κέντρο της Αθήνας. Σήμερα, έχουμε ένα νομοθετημένο ρυθμιστικό σχέδιο, το οποίο είναι εντελώς διαφορετικό. Λέει, αποκέντρωση. Το παλιό ρυθμιστικό στο οποίο βασίστηκε αυτή η μελέτη, η παλιά μελέτη των 19.000, έλεγε πληθυσμός της Αθήνας 4.200.000. Το τωρινό ρυθμιστικό έχει άλλους στόχους, τουλάχιστον 3.800.000 εάν θυμάμαι σωστά.

Ετσι, λοιπόν, για μένα υπάρχει ένα σοβαρό θέμα επανεκτίμησης της επιβατικής κίνησης και των δύο γραμμών. Σας είπα ότι μελετήσαμε τη μία γραμμή πρόχειρα και κατά την γνώμη μου σαν τεχνικός, αλλά και σαν Ελληνας καλούμαι να πληρώσω γι' αυτό το έργο, πιστεύω ότι υπάρχει ένα θέμα που πρέπει να κοιτάξουμε. Να ξαναεκτιμήσουμε την επιβατική κίνηση, να δούμε επιτέλους τι γίνεται. Αυτή είναι η θέση μου, αυτά ήθελα να πω.

Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ

Ευχαριστούμε κύριε Βόσκογλου. Στη συνέχεια θα δώσουμε το λόγο μόνο στον κύριο Ασημακόπουλο, δημοτικό σύμβουλο Δήμου Κηφισιάς, για δύο λεπτά, και πρέπει οπωσδήποτε να κάνουμε διάλειμμα, και στον κύριο Δεϊμέζη για ν' απαντήσει. Θα ακολουθήσουν οι υπόλοιπες εισηγήσεις.

Ο κ. Ασημακόπουλος.

ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (Δημοτικός Σύμβουλος Δήμου Κηφισιάς).

Κατ' αρχήν, ευχαριστώ πάρα πολύ το Προεδρείο για την διάθεση που είχε να οργανώσει αυτή τη συνάντηση - ομιλία και λυπάμαι γιατί δεν μπόρεσε να έλθει κάποιος χθες από τον Δήμο Κηφισιάς. Πήραμε την πληροφορία αυτή πολύ αργά.

Βέβαια, όλη αυτή η συζήτηση, η οποία έγινε για τα μέσα μαζικής μεταφοράς, νομίζω ότι σκοπό είχε εκτός από την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την προστασία του περιβάλλοντος.

Εμείς σαν Δήμος Κηφισιάς, το ξέρει πολύ καλά ο κύριος Βόσκογλου και άλλοι κύριοι εδώ ότι, δεν έχουμε δεχθεί τον κορμό Αθήνα - Κηφισιά. Είναι εύκολο να εξηγήσουμε γιατί δεν το έχουμε δεχθεί. Διότι ο κορμός, στο σημείο που επελέγη και τοποθετήθηκε δεν εξυπηρετεί τον σκοπό για τον οποίο έγινε, δηλαδή, σαν συγκοινωνιακός κορμός.

Τα λεωφορεία δεν προστατεύουν το περιβάλλον, αλλά βλάπτουν το περιβάλλον, διότι πηγαίνουν μέσα στο κέντρο και μετά γυρίζουν εκεί που λέγεται «η θέση του κορμού» στο Ζηρίνειο, στη Βίλλα Καζούλη.

Το τονίζω και τώρα, το έχουμε τονίσει κι άλλη φορά μέσα από τα εκάστοτε δημοτικά συμβούλια, ότι δεν το αποδεχόμεθα.

Εμμένουμε και θα εμμένουμε και στο μέλλον στην μεταφορά του κορμού Αθήνα, όχι Κηφισιά, αλλά Αθήνα - Νέα Ερυθραία, επειδή ο Δήμος Νέας Ερυθραίας το δέχεται, το επιθυμεί και θέλει να μεταφερθεί εκεί.

Επομένως, εάν θέλουμε να προστατευθεί, το προάστειο που λέγεται Κηφισιά, όλοι την αγαπούν, πρέπει να μεταφερθεί ο κορμός στη Ν. Ερυθραία. Επίσης, εμείς έχουμε ζητήσει σαν Δήμος Κηφισιάς, μέσα από ομόφωνες αποφάσεις των δημοτικών συμβουλίων που μερικώς έχουν γίνει αποδεκτές από τους αρμοδίους κρατικούς φορείς, να γίνει ο σημερινός τερματικός σταθμός των ΗΣΑΠ - θα έχετε υπόψη σας τις αποφάσεις του δημοτικού συμβουλίου, όχι μία τέσσερεις είναι - ότι, ζητούμε την κατασκευή του σημερινού τερματικού σταθμού των ΗΣΑΠ υπόγεια, με ταυτόχρονη επέκταση υπόγειας γραμμής του μετρό μέχρι το Μορτερό της Νέας Ερυθραίας, πράγμα που είναι επιθυμία όλων των βορείων προαστείων μετά την Κηφισιά.

Το ζητάμε αυτό διότι η Κηφισιά θα προστατευθεί από την μεγάλη κίνηση μια και έχουμε, εκτός από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, πολλά Ι.Χ. Η Κηφισιά σήμερα δεν είναι όπως παλιά. Εχει υποστεί πολύ μεγάλη βλάβη σε ό,τι αφορά το περιβάλλον της αλλά και την εξυπηρέτηση. Μας φορτώθηκαν και πολλά εμπορικά καταστήματα παρά τις αντιδράσεις μας και σήμερα αντιμετωπίζουμε οξύ πρόβλημα στάθμευσης αυτοκινήτων.

Αλλες αξιώσεις που έχει ο Δήμος της Κηφισιάς είναι η μεταφορά της γραμμής Δέλτα Φαλήρου - Κηφισιά στη Ν. Ερυθραία, που επίσης είναι επιθυμία του Δήμου Ν. Ερυθραίας. Μάλλον έχει καρποφορήσει κάπως, μέσα από τις αντιλήψεις του ΟΑΣ, και η πρότασή μας αυτή, η ειδική, να μεταφερθεί, δη-

λαδή, στη Ν. Ερυθρία ο κορμός Δέλτα Φαλήρου - Κηφισιά, επειδή στην πλατεία, μετά από τα έργα τα οποία έγιναν αντιμετωπίζουμε σοβαρότατο πρόβλημα όσον αφορά τους χώρους στάθμευσης των λεωφορείων.

Εγώ, βέβαια, σαν πρόεδρος της επιτροπής κυκλοφοριακού έκανα κάποια βελτίωση, αλλά δυστυχώς διαπίστωσα, στο 15νθήμερο που εφαρμόζεται εκεί στην πλατεία, ότι δεν απέδωσε. Αρα, πρέπει οπωσδήποτε τα λεωφορεία να μεταφερθούν στη Ν. Ερυθραία.

Αλλη απαίτηση του Δήμου μας είναι όταν φορείς όπως είναι ο ΟΑΣ ή ΕΑΣ και άλλοι συνδετικοί με τον ΟΑΣ φορείς, συζητούν αυτά τα θέματα περί κορμών, κ.λ.π., θα πρέπει να καλείται η τοπική αυτοδιοίκηση τουλάχιστον στις γραμμές που υπάρχει αντικείμενο για συζήτηση. Βέβαια μέχρι σήμερα έχουμε πολλές προσκλήσεις και έχουμε συμμετάσχει, αλλά θα θέλαμε αυτό να γενικευθεί και να πολλαπλασιαστεί, γιατί ίσως μέσα από εκεί να βγεί κάτι καλύτερο απ' αυτό που ισχύει σήμερα.

Και άλλη φορά που συμμετείχα σε τέτοια συνάντηση - συζήτηση είχα πει ότι είναι επιθυμία του Δήμου μας εάν είναι δυνατόν, μέχρις ότου ρυθμιστούν όλα αυτά τα μελλοντικά σχέδια των αρμοδίων κρατικών φορέων όπως είναι το μετρό και άλλα, να επεκταθεί το τράλλεϋ μέχρι την Κηφισιά. Νομίζω ότι δεν είναι πολύ δύσκολο.

Αλλά μετά από την ταινία που είδαμε για το περίφημο τανκ, εγώ τουλάχιστον ανασκεύασα τις απόψεις που είχα μέχρι σήμερα σε ό,τι αφορά τα μέσα μαζικής μεταφοράς και την ποιότητά τους. Δεν ξέρω εάν αυτό έχει γίνει γνωστό στους φορείς που έχουν την κύρια ευθύνη της σχεδιάσεως, της μελέτης και των αποφάσεων. Γι' αυτά και μόνο σας απασχόλησα και ευχαριστώ πολύ γιατί με ανεχθήκατε έστω και σε αυτό το μικρό χρόνο που μου έδωσε το Προεδρείο.

Δ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ.

Ευχαριστούμε πάρα πολύ. Χωρίς να θέλω ν' ανοίξω μια καινούργια συζήτηση, επειδή κατά τύχη εγώ είμαι ο μελετητής της κυκλοφοριακής οργάνωσης Ν. Ερυθραίας, θα ήθελα να πω, εκπροσωπώντας βέβαια μόνο τον εαυτό μου, ότι δεν υπάρχει θέμα αποδοχής αυτών των προτάσεων από το Δήμο της Ν. Ερυθραίας. Οχι βέβαια για λόγους τοπικιστικής κλίμακας, αλλά για λόγους ύπαρξης μετρό, το οποίο βοηθάει μια ολόκληρη ιστορία μετακινήσεων και για λόγους συγκεκριμένου οδικού δικτύου που αυτή την στιγμή δεν μπορεί να προσαρμοστεί σε ύπαρξη τέτοιου τερματικού.

Νομίζω ότι, όπως το έθεσε ο συνάδελφος κύριος Νάθενας, η παροχή χώρου για τερματικούς σταθμούς είναι θέματα κοινωνικού εξοπλισμού, αντίστοιχου με το πράσινο και των άλλων κοινωνικών λειτουργιών. Κάτω από αυτό το πρίσμα θα πρέπει να τοποθετείται και η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Πάντως, δεν νομίζω ότι αυτή τη στιγμή το θέμα αποτελεί πρόκληση για συζήτηση γιατί δυστυχώς δεν έχουμε χρόνο.

Θα παρακαλέσω τον κύριο Δεΐμέζη να περιοριστεί σε μια ολιγόλεπτη απάντηση.

Α. ΔΕΪΜΕΖΗΣ: (Πολιτικός Μηχανικός).

Θα προσπαθήσω να είμαι πολύ σύντομος, παρ' όλο που τα ζητήματα που ετέθησαν είναι πάρα πολλά. Το πρώτο είναι αυτό που έθεσε και ο κύριος Βόσκογλου: το μέγεθος της κυκλοφορίας, ο φόρτος του μετρό.

Ηδη σ' αυτά που σας είπα δέχομαι ότι, οι υπολογισμοί που έγιναν από

τους μελετητές του μετρό ήταν πάρα πολύ ψηλοί. Και βεβαίως, είναι γεγονός ότι, το 1986 εάν λειτουργούσε το μετρό, δεν θα είχε 19.000 επιβάτες, όπως είχε προβλεφθεί. Εγώ πιστεύω, όμως, ότι το 1996 ή το 2000 που θα τεθεί σε κυκλοφορία αυτή η γραμμή θα έχει τις 19.000

Για το 1996 οι ίδιοι μελετητές υπολόγιζαν 40.000 αριθμό επίσης υπερβολικό, δεν υπάρχει αμφιβολία και ζητούσαν αφ' ενός να γίνουν τα τραίνα οκτώ βαγονιών με αύξηση του μήκους των σταθμών από 110 σε 140 μέτρα και αφ' ετέρου μείωση της χρονοαπόστασης από 190 σε 90 δευτερόλεπτα, που απαιτεί αυτοματισμό απόλυτο, δηλαδή εξοπλισμό πολύ ακριβότερο από αυτόν που θα είχαν στην πρώτη φάση.

Το γεγονός ότι άλλαξε το ρυθμιστικό, ότι έγινε πολυκεντρικό, και τα λοιπά, όλα αυτά βεβαίως τα λαμβάνω υπόψη μου και είναι πολύ σωστά. Ενα όμως είναι το γεγονός, το οποίο ζούμε όλοι μας, ότι κάθε χρόνο στο κέντρο της πόλεως - και όταν λέω κέντρο εννοώ το χώρο μέσα στον οποίο θα καλύπτουν αυτές οι δύο γραμμές - η κυκλοφορία μεγαλώνει. Δεν νομίζω ότι υπάρχει κανείς ο οποίος να υποστηρίξει ότι η κυκλοφορία αυξάνει και δεν μπορούμε να προχωρήσουμε.

Τώρα, το θέμα είναι, το δεύτερο ζήτημα που έθεσε ο κύριος Τρίτσης, δηλαδή κατά πόσο θα έπρεπε ν' αρχίσουμε από την περίμετρο και να καταλήξουμε στο κέντρο ή ανάποδα. Κατ' αρχήν έχουμε την πείρα όλων των άλλων χωρών που ξεκινούν από το κέντρο και επεκτείνονται προς την περίμετρο. Αφ' ενός είναι αυτό, αλλά και το γεγονός ότι το κέντρο είναι το πιο δύσκολο, και αυτό αποτελεί επιχείρημα για ν' αρχίσουμε από το κέντρο διότι κάθε χρόνο που περνάει γίνεται ακόμα δυσκολότερο.

Οι μελέτες αυτές αφορούν την πρώτη φάση του δικτύου. Δεν σημαίνει ότι αυτές είναι και το σύνολο του δικτύου. Ωσπου να τελειώσουν αυτές θα έχουν δημοπρατηθεί οι επεκτάσεις τους. Επομένως, δεν μιλάμε για τα 9 χιλιόμετρα κάθε μιας γραμμής. Μιλάμε για το σύνολο των γραμμών σε κάποιον μελλοντικό ορίζοντα. Εάν δεν γίνει η αρχή, όμως, δεν μπορεί να γίνει και το τέλος. Δεν μπορούμε να τα κάνουμε όλα μαζί, διότι αυτή τη στιγμή ούτε από απόψεως χρημάτων μπορούμε να διαθέσουμε όλο το ποσόν, αλλά ούτε και από απόψεως ταλαιπωρίας του κόσμου, ν' αναστατώσουμε όλη την Αττική. Από κάπου θ' αρχίσουμε.

Τώρα, εάν πρέπει ν' αρχίσουμε τις δύο γραμμές συγχρόνως ή την μία, αυτό είναι κάτι που μπορεί να συζητηθεί.

Επίσης, απαντώ στο άλλο ερώτημα του κυρίου Τρίτση, δηλαδή κατά πόσον θα σκαφτεί η Μεσογείων ή η Κηφισίας. Οι προσφορές που έχουμε έχουν κατά 90-95% υπόγεια εκσκαφή σε όλες τις σήραγγες και υπόγεια εκσκαφή σε μερικούς κεντρικούς σταθμούς όπως ο Μοναστηράκι, το Ολυμπείο, η Ομόνοια και ίσως και η Ακαδημία, όπως προβλέπει κάποια απ' αυτές.

Επομένως, οι εκσκαφές από την επιφάνεια περιορίζονται μόνο στους σταθμούς και σε πολύ λίγες ακραίες περιοχές του δικτύου.

Α. ΤΡΙΤΣΗΣ:

Συγγνώμη, στο τεύχος που έχετε για την δημοπράτηση δεν αναφέρεται αυτό.

Α. ΔΕΙΜΕΖΗΣ:

Μιλάω για τις προσφορές. Η δημοπράτηση βασίζεται στη μελέτη των Γάλλων η οποία έχει ένα 50% ίσως 60% υπόγειο και 40% υπέργειο. Ομως, επειδή ακριβώς οι προσφέροντες βλέπουν ότι αυτό θα δημιουργήσει πολλές

δυσκολίες που τελικά ανεβάζουν το κόστος και μια και θα κάνουν την επένδυση για να μπορούν ν' ανοίξουν οι υπόγειες σύραγγες, προτιμούν να τις ανοίξουν όλες υπόγεια, παρά ν' αλλάξουν σύστημα, με αποτέλεσμα να έχουν δυσκολότερες τις άλλες συνθήκες.

Οσον αφορά τον Κεραμεικό, που έκλεισε, πράγματι είναι ένα πρόβλημα το οποίο είχαμε και σε σχέση με την αρχαιολογική υπηρεσία. Υπάρχει μία προμελέτη, προκαταρκτική μελέτη, που προτείνει να πάει βαθύτερα η γραμμή, κάτω από την Ιερά Οδό, πότε θα γίνει υπόγεια όλη η γραμμή και μπορεί να γίνει σε πρώτη φάση μέχρι τον Κηφισσό περίπου, με αποφυγή των αρχαιολογικών προβλημάτων, τα οποία περιορίζονται, όπως είναι γνωστό στα επιφανειακά στρώματα.

Η αποκομιδή των προϊόντων εκσκαφής θα γίνεται από τις εξόδους που θα είναι στα άκρα. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι θα επιδεινωθεί η κατάσταση κατά το χρόνο κατασκευής και αυτό το είπα και κατά την κύρια ομιλία μου.

Υπάρχει ένα άλλο ερώτημα εδώ που τέθηκε από τον κύριο Ζήρο, σχετικά με τη μείωση της ρύπανσης. Δεν υπάρχει μελέτη, πράγματι, γι' αυτό το θέμα και γι' αυτό και οι μελετητές, όταν έκαναν την οικονομική τους μελέτη δεν το ποσοτικοποίησαν. Και εγώ πάλι σας έδωσα ορισμένα νούμερα, χωρίς να ποσοτικοποιήσω αυτό το ζήτημα. Ενα όμως είναι το γεγονός ότι, όσοι επιβάτες θα πηγαίνουν με το μετρό, δεν θα πηγαίνουν επάνω. Εάν δεν πήγαιναν με το μετρό, θα πήγαιναν επάνω και θα προκαλούσαν και κυκλοφοριακή συμφόρηση και εκπομπή καυσαερίων.

Επομένως, χωρίς να έχουμε τη δυνατότητα αυτή, τη στιγμή να πούμε σαν επιστήμονες ότι έχουμε μια μελέτη σχετική με τη μείωση του νέφους, είναι γεγονός ότι κάποια μείωση θα υπάρχει.

Και τέλος, για το θέμα της διαμέτρου των σηράγγων. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι κάθε τύπος βαγονιού έχει μια μικρή διαφορά από κάποιον άλλο. Θα μπορούσε, ίσως να μειωθεί λίγο η σήραγγα. Οχι, όμως, πολύ, διότι το μεν ύψος των οχημάτων είναι σχεδόν δύσκαμπτο, αν αλλάξει θ' αλλάξει για μερικά εκατοστά, το δε πλάτος ούτως ή άλλως κυμαίνεται μεταξύ 2 και 2,5 μέτρων, δεν γίνεται λιγότερο από δύο μέτρα, οι διαφορές είναι μικρές.

Οσον αφορά το εάν θα γίνει μία σήραγγα ή δύο: Εδόθη η δυνατότης στους προσφέροντες να κάνουν μία ή δύο σήραγγες. Είναι όμως οικονομικότερο φαίνεται να κάνουν μία παρά δύο, με τα σημερινά μέσα, διότι δεν είναι θέμα όγκου εκσκαφής. Δεν πληρώνονται με το κυβικό. Είναι κατ' αποκοπήν το τίμημα. Και αυτοί κάνανε τους λογαριασμούς τους. Είναι αρμοδιότεροι από μας να κρίνουν πιο είναι οικονομικότερο και είδαν ότι θα ζητούσαν περισσότερα χρήματα εάν κάνανε δύο μονές σήραγγες με διάμετρο περίπου 5,1 όπως λέει ο κύριος Τρίτσης, ίσως να ήταν 5,3, όχι περισσότερο. Και κατέληξαν και οι τρεις προσφέροντες ότι δεν τους συμφέρει να κάνουν τις δύο σήραγγες.

Διότι η μεγάλη υπόθεση είναι, η επένδυση στα μηχανήματα υπόγειας εκσκαφής και οι μεταφορές από τη μία θέση στην άλλη. Εάν κάνουν δυο σήραγγες πρέπει νάχουμε διπλή επένδυση με δυο μηχανήματα ή θα πρέπει όταν τελειώσουν την μία σήραγγα να βγάλουν το μηχάνημα, να το βάλουν στην άλλη και να της κάνουν άλλα τόσα χιλιόμετρα. Δεν έχει τόσο μεγάλη σημασία το εάν θα βγάζουν σε κάθε μέτρο 75 ή 65 κυβικά χώμα, όσο το ότι θα προχωράνε ένα μέτρο. Αυτό έχει σημασία στην κατασκευή.

Γι' αυτό, είναι φθηνότερη από ό,τι απεδείχθη, τουλάχιστον. Γιατί κι εγώ δεν έχω την πείρα να πω ποιό είναι φθηνότερο ή όχι. Αλλά όταν οι ίδιοι οι

προσφέροντες που θέλουν να πάρουν τη δουλειά και έχουν την δυνατότητα να δώσουν δύο λύσεις κανείς δεν τους το απαγορεύει - προτιμούν και οι τρεις να πάνε στην μεγάλη σήραγγα μονή, σημαίνει ότι αυτό είναι το οικονομικότερο γι' αυτούς.

Α. ΤΡΙΤΣΗΣ:

Κύριε Πρόεδρε, επιτρέπετε μια παρατήρηση; Προσέξτε, αυτό, και ευχαρίστως να σας δώσω αντίγραφα. Είναι συγκεκριμένη τεχνική πρόταση όχι από εμάς, από κατασκευαστές τρένων. Αυτό λέει ότι, η μία διατομή, συλλογικά τα δύο 5ντάρια είναι 48 τετραγωνικά μέτρα έναντι 75 τετραγωνικών μέτρων. Αυτό δεν το αμφισβητείτε. Αυτό είναι κλειστή υπόγεια διάβαση και οι διατομές αυτών είναι 48 τετραγωνικά μέτρα, με ταχύτητα κατασκευής 14 μέτρα την ημέρα. Αυτό που έχει επιλεγεί τώρα είναι 75 τετραγωνικά μέτρα με 3 μέτρα ταχύτητα την ημέρα.

Προσέξτε ποιός είναι ο περιορισμός, μην ρίχνουμε στους εργολάβους αυτή την ευθύνη - το πρόβλημα είναι το πλάτος του βαγονιού...

Α. ΔΕΙΜΕΖΗΣ:

Αυτό ήταν δεδομένο.

Α. ΤΡΙΤΣΗΣ:

Εκεί είναι και το πρόβλημα, ακριβώς! Εδώ λέει ότι εάν επιλεγεί ο σύγχρονος τύπος βαγονιού, όχι του 1976 - και το βλέπετε κι όλας - είναι δυνατόν οι διατομές να είναι 48 τετραγωνικά μέτρα αντί για 75 και η κατασκευή 14 μέτρα την ημέρα αντί 3 μέτρων. Αυτό το αμφισβητείτε;

Α. ΔΕΙΜΕΖΗΣ:

Αμφισβητώ τα 14 και 3. Διότι εάν υπάρχει μέθοδος που ν' ανοίγονται 14 μέτρα στην μικρή, θα υπάρχει η δυνατότητα ν' ανοίγονται αν όχι 14, πάντως 12, και στη μεγάλη.

Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Η ώρα είναι ήδη δώδεκα και μισή και υπολείπονται το διάλειμμα και τρεις εισηγήσεις ακόμη. Αυτή τη στιγμή υπάρχει μία πρακτική λύση, να μην κάνουμε διάλειμμα και να συνεχίσουμε την κουβέντα εφ' όσον γίνεται ενδιαφέρουσα.

ΛΕΩΝ. ΚΙΚΙΡΑΣ (Εκπρόσωπος ΠΑΣΟΚ).

Τα θέματα αυτά είναι σοβαρά και πρέπει νομίζω να τα βάζουμε στις σωστές τους διαστάσεις. Λοιπόν, για το δεύτερο θέμα είναι σαφές ότι είνται τύπος ανοικτού ορύγματος. Επομένως, δεν αναφέρεται στο μετρό αυτό το οποίο έχει δημοπρατηθεί και ο διαγωνισμός είναι υπό κατακύρωση.

Για το πρώτο και το τρίτο θέμα απάντησε ήδη ο κύριος Δεϊμέζης ότι, ήταν την απόλυτη ευχέρεια των συμμετεχόντων στο διαγωνισμό να επιλέξουν τον οικονομικότερο τύπο σήραγγας που θέλανε εκείνοι.

Εκείνοι επέλεξαν και οι τρεις, όπως επισήμανε ο κύριος Δεϊμέζης, την μονή σήραγγα. Γιατί; Διότι η μεν μία εταιρεία επέλεξε την Αυστριακή μέθοδο της ημιδιατομής και της σταδιακής ανάπτυξης της διατομής και οι άλλες δύο εταιρείες την μέθοδο της χρήσεως του μηχανήματος της ολομέτωπης κοπής.

Επομένως, τα τρία μέτρα που λέει ο κύριος Τρίτσης, δεν έχουν καμμία

σχέση, ούτε μπορούν να μπούν σε κανένα βιβλίο. Δεδομένου ότι οι ταχύτητες αυτές ποικίλλουν ανάλογα με τα εδάφη και ανάλογα με τις δυνατότητες των μηχανημάτων ολομέτωπης κοπής.

Οσον αφορά τις διαστάσεις του βαγονιού, επιβλήθηκε με τα τεύχη της δημοπράτησης το πλάτος του σχήματος των 2,80 μ. Αυτό δηλαδή που είναι το πλάτος του οχήματος των ΗΣΑΠ. Γιατί; Διότι έγινε μελέτη και απεδείχθη ότι η μελέτη των Γάλλων, η πρώτη, η οποία ανέφερε ότι έπρεπε να είναι 2,60 σύμφωνα με το πλάτος του μετρό των Παρισίων, είχε ορισμένες εκτιμήσεις που ήταν λανθασμένες και όταν επανεκτιμήθη και έγινε ο έλεγχος του ανά επιβάτη κόστους του οχήματος ευρέθηκε ότι το 2,80 ήταν το βέλτιστο πλάτος. Γι' αυτό το 2,80 επιβλήθηκε σαν πλάτος των διατομών αυτών. Και είναι το σύνηθες πλάτος για όλα τα μετρό της Ευρώπης. Εκτός από το μετρό του Βουκουρεστίου που είναι 3,10 όλα τα άλλα μετρό είναι 2,80, 2,60 είναι μόνο το μετρό των Παρισίων.

Για light train δεν συζητάει κανένας. Γιατί για τέτοια νούμερα για τέτοιους φόρτους, όπως είπε και ο κύριος Δεϊμέζης, το μετρό, επειδή ακριβώς είναι ανταγωνιστικό μέσο, θα ελκύσει πολύ περισσότερο την προτίμηση του επιβατικού κοινού έτσι ώστε οι φόρτοι αυτοί να υπάρξουν σε πολύ λίγο χρονικό διάστημα από την λειτουργία του.

Είναι γεγονός ότι, σε όλα τα μετρό που κατασκευάστηκαν στον κόσμο οι φόρτοι στον πρώτο χρόνο, στον δεύτερο χρόνο αμέσως υπερκάλυψαν τους φόρτους υπολογισμού της μελέτης, τουλάχιστον κατά 30 και 50%.

Οσον αφορά το θέμα του κόστους κατασκευής, κύριε Τρίτση, γιατί πράγματι έχει δημιουργηθεί μια σύγχυση για το ελαφρύ μετρό και το βαρύ μετρό, είναι πάρα πολύ μικρή η διαφορά κόστους κατασκευής ενός ελαφρού υπόγειου μετρό και ενός βαρέως μετρό.

Οσον αφορά δε το τραμ, δεν είναι, προς Θεού, η αναλογία 1/10. Η αναλογία είναι ζήτημα εάν είναι 1/2, 1/3, το μέγιστο όταν ξέρουμε ότι, στο βαρύ μετρό τα έργα πολιτικού μηχανικού είναι λιγότερα από το 50%. Αυτά θα ελαχιστοποιηθούν, ενώ αντίστοιχα, τα μηχανολογικά έργα που είναι το τροχαίο υλικό, οι σηματοδοτήσεις κ.τ.λ. είναι περίπου τα ίδια και μάλιστα είναι πολύ ακριβότερα ανά μεταφερόμενο επιβάτη στην κατασκευή του τραμ, παρά στην κατασκευή του μετρό.

Για να μην συζητάμε λοιπόν για 1/10, λέω υπεύθυνα ότι η διαφορά του κόστους κατασκευής - αυτό το είχαμε ελέγξει - είναι 1/2 με 1/2,5.

Για την περίπτωση του μετρό και για τους φόρτους μίλησε ο κύριος Βόσκογλου και απάντησε και ο κύριος Δεϊμέζης.

Στο θέμα του κόστους πάλι θα ήθελα να πω το εξής. Η Πολιτεία, όταν δημοπράτησε το έργο, το δημοπράτησε με ορισμένα χαρακτηριστικά και το κυριότερο με κατ' αποκοπή τίμημα...

Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Κύριε Κίκιρα, καταλαβαίνω ότι το θέμα είναι σοβαρό, αλλά κάθε κουβέντα που λέτε δημιουργεί πίσω της πέντε παρεμβάσεις. Και είναι ένα θέμα τεχνικό, που θα μπορούσαμε να το συζητήσουμε ώρες. Σας παρακαλώ να μην συνεχίσετε και να προχωρήσουμε στις επόμενες εισηγήσεις. Εάν μείνει χρόνος και έχουμε διάθεση, μετά το τέλος των τριών εισηγήσεων μπορούμε να συνεχίσουμε την κουβέντα.

ΜΠΙΘΑΣ:

Θα ήθελα ν' αναφερθώ στο συγκεκριμένο θέμα της διαμέτρου. Εχει δο-

θεί περιτύπωμα στους διαγωνιζόμενους με εσωτερική διάμετρο 5.20 μ. Εσεις μας είπατε για 5.10 μ. εξωτερική διάμετρο. Η διαφορά είναι πολύ μικρή. Αυτοί δεν το επέλεξαν. Μπορεί, βεβαίως, να επιτευχθεί για βαρύ μετρό 5.20 μ. εσωτερική διάμετρος. Αλλά δεν το επέλεξαν για διάφορους λόγους όπως είπαν και οι άλλοι ομιλητές, αλλά και για το φόβο των καθιζήσεων, μια και έτσι θα επεβάλετο μεγάλο μήκος διαδρομής κάτω από τα κτίρια. Επίσης γιατί οι αποστάσεις των σηράγγων μεταξύ τους έπρεπε να είναι τέτοιες ώστε, δεν θα χωρούσαν κάτω από δρόμους. Υπήρξαν και διάφοροι άλλοι λόγοι. Δεν θέλω να επεκταθώ, γιατί είναι πολλοί.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Εισηγήτριες: **Κουτρουμπά Φανή** Δρ. Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός
Θεοχάρη Χριστίνα, Δρ. Περιβαλλοντολόγος Μηχανικός
Επιτροπή Περιβάλλοντος ΕΚΑ.
Ομιλήτρια: **Χ. Θεοχάρη.**

Εισαγωγή

Στην σύγχρονη εποχή η μετακίνηση αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο της καθημερινής ζωής του ατόμου.

Ο τρόπος με τον οποίο διαμορφώνονται ποιοτικά και ποσοτικά οι μετακινήσεις (είδος και όγκος) εξαρτώνται από την διάρθρωση και την λειτουργικότητα της πόλης, τις κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες, την πολιτική των μεταφορών κ.α. Τόσο ο όγκος όσο και το είδος των μετακινήσεων, σε σχέση με το μεταφορικό μέσο που πραγματοποιούνται, είναι δείκτες της κοινωνικής οργάνωσης των αστικών κέντρων.

Τις μετακινήσεις μπορούμε να τις αξιολογήσουμε σε παραγωγικές, όταν πραγματοποιούνται σωστά, σε εύλογο χρόνο και αντιπαραγωγικές όταν είναι χρονοβόρες, δεν διεξάγονται ομαλά και καταπονούν τον μετακινούμενο.

Η εξάλειψη των αντιπαραγωγικών μετακινήσεων προϋποθέτει συντονισμένη προσπάθεια που αφορά στον εκσυγχρονισμό του κράτους με έμφαση στην δημόσια διοίκηση, χωροταξική πολιτική για τους τόπους κατοικίας σε σχέση με άλλες χρήσεις και λειτουργίες, κίνητρα χρήσης των μαζικών μεταφορών κλπ.

Το πρόβλημα

Η δομή και λειτουργία του συστήματος μεταφορών έχει μέχρι σήμερα επιδράσει πάνω στην οικιστική ανάπτυξη και το περιβάλλον και κατ' επέκταση στη ζωή των κατοίκων, περισσότερο από κάθε άλλο παράγοντα, κυρίως λόγω έλλειψης πολεοδομικής και περιβαλλοντικής πολιτικής. Αυτή η δομή

και λειτουργία με τη σειρά της, χαρακτηρίζεται από υπερβολικό συγκεντρωτισμό (ακτινικότητα), συστηματική υποβάθμιση των δημοσίων συγκοινωνιών και οργάνωση του τρόπου ζωής γύρω από το Ι.Χ.

Τα φαινόμενα που δείχνουν την ένταση του προβλήματος είναι:

α. Υποβάθμιση του κέντρου της Αθήνας.
β. Υψηλά επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης και θορύβου στο Λεκανοπέδιο.
γ. Μεγάλο ποσοστό ατυχημάτων.
δ. Διάχυση της κυκλοφορίας μέσα στον οικιστικό ιστό.
ε. Μεγάλο γενικευμένο κόστος όλων των μετακινήσεων σε χρήμα, χρόνο και ποιότητα.
στ. Ανιση ικανοποίηση των αναγκών μετακίνησης.
ζ. Μεγάλος βαθμός παράβασης των κανόνων κυκλοφορίας και στάθμευσης.
η. Κακή κατάσταση της μεταφορικής υποδομής (οδόστρωμα, φανάρια) και του τροχαίου υλικού (π.χ. λεωφορεία κλπ).

Τα αίτια που οδήγησαν σε αυτή την κατάσταση, οφείλονται στον τρόπο με τον οποίο μεγενθύθηκε ουσιαστικά η Αθήνα, το κέντρο παρέμεινε το σημείο αναφοράς αφού δεν αναπτύχθηκαν λειτουργικά οι νέες περιοχές, με αποτέλεσμα σήμερα να έχει περίπου το 50% του πληθυσμού της πόλης και το 85% των θέσεων εργασίας σε μία έκταση όσο τα 2/3 της Πρωτεύουσας.

Από την μελέτη Smith που έγινε το 1973 και αφορούσε στις μετακινήσεις στο Λεκανοπέδιο (υπάρχουσα κατάσταση και πρόβλεψη) προέκυψαν τα παρακάτω στοιχεία:

Ευρύτερη περιοχή Αθήνας	**1965**	**1985**
Πληθυσμός	2.000.000	3.050.000
Εργαζόμενοι	710.000	1.175.000
Ιδιωτικά αυτοκίνητα	49.000 (1/25 κατοίκους)	420.000 (1/75 κατοίκους)

Κέντρο Αθήνας	**1965**	**1985**
Εργαζόμενοι	300.000	450.000
Ι.Χ.	6.000	18.000
Εισερχόμενοι		
στο κέντρο την ημέρα	524.000	660.000
Με μ.μ.μ. σε ώρα αιχμής	148.000	145.000
Με Ι.Χ. σε ώρα αιχμής	6.000	43.000

Στο μεταξύ μεταβλήθηκε ο δείκτης του Ι.Χ. ο οποίος στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας κυμαίνεται από 1αυτ./4,6 κατοίκους σε 1 αυτ./3,5 κατοίκους.

Σε ότι αφορά στους δείκτες ιδιοκτησίας των διαφόρων μέσων μεταφοράς από έρευνα που έγινε το Μάρτη του 1989, (ΔΗΜΕΛ για λογαριασμό του ΕΚΑ), φάνηκε ότι το 58,36% των εργαζομένων έχει δικό του αυτοκίνητο και το 20,76% δικό τους δίκυκλο. Δηλαδή ποσοστό 79,12% των εργαζομένων εξ αιτίας της αδυναμίας να εξυπηρετηθούν από τα μέσα μαζικής μεταφοράς αναγκάζονται παραβλέποντας άλλες ανάγκες στην αγορά του Ι.Χ., που απαιτεί οικονομική προσπάθεια όχι μόνο για την αγορά, αλλά και την συντήρησή του.

Βέβαια ο εργαζόμενος επιδιώκει έτσι ταχύτητα στην διακίνηση και επάρκεια που δεν του την παρέχουν οι μαζικές συγκοινωνίες.

Το γεγονός όμως ότι η δομή της πόλης δεν μπορεί ν' ανταποκριθεί σε μία πολυπληθή αυτόνομη διακίνηση, οδηγεί σε κυκλοφοριακή (μέση ταχ. για

την Αθήνα υ = 7 χιλ./ώρα, Βαγδάτη 15 χιλ./ώρα, Σικάγο 19,5 χιλ./ώρα), συμφόρηση, άρα χάσιμο χρόνου, συνθήκες οδήγησης μέσα στο καυσαέριο με επιπτώσεις στην υγεία και πολλά άλλα που έρχονται τελικά να αχρηστεύουν το Ι.Χ. από το να χρησιμοποιείται για τις τρέχουσες ανάγκες.

Μετακινήσεις των εργαζομένων

Επιπτώσεις

Είναι δεδομένο ότι οι μετακινήσεις από και προς την εργασία αποτελούν τον κύριο όγκο από τις συνολικές, αλλά έχουν και το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της καθημερινής αναγκαιότητας.

Ακόμη χαρακτηρίζονται από το γεγονός ότι βραχυπρόθεσμα τουλάχιστον και εφ' όσον δεν συμβούν μεταβολές σημαντικές στην εργασία ή την κατοικία, αυτές γίνονται με το ίδιο μεταφορικό μέσο.

Στην επιλογή αυτή του μέσου καθοριστικό ρόλο παίζει η συγκοινωνιακή διασύνδεση του τόπου κατοικίας με αυτόν της εργασίας.

Ανεπαρκής ή στην χειρότερη περίπτωση ανύπαρκτη διασύνδεση οδηγεί στην ανάγκη απόκτησης Ι.Χ.

Οι οικονομικές επιπτώσεις από την βεβιασμένη απόκτηση του Ι.Χ., τα υψηλά έξοδα συντήρησης και κυκλοφορίας (Ασφάλεια, Εφορία, καύσιμα, ανταλλακτικά,) από τον εργαζόμενο σε μία εποχή όπου το 76,4% συγκεντρώνει κάτω από 100.000 δρχ. εισόδημα (ενώ ένα 41,7% μέχρι 70.000 δρχ.) και το 50% των εργαζομένων πληρώνουν ενοίκιο μεταξύ του 1/3 και 1/4 των αποδοχών του είναι αρκετά οδυνηρές.

Και φυσικά ας μην ξεχνάμε αυτούς που έχουν ακόμη χαμηλότερους μισθούς ή δεν εργάζονται συνεχώς, πως ουσιαστικά πρέπει να εκμηδενίσουν τις άλλες ανάγκες τους χάριν του Ι.Χ. που έρχεται σαν αναγκαίο κακό.

Για όσους δεν τα κατάφερναν να αποκτήσουν και που συνήθως κατοικούν σε υποβαθμισμένες περιοχές, υφίσταται αφ' ενός την ταλαιπωρία λόγω έλλειψης συγκοινωνίας και αφ' ετέρου απομονώνονται αποφεύγοντας να μετακινηθούν για οτιδήποτε έξω από το απολύτως αναγκαίο που συνήθως είναι η εργασία.

Αυτό δρα σε βάρος της ολόπλευρης ανάπτυξής τους σαν άτομα (μόρφωση, ψυχαγωγία, κ.λ.π.).

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι

Το συγκοινωνιακό με τις σοβαρές επιπτώσεις του στη ζωή των εργαζομένων συγκαταλέγεται στα κύρια προβλήματα που τους απασχολούν με ποσοστό 71% μετά από καταλυτικά για την κοινωνία θέματα όπως αυτός της ρύπανσης του περιβάλλοντος, της υγείας, της παιδείας, των ναρκωτικών.

Το συγκοινωνιακό εκτός από τις οικονομικές επιπτώσεις που αφορούν στο βιοτικό επίπεδο έχει και άλλες που αφορούν στην ποιότητα ζωής των εργαζομένων και είναι επιπτώσεις:

- στην οικογένεια.
- στον ελεύθερο χρόνο.
- στην υγεία.
- στην παραγωγικότητα (Εθνική οικονομία).

Στην οικογένεια:

Οταν η μετακίνηση των μελών μιας οικογένειας περιστρέφεται και εξαρτάται από το ένα συνήθως Ι.Χ., είναι προφανές ότι το πρόγραμμα δράσης για δουλειά, μόρφωση, ψυχαγωγία μεταβάλλεται προκειμένου να συντονισθεί π.χ. με το σχολικό πρόγραμμα, ή το πρόγραμμα του φροντιστηρίου σε βάρος άλλων δραστηριοτήτων. Από έρευνα που έγινε στην Αγγλία φάνηκε ότι στις οικογένειες με παιδιά σχολικής ηλικίας το πρόγραμμα των μελών της οικογένειας εξαρτάται από το σχολικό πρόγραμμα και άλλαζε με αυτό. Στην Αθήνα οι βάρδιες στα δημοτικά σχολεία δημιουργούν σοβαρά προβλήματα.

Στον Ελεύθερο χρόνο:

Οι μακράς διαρκείας μετακινήσεις καθώς και οι άσκοπες αλλά αναπόφευκτες συμπιέζουν τον ελεύθερο χρόνο και οδηγούν σε περιορισμένες επιλογές γι' αυτόν που απομένει, ο οποίος συνήθως αφιερώνεται για δραστηριότητες στο σπίτι αφού δεν φτάνει για άλλες εκτός σπιτιού, αλλά και λόγω κόπωσης.

Αποτέλεσμα αυτού είναι η απομόνωση από τον κοινωνικό περίγυρο με συνέπεια την εξατομίκευση και αποξένωση.

Ακόμη μια άλλη συνέπεια είναι η πολιτική υποβάθμιση με την άκριτη «κατανάλωση» τηλεοπτικών προγραμμάτων με μικρή δυνατότητα ποιοτικής επιλογής ή η κατάχρηση του VIDEO και η αποβλάκωση στην οποία οδηγεί και η οποία για τα παιδιά είναι βλαβερή έως επικίνδυνη.

Λόγω ανάλωσης του ελεύθερου χρόνου εκτός από την δουλειά σε συνδυασμό με τις υπερωρίες (το 23,7% των εργαζομένων στον ιδιωτικό τομέα και το 17,44% του δημ. τομέα κάνουν συχνά υπερωρίες) και στο πήγαιν' έλα στην δουλειά - σπίτι, είναι χαρακτηριστικό ότι το 22,6% των εργαζομένων ξεπερνά τις 2 ώρες για την μετακίνηση από και προς την δουλειά και το 44,6% από μία μέχρι 2 ώρες παρά την χρησιμοποίηση ιδιωτικού μέσου από το 79,12% των εργαζομένων. Λόγω του περιορισμένου χρόνου, αλλά και της εξάντλησης χάνεται τελικά η επαφή ανάμεσα στα μέλη της οικογένειας με μακρόχρονες επιπτώσεις στην κοινωνικότητα του ατόμου, ιδίως των παιδιών.

Στην Υγεία:

Η προβληματική μετακίνηση σε συνθήκες πυκνής κυκλοφορίας είναι αιτία νευρικής κόπωσης με συνέπειες στην ψυχική ισορροπία τόσο για τους οδηγούς όσο και για τους διακινούμενους.

Από μια έρευνα που έγινε το 1981 στην Αγγλία διαπιστώθηκε αύξηση της ποσότητας ορισμένων χημικών ουσιών στο σώμα ατόμων που είχαν προηγούμενα οδηγήσει, ουσιών που συνδέονται με την αύξηση της επιθετικότητας.

Το καθημερινό άγχος άλλωστε έχει μεσοπρόθεσμες επιπτώσεις στην υγεία.

Στην παραγωγικότητα:

Οι κοπιαστικές και με άγχος μετακινήσεις οδηγούν σε μείωση της παραγωγικότητας, υψηλά ποσοστά βιομηχανικών ατυχημάτων, υψηλότερα ποσοστά συχνής απουσίας, ή αργοπορία κατά την προσέλευση. Μακροπρόθεσμα, από τις συνθήκες μετακίνησης προς την εργασία μπορεί να επηρεαστεί η

προσφορά εργατικών χειρών, δεδομένου ότι διάφορες κατηγορίες εργαζομένων δεν επιθυμούν να εργασθούν σε περιοχές που απαιτούν μετακινήσεις μεγάλης διάρκειας, λόγω απόστασης από τον τόπο κατοικίας τους.

Συνεχώς πρέπει η πολιτεία έγκαιρα να προβλέπει και να υλοποιεί την υποδομή των νέων χώρων κατοικίας λειτουργικά συνδεδεμένα με τους χώρους εργασίας.

Επίλογος:

Θα μπορούσε να γίνει μακρύς κατάλογος των επιπτώσεων του τρόπου διακίνησης στην ζωή των εργαζομένων και στο κοινωνικό σύνολο.

Είναι προφανές ότι η έγκαιρη παρέμβαση των σωματείων, των εργαζομένων που ζουν το πρόβλημα είναι αναγκαία, προκειμένου να παίρνεται υπ' όψη στην διαμόρφωση του συστήματος μετακινήσεων και στην συνέχεια στην υλοποίησή του, αλλά και στη διαρκή βελτίωσή του μέσα από την προσαρμογή στις εκάστοτε ανάγκες. Τα σωματεία είναι σε θέση να γνωρίζουν από τα μέσα την κατάσταση, τα προβλήματα των εργαζομένων και μπορούν να συντονίζουν την δράση τους προκειμένου να βελτιώνεται έτσι η ποιότητα ζωής.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας, σύστημα Μεταφορών, ΥΠΕΧΩΔΕ, Ιούλιος 1983.
2. W. Smith and Associate, Μελέτη Κυκλοφορίας και Μεταφορών Περιοχής Αθηνών - Αττικής, Υπουργείο Δημοσίων Εργων, 1973.
3. D. Katochianon, Transport Air Pollution Abatement in Metropolitan Areas, the case of Athens, Athens January 1989.
4. Φ. Δήμου Κουτρουμπά, Πολιτική Μεταφορών στο Κέντρο της Αθήνας - Αξιολόγηση μέχρι τώρα επεμβάσεων και Προοπτικές, Διημερίδα Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Δεκέμβριος 1989.
5. Β. Ψαράκη, Διερεύνηση του μεταφορικού έργου των ταξί της Αθήνας, Διημερίδα Σ.Ε.Σ., Δεκέμβριος '89.
6. Ευρωπαϊκό Ιδρυμα για την βελτίωση των όρων διαβιώσεως και εργασίας Δουβλίνου - Μελέτη επί των επιπτώσεων στις συνθήκες διαβίωσης των εργαζομένων από την μετακίνηση από και προς την εργασία.

ΜΑΖΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Εισηγητής:
Κων/νος Μπίστης, Συγκοινωνιολόγος του ΟΑΣ.

Το αντικείμενο των αστικών μαζικών μεταφορών είναι η κάλυψη της ζήτησης για μετακίνηση των κατοίκων μιας πόλης, προς οποιοδήποτε προορισμό και για οποιοδήποτε σκοπό. Τα μέσα που διατίθενται για την παραγωγή αυτού του έργου είναι οχήματα (θερμικά, ηλεκτρικά, σταθερής τροχιάς, κλπ) και η υποδομή πάνω στην οποία αυτά κινούνται (οδός, σιδηροδρομική τροχιά). Τα μέσα αυτά και συγκεκριμένα η ποιότητα, η ποσότητα και η διάταξή τους στον πολεοδομικό ιστό της πόλης, καθώς και ο βαθμός εκμετάλλευσής τους δηλαδή η οργάνωση του συστήματος, καθορίζουν την επιτυχή πραγματοποίηση του σκοπού των αστικών μεταφορών.

Το θέμα της εισήγησης αφορά σε ένα μόνο τομέα και συντελεστή των αστικών μεταφορών, το οδικό δίκτυο, και παρουσιάζει μερικά από τα προβλήματα που προκύπτουν από την διαχείρισή του από τους διάφορους χρήστες και από τις συναρμόδιες υπηρεσίες που με όχι ενιαίο στόχο επιχειρούν την επίλυση των προβλημάτων του. Οι θέσεις που παρουσιάζονται και η προσέγγιση των προβλημάτων είναι σαφώς προσωπικές των εισηγητών και δεν συμπίπτουν κατ' ανάγκη με τις απόψεις των υπηρεσιών στις οποίες εργάζονται.

Το κύριο οδικό δίκτυο του λεκανοπεδίου είναι λίγο ή πολύ γνωστό σε όλους μας. Περιληπτικά περιγράφεται σαν ακτινικής μορφής με κέντρο την περιοχή Ομόνοια - Σύνταγμα, με ελάχιστους εγκάρσιους άξονες και γενικά στενά οδοστρώματα. Με αργό ρυθμό το δίκτυο αυτό πλουτίζεται με ανισόπεδο κόμβους ενώ οι από πολλά χρόνια μελετώμενοι νέοι άξονες παραμένουν ακόμη σε κάποια φάση μελέτης.

Ετσι η συνολική κυκλοφοριακή του ικανότητα, όσο αυτή εξαρτάται και από νέα έργα, υστερεί σε σχέση με την ζήτηση και η απόσταση αυτή συνεχώς μεγαλώνει. Από πλευράς διαχείρισης του δικτύου, την σημαντικότερη βελτίωση προκάλεσε η υπαγωγή της σηματοδότησης της κεντρικής περιοχής και των σημαντικότερων αξόνων, σε ενιαίο σύστημα ρυθμιζόμενο από ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Το δευτερεύον οδικό δίκτυο, που είναι επίσης πολύ σημαντικό για τις αστικές συγκοινωνίες αφού ένα μεγάλο ποσοστό των διαδρομών το χρησιμοποιεί στην προσπάθεια προσέγγισης στον προορισμό και την προέλευση

του επιβάτη, χαρακτηρίζεται από δαιδαλώδη χάραξη, στενά οδοστρώματα, μεγάλη πυκνότητα διασταυρώσεων, μέτρια συντήρηση και πολλές φορές ανύπαρκτα πεζοδρόμια.

Το δίκτυο αυτό, κύριο και δευτερεύον, αποτελεί την σημαντικότερη υποδομή των αστικών μεταφορών και κατά συνέπεια τα χαρακτηριστικά του έχουν άμεσο αντίκτυπο στην λειτουργία και απόδωσή τους. Έτσι η χαμηλή ταχύτητα της γενικής κυκλοφορίας μειώνει ακόμη περισσότερο την «εκ κατασκευής» μικρή ταχύτητα των λεωφορείων, η κυκλοφοριακή συμφόρηση που αφήνει λίγα περιθώρια ελιγμών στα μικρά αυτοκίνητα, ακινητοποιεί τα ογκώδη και σχετικά δυσκίνητα οχήματα των αστικών μεταφορών με συνέπεια τις γνωστές καθυστερήσεις, την συσσώρευση οχημάτων, τα άτακτα δρομολόγια κλπ.

Τα χαρακτηριστικά επομένως των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας, που απορρέουν από το συγκεκριμένο οδικό δίκτυο είναι η μικρή ταχύτητα (και οι συνέπειές της) και η αναξιοπιστία, και προφανώς αποτελούν ανασταλτικούς παράγοντες για την προσέλκυση επιβατών και για την τόσο αναγκαία στη λειτουργία του οδικού δικτύου, «αλλαγή μέσου».

Ο ΟΑΣ κινούμενος στα υφιστάμενα πλαίσια τόσο από πλευράς οχημάτων όσο και από πλευράς οδικής υποδομής επιχειρεί την αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών, με την λειτουργία των «γραμμών κορμών» που θα χρησιμοποιούν το κύριο οδικό δίκτυο και των τροφοδοτικών γραμμών από σχεδιασμένες σε μεγάλο βαθμό και από την Τοπική Αυτοδιοίκηση θα εξυπηρετούν καλύτερα τις τοπικές ανάγκες. Πόσο όμως είναι δυνατό αυτή η προσπάθεια στην ορθολογική οργάνωση της «μεταφοράς» ν' αποδώσει πάνω στο δεδομένο οδικό δίκτυο χωρίς παράλληλη αντιμετώπιση της «κυκλοφορίας»;

Με το ερώτημα αυτό θίγεται ένα πραγματικά πολύ μεγάλο θέμα και οι απαντήσεις που υπάρχουν, μόνο από την «Αθηναϊκή» πραγματικότητα είναι επίσης πάρα πολλές και τουλάχιστον τόσες όσες οι συναρμόδιες υπηρεσίες που ασχολούνται με αυτό. Η τροχαία π.χ. ενδιαφέρεται κυρίως για την εξομάλυνση κρίσιμων καταστάσεων στους βασικούς άξονες και κόμβους κυρίως στις ώρες αιχμής, οι υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ ενδιαφέρονται για την αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του συνολικού δικτύου, με κάθε πρόσφορη μέθοδο, ο Οργανισμός Αθήνας συντονίζει κυκλοφοριακές μελέτες στους δήμους του λεκανοπεδίου, που αναγκαστικά αντιμετωπίζουν και το κύριο δίκτυο και τέλος οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις επιβάλλουν κατά καιρούς κάποια μέτρα που αλλάζουν ίσως ριζικά, τον καταμερισμό της κυκλοφορίας. Εχουν κοινό στόχο αυτές οι προσπάθειες; Νομίζω πως όχι.

Την αρνητική αυτή απάντηση στο ερώτημα που έθεσα δεν την στηρίζω σε ανταγωνισμό των υπηρεσιών ή σε προσωπικούς λόγους των εργαζομένων. Νομίζω ακόμα πως δεν είναι θέμα επιστημονικών γνώσεων ή ενημέρωσης σε σύγχρονες απόψεις. Σίγουρα όμως έχει σημασία και βαρύτητα, η περιορισμένη γνώση των εργαζομένων σε μία υπηρεσία, όχι στο πιο ακριβώς είναι το αντικείμενο μιας άλλης, αλλά με ποιά προβληματική, με ποιούς ειδικούς στόχους και σε ποιό πλαίσιο αναζητά την λύση στο κοινό πρόβλημα. Εκείνο που όμως περισσότερο από όλα είναι υπεύθυνο για την έλλειψη συγχρονισμού και για την διαμόρφωση αρκετά διαφορετικής αντίληψης μεταξύ των υπηρεσιών, είναι αφ' ενός η έλλειψη του νομικά κατοχυρωμένου πλαισίου - το ΡΣΑ είναι υπέρ το δέον γενικό και όχι τυχαίο - και αφ' ετέρου η ατολμία ανάληψης από την εκάστοτε ηγεσία του πρόσκαιρου μάλλον κόστους που απαιτείται.

Σαν παράδειγμα θ' αναφέρω, αν και θα μπορούσε να είναι το θέμα ιδιαίτερης ημερίδας, τις προτάσεις του ΟΑΣ για την ευνόηση των μέσων μαζικής μεταφοράς σε σχέση με την λοιπή κυκλοφορία. Οι προτάσεις αυτές ανήκουν στα διαχειριστικά μέτρα που γενικά χαρακτηρίζονται από το πολύ χαμηλό κατασκευαστικό τους κόστος σε σχέση με τα κλασσικά όδικά δίκτυα και από την εξίσου φθηνή δυνατότητα άρσης τους σε περίπτωση αλλαγής των κυκλοφοριακών συνθηκών ή και λανθασμένης μελέτης και εφαρμογής τους. Οι προτάσεις αυτές, που αφορούν στη διάθεση τμήματος μιας λωρίδας σε κεντρικούς άξονες 3-4 λωρίδων και με υψηλότερο ποσοστό από το συνηθισμένο σε διελεύσεις λεωφορείων, δεν έχουν εφαρμοσθεί μέχρι στιγμής με κύριο αιτιολογικό τις επιπτώσεις στην γενική κυκλοφορία και την αντιμετώπιση, κατά συνέπεια, των διαμαρτυριών των άλλων χρηστών.

Ανάλογες προτάσεις διακριτικής μεταχείρισης των μέσων μαζικής μεταφοράς μπορούν ν' αφορούν στην σηματοδότηση - προτεραιότητα σε κόμβους - σε λεωφορειόδρομους, δηλαδή οδούς με αποκλειστική διέλευση λεωφορείων, εξαιρέσεις σε στροφές κλπ. Και βέβαια τεχνικές για την βελτίωση των χαρακτηριστικών της ροής των λεωφορείων μπορούν να υπάρξουν και σε έργα που σχεδιάζονται, οδικούς άξονες και ανισόπεδους κόμβους, ιδιαίτερα τώρα που με την προγραμματιζόμενη εφαρμογή των «κορμών», καθορίζονται και ποσοτικοποιούνται, με συγκεκριμένη μεθοδολογία, ορισμένοι διάδρομοι.

Πρέπει όμως να γίνει κατανοητό, ότι με δεδομένη για μεγάλο χρονικό διάστημα οδική υποδομή - και υπόγεια ακόμη - και με δεδομένα τα περιβαλλοντικά προβλήματα που έχουν σχέση και με την χρήση της, θα πρέπει ν' αποφασισθούν οι προτεραιότητες πάνω σε αυτήν. Διαφορετικά θα συνεχίζουμε να κινούμεθα σε ένα φαύλο κύκλο «κακή συγκοινωνία - μεγαλύτερη χρήση Ι.Χ., ταξί - επιδείνωση κυκλοφοριακών συνθηκών - πολύ κακή συγκοινωνία κοκ» - που σύντομα θα καταλήξει σε αστυνομικά μέτρα ανάλογα ή και αυστηρότερα από τα πρόσφατα.

Μας τέθηκε το ερώτημα «τι μπορούν να κάνουν οι εργαζόμενοι για την βελτίωση των συνθηκών». Και υπάρχουν ορισμένα πράγματα, ίσως όχι και τόσο εντυπωσιακά, που μπορούν να γίνουν από τους εργαζόμενους, όχι μόνο στις αστικές συγκοινωνίες αλλά σε όλες τις συναρμόδιες υπηρεσίες και να ενισχύσουν τις κοινές - υποχρεωτικά πλέον - προσπάθειες για την βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών που τελικά σε αυτές εντάσσονται και οι σχετικές με τις αστικές μεταφορές.

Οι κοινές προσπάθειες θα πρέπει να περιλαμβάνουν την διατήρηση και επέκταση της επικοινωνίας και της πληροφόρησης μεταξύ υπηρεσιών, την κατανόηση των προβλημάτων γενικότερα, την συμμετοχή σε ανάλογες με την σημερινή εκδηλώσεις όπου δίνεται η δυνατότητα περισσότερο από οπουδήποτε αλλού να γίνει ανταλλαγή πληροφοριών και απόψεων. Και ακόμα την απαίτηση από την πολιτεία, και μέσα από τους εκπροσώπους των εργαζομένων, για την διάρθρωση και εφαρμογή μιας συγκεκριμένης πολιτικής στο σύνθετο θέμα της μεταφοράς, της κυκλοφορίας και του περιβάλλοντος.

ΟΙ ΜΑΖΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Εισηγήτρια: **Μαρία Σάκκη,** Πολιτικός Μηχανικός στη Γ.Γ. Δημοσίων Εργων του ΥΠΕΧΩΔΕ, Εκπρόσωπος της ΟΔΟΜΕΛ.

1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η οδική υποδομή της Αθήνας του 1961 ήταν επαρκής για μια πόλη με λιγότερους από 2 εκατομ. κατοίκους και λιγότερα από 200.000 οχήματα. Το 1981 όμως, που ο πληθυσμός της ξεπέρασε τα 3 εκατομ. και ο στόλος των κυκλοφορούντων οχημάτων στις 640.000, **η οδική υποδομή** ήταν ήδη **ανεπαρκής.**

Σήμερα που «βαδίζουμε» ολοταχώς σε μια Αθήνα των 4 εκατομμυρίων κατοίκων, όπου θα κυκλοφορούν (;) περισσότερα από 1.000.000 οχήματα, διαπιστώνεται ότι η υποδομή είναι αδύνατον ν' ακολουθήσει τους ίδιους ρυθμούς ανάπτυξης, **λόγω στενότητας χώρου, χρόνου και χρήματος.** Αμεση συνέπεια είναι η συνεχής επιδείνωση του ήδη οξυμένου κυκλοφοριακού προβλήματος στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας και οι δυσμενείς **επιπτώσεις στη ζωή των κατοίκων** και ιδιαίτερα **των εργαζομένων,** που το αντιμετωπίζουν καθημερινά.

Παρόμοια προβλήματα αντιμετωπίζουν και πιο **προηγμένες χώρες,** για τις οποίες η βελτίωση της οδικής υποδομής αποτελεί επίσης δαπανηρή υπόθεση. Γι' αυτό το λόγο προσπαθούν να βελτιώσουν τις κυκλοφοριακές συνθήκες, ιδιαίτερα στις αιχμές, εφαρμόζοντας όλο και περισσότερο τις **νέες τεχνολογίες για την αξιοποίηση της υπάρχουσας υποδομής** (συστήματα καθοδήγησης της κυκλοφορίας και πληροφόρησης των χρηστών).

Εμείς εδώ βέβαια δεν έχουμε εξαντλήσει ακόμα όλες τις δυνατότητες των **διατιθέμενων διαχειριστικών μέτρων,** για να προχωρήσουμε στην εφαρμογή τόσο προηγμένων μεθόδων, πρέπει όμως να καταβάλλουμε κοινή και συντονισμένη προσπάθεια, για τη βελτίωση της κατάστασης, που συνεχώς επιδεινώνεται.

II. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εργων του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ καταβάλλει προσπάθειες και τεράστια ποσά, **με στόχο την διευκόλυνση της οδικής κυκλοφορίας στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας,** ώστε να βελτιωθεί η κατάσταση τόσο **κυκλοφοριακά,** όσο και **περιβαλλοντικά.**

Το Πρόγραμμα Οδικών Εργων του Λεκανοπεδίου της Αθήνας απορροφά ετησίως πιστώσεις της τάξεως των 10 δις. δραχμών (Σχήμα Ι) και περιλαμβάνει:

- την κατασκευή **νέων αρτηριών και περιφερειακών λεωφόρων.** (Θηβών, Υμηττού, Σταυρού - Ελευσίνας, Κύμης).
- Την αναβάθμιση των **ακτινικών αρτηριών,** από το κέντρο προς την περιφέρεια (Κηφισίας, Λιοσίων, Βουλιαγμένης, Ιερά Οδός).
- Τη δημιουργία των **τριών κυκλοφοριακών δακτυλίων** (εσωτερικού, ενδιάμεσου και εξωτερικού).
- Την κατασκευή πολλών **ανισόπεδων κόμβων και διαβάσεων** στις διασταυρώσεις των αρτηριών του βασικού δικτύου.
- Τη συστηματική **συντήρηση, σήμανση και ηλεκτροφωτισμό** κατά προτεραιότητα των οδών, που εξυπηρετούν **λεωφορειακές γραμμές.**
- Τη **σηματοδοτική ρύθμιση της κυκλοφοριακής ροής,** με στόχο τη συνεχή μείωση του χρόνου μετακινήσεων στο βασικό οδικό δίκτυο.
- **Κυκλοφοριακές διαμορφώσεις** για επίλυση συγκεκριμένων προβλημάτων.
- Τα έργα που θα εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των **Ολυμπιακών Αγώνων** (Λ. Κηφισού από εθνική οδό μέχρι την παραλία).
- Την κατασκευή του ΜΕΤΡΟ, που όλοι θεωρούμε ως πανάκεια.
- **Σταθμούς αυτοκινήτων** στην περιφέρεια του δακτυλίου και σε κατάλληλα σημεία μετεπιβίβασης στα μέσα μαζικής μεταφοράς (Γκαράζ οδού Ευελπίδων, Υπαίθριο PARKING στο Σταθμό ΗΣΑΠ Ταύρου).

Το **βασικό δίκτυο ΣΤΟΧΟΣ 2000** της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εργων φαίνεται στο Σχήμα 2. Στην προσπάθεια σχεδιασμού του δικτύου αυτού ελήφθη υπόψη το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, οι μελέτες που έχουν εκπονηθεί πρόσφατα, νέες προτάσεις και δεδομένα καθώς και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι, από τις **μετρήσεις κυκλοφορίας** που εκτελεί και επεξεργάζεται η Δ/νση Οδικής Κυκλοφορίας. Εδώ αξίζει να μνημονευθεί ότι το ποσοστό των κυκλοφορούντων ΜΜΜ είναι περίπου 4,5%. Στο Σχήμα 3 φαίνεται η σύνθεση της κυκλοφορίας στη Λεωφόρο Αλεξάνδρας, όπου εμφανίζονται ημερησίως κυκλοφοριακοί φόρτοι της τάξεως των 50.000 οχημάτων ανά κατεύθυνση, μέγεθος σύνηθες για τις μεγάλες αρτηρίες του Λεκανοπεδίου.

Εδώ πρέπει ν' αναφερθεί - και είναι σαφές - ότι η ανάγκη για επέκταση και αύξηση της οδικής υποδομής είναι τεράστια και η Γεν. Γραμματεία Δημ. Εργων καλείται να επέμβει με **έργα πολύ μεγάλης κλίμακας,** ιδίως εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων, για τα οποία αρμόδια είναι η **Δ/νση Οδικών Εργων Αττικής.** Οι προτάσεις και **τα αιτήματα του ΟΑΣ** που σχετίζονται με τη βελτίωση της υποδομής **για τις μαζικές μεταφορές** και που είναι **διαχειριστικού χαρακτήρα,** μελετώνται από τη **Δ/νση Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας** σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις της γενικής κυκλοφορίας και, αφού υιοθετηθούν, προωθούνται στη Δ/νση Οδικών Εργων και υλοποιούνται συνήθως στα πλαίσια της συντήρησης και βελτίωσης της υπάρχουσας υποδομής. Επίσης η ίδια Δ/νση Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας είναι **αρ-**

μόδια για τη σηματοδοτική ρύθμιση της κυκλοφοριακής ροής. Τ' απαιτούμενα έργα και πιστώσεις για τον εκσυγχρονισμό του συστήματος σηματοδότησης περιλαμβάνονται στο ήδη αναφερθέν Πρόγραμμα Οδικών Εργων Αττικής.

Επίσης εδώ πρέπει ν' αναφερθεί ότι το **Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ** περιλαμβάνει **2 σκέλη:**

- **Η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εργων,** με τις Περιφερειακές Υπηρεσίες, είναι αρμόδια για την μελέτη, κατασκευή και συντήρηση **Εργων εθνικής κλίμακας,** που δεν είναι δυνατόν ν' αντιμετωπισθούν ούτε από τις **Νομαρχίες Αττικής** ούτε από τους **Δήμους.**
- **Η Γενική Γραμματεία Περιβάλλοντος και Χωροταξίας** (τ. ΥΧΟΠ), με τις Δ/νσεις **Πολεοδομίας,** είναι αρμόδια για τον **Πολεοδομικό Σχεδιασμό,** τον καθορισμό των **χρήσεων γης** και την **περιβαλλοντική πολιτική.** Σε αυτό το σκέλος ανήκει το **ΠΕΡΠΑ** και ότι σχετίζεται με το περιβάλλον και την **ποιότητα ζωής.**

Ειδικά για την εφαρμογή του **Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας,** που είναι έργο αυτής της Γραμματείας (πρώην ΥΧΟΠ), αρμόδιος φορέας, ως γνωστόν, είναι ο **Οργανισμός Αθήνας,** που ειδικότερα για το θέμα των μαζικών μεταφορών και την εναρμόνιση των προγραμμάτων των διαφόρων φορέων που εμπλέκονται, καλείται να παίξει τον σημαντικό **ρόλο του συντονιστή** και του **καταλύτη,** ώστε να εξομαλυνθούν οι τυχόν διαφορές και να συγκλίνουν οι προσπάθειες προς τον κοινό στόχο που είναι: **βελτίωση των μαζικών μεταφορών για την αναβάθμιση της ζωής των εργαζομένων στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας.** Η βελτίωση αυτή δεν είναι δυνατή χωρίς αντίστοιχη **βελτίωση της οδικής υποδομής.**

III. ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Η βελτίωση της οδικής υποδομής συναντάει μεγάλα **εμπόδια,** που οφείλονται στη σπανιότητα του χώρου, του χρόνου και του χρήματος. Πιο συγκεκριμένα αυτά είναι:

- **Η καθυστέρηση,** έναρξης των έργων, λόγω της αναζήτησης της βέλτιστης λύσης **κατά το στάδιο της μελέτης,** που πρέπει να λάβει υπόψη όλα τα δεδομένα του προβλήματος (Μελέτη Λεωφόρου Σταυρού - Ελευσίνας).
- Οι δύσκολες και **χρονοβόρες διαδικασίες** και οι τεράστιες **δαπάνες** των απαιτουμένων **απαλλοτριώσεων** (περίπτωση Περιφερειακής Υμηττού).
- Οι **αντιδράσεις των κατοίκων και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης** για την υλοποίηση ορισμένων έργων βελτίωσης της υποδομής (διάνοιξη οδού Βικέλα στην προέκταση της οδού Καυταντζόγλου).
- Οι **διαφορετικές απόψεις** των εμπλεκομένων φορέων και Οργανισμών.
- **Η ανεύρεση αρχαιοτήτων** (Πλατεία Κοτζιά).
- **Η δυσκολία** κατασκευής **υπογείων έργων,** λόγω της πληθώρας χειμάρρων και ρεμάτων στην περιοχή, της ύπαρξης του Μετρό και της στάθμης της θάλασσας αλλά και υπέργειων, λόγω της αισθητικής του περιβάλλοντος.
- **Η έλλειψη πιστώσεων** για ριζικές λύσεις, που είναι δαπανηρότερες (περίπτωση λεωφόρου Μαραθώνος).
- **Η ανάγκη για δόμηση,** που συχνά είναι αυθαίρετη και καθιστά **αδύνατη** πλέον την εξεύρεση **διαθέσιμου χώρου** και συγχρόνως φορτίζεται από αυτήν η υπάρχουσα υποδομή (περίπτωση Τουρκοβουνίων στο Γαλάτσι).

IV. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Παρά τη μεγάλη προσπάθεια της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εργων για ανάπτυξη και βελτίωση της οδικής υποδομής καθώς και για τη συντήρηση της υπάρχουσας, δυστυχώς **την ελάχιστη αυτή διαθέσιμη για την κυκλοφορία** οδική υποδομή **την διεκδικούν επίσης** με κάθε νόμιμο ή μη τρόπο.

- **τα σταθμευμένα οχήματα** (Ι.Χ. αλλά τα φορτηγά κυρίως προβληματίζουν).
- οι **πεζοί,** οι οποίοι αδυνατούν να περπατήσουν πλέον στα πεζοδρόμια.
- οι **κάτοικοι,** που προτιμούν φυσικά πεζόδρομους στη γειτονιά τους.
- οι **παρόδιοι,** που επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους και στην οδό.
- οι **υπαίθριοι πωλητές** επάνω στο οδόστρωμα.
- οι **Δήμοι** για πάρκο ή σε χειρότερη περίπτωση για κάποιο δημοτικό κτίριο.
- **πολλοί** «επιχειρηματίες», που ενώ **διαθέτουν ένα μικρό Γραφείο,** καταλαμβάνουν κυριολεκτικά τη δημόσια οδική υποδομή για **μόνιμη στάθμευση του «στόλου» οχημάτων τους** (πωλούμενα ταξί στην αρχή της Λένορμαν ή «στρατιά» φορτηγών στη δεξιά λωρίδα της οδού Ευελπίδων).

Με την κατάληψη από **άλλες χρήσεις της οδικής υποδομής** που προορίζεται **για την βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών,** παρατηρείται **το φαινόμενο:** οδοί με άνετα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και μεσαία νησίδα να μετατρέπονται σιγά-σιγά σε οδούς, που με δυσκολία κυκλοφορείται μία λωρίδα ενώ άλλες οδοί με δαιδαλώδεις διαδρομές ν' αποτελούν λεωφορειακές γραμμές.

Για τα προβλήματα αυτά ασφαλώς δεν ευθύνεται το ΥΠΕΧΩΔΕ ή ο ΟΑΣ.

Κατά τη γνώμη μου **πολλά δεινά** κατά τις καθημερινές μετακινήσεις μας έχουν ως **αιτία** αυτήν την **ανεμπόδιστη και χωρίς περιορισμούς** DE FACTO **κατάληψη του οδοστρώματος,** το οποίο **προορίζεται για την κυκλοφορία.** Αρκεί να φαντασθούμε πόσο άνετη, ασφαλής και γρήγορη θα μπορούσε να είναι η καθημερινή μας μετακίνηση, χωρίς αυτά τα εμπόδια. Είναι **απαραίτητη πιο αυστηρή νομοθεσία και αστυνόμευση.**

Η απελευθέρωση της οδικής **υποδομής** από **παρασιτικές χρήσεις,** που ξεπερνούν κάθε όριο, απαιτεί αρετή και τόλμη **από** τους **πολίτες,** τους **πολιτικούς** και την **Πολιτεία.**

V. ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΜΑΖΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Μετά την αναφορά στο πρόγραμμα βελτίωσης της οδικής υποδομής εκ μέρους της Γεν. Γραμματείας του ΥΠΕΧΩΔΕ, στις δυσκολίες που συναντάει και στα προβλήματα που δημιουργούνται στην οδική υποδομή που προορίζεται για την κυκλοφορία, οι **Οργανισμοί** που είναι αρμόδιοι για την βελτίωση των μαζικών μεταφορών, έχοντας ως **δεδομένη την υπάρχουσα και διαθέσιμη υποδομή,** αλλά και τη συστηματική συντήρηση των **λεωφορειακών γραμμών** και των βασικών αρτηριών, ας επιλέγουν **«έξυπνες» διαδρομές,** κατάλληλα **σημεία στάσεων και αφετηριών, ευέλικτα οχήματα** μεγάλης χωρητικότητας, αλλά **μικρότερης κατάληψης υποδομής** (π.χ. διώροφα, μίνι λεωφορεία), και κατάλληλο **συνδυασμό δρομολογίων** και **ωραρίων,** ώστε να μην υπάρχουν π.χ. πολλά άδεια λεωφορεία και τρόλλεϋ στο κέντρο της Αθήνας. Πιστεύω όμως ότι με την επικείμενη **αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών** θα επιλυθούν παρόμοια προβλήματα. Επίσης θα πρέπει ν'

αποφεύγονται δαιδαλώδεις διαδρομές σε **στενούς δρόμους** που δεν υπάρχουν εύκολες διέξοδοι και κατάλληλοι χώροι για στάσεις και αφετηρίες (π.χ. στην περιοχή της οδού Ζήνωνος, με την επέμβαση πεζοδρόμησης της Αγησιλάου από το Δήμο, η περιοχή ασφυκτιά από πεζούς και λεωφορεία).

Για αποτελεσματικότερη υλοποίηση των απαιτουμένων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για βελτίωση των μαζικών μεταφορών είναι σκόπιμο να κοινοποιείται το **«πρόβλημα» σε όλες τις συναρμόδιες Υπηρεσίες** και κυρίως **στους Δήμους**, ώστε να εξοικειώνονται με το πρόβλημα και την επικείμενη λύση του, που δεν είναι πάντοτε αποδεκτή από τους κατοίκους και την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Σκόπιμο είναι τέλος **να χρησιμοποιούνται οι αρτηρίες με άνετα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, οι οποίες θα πρέπει ν' απελευθερωθούν «δια πυρός και σιδήρου»** από τη στάθμευση και άλλες χρήσεις, που **παρακωλύουν την κυκλοφορία. Ο Οργανισμός Αθήνας** να εντείνει το **συντονιστικό του ρόλο**, ώστε να μην παρατηρούνται αντικρουόμενες ενέργειες.

Να λαμβάνονται υπόψη **οι πεζοί και οι επιβάτες** σε κάθε περίπτωση, για την **ασφαλή αναμονή και μετακίνησή τους.**

VI. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΥ

Η καθημερινή μετακίνηση μεταξύ των τόπων κατοικίας, εργασίας ή άλλης ανάγκης **επηρεάζει τον εργαζόμενο σωματικά, ψυχικά και πνευματικά.** Προσπάθεια του καθενός είναι να **επιλέξει το ταχύτερο, ανετότερο, ασφαλέστερο αλλά και οικονομικότερο μέσο.** Ολα τα μέσα όμως έχουν **πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα.** Ο καθένας έχει επιλέξει ή επιλέγει για διάφορους λόγους κάθε φορά ένα από τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς («πόδια», μοτοσυκλέτα, Ι.Χ., ταξί ή τα ΔΜΜΜ). Ολοι όμως εδώ θεωρούμε αντικειμενικά ότι για το **κοινωνικό σύνολο, την εθνική οικονομία, το περιβάλλον** και κυρίως για την **επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος** της Αθήνας, πρέπει να γίνει **κοινή και συντονισμένη προσπάθεια** για τη **βελτίωση του συστήματος μαζικών μεταφορών,** ώστε να γίνει ελκυστικότερο από τα άλλα μέσα. **Ηδη η ζήτηση έχει αυξηθεί,** παρά τα προβλήματα, διότι το Ι.Χ. έχει χάσει στην Αθήνα το πλεονέκτημα της εξυπηρέτησης «από πόρτα σε πόρτα» και τα άλλα μέσα έχουν επίσης πολλά μειονεκτήματα. (ταξί δεν βρίσκεται πάντα, το δίκυκλο δεν είναι για όλους (!) και η πεζοπορία δεν ενδείκνυται για μεγάλες αποστάσεις και πολυάσχολους εργαζόμενους).

Είναι δεδομένο λοιπόν ότι **όλοι επιθυμούμε άνετες συγκοινωνίες** και μεγάλους δρόμους αλλά **κανείς δίπλα στο σπίτι του.** Συμπέρασμα: **Για την ανεπάρκεια της οδικής υποδομής,** για τα προβλήματα που προκαλεί στις μετακινήσεις μας και τη μειωμένη εξυπηρετικότητα του συστήματος μαζικής μεταφοράς **δεν είναι πάντοτε υπεύθυνοι οι δημόσιοι Οργανισμοί ή οι Υπηρεσίες.** Είμαστε **όλοι συνυπεύθυνοι.**

Σε όποιο χώρο εργασίας και να βρισκόμαστε, πρέπει να κάνουμε κοινή και **συντονισμένη προσπάθεια** για την εξάλειψη της απαράδεκτης αυτής κατάστασης, για το νοικοκύρεμα και τη βελτίωση της υποδομής, της μεταφοράς, του περιβάλλοντος και της ποιότητας της ζωής μας που συνεχώς υποβαθμίζεται.

Οι εργαζόμενοι, αφού **συνειδητοποιήσουν το πρόβλημα** και τις πραγματικές **αιτίες,** πρέπει μέσω των εκπροσώπων τους αλλά και ο καθένας χωριστά:

– να πείσουν **τους πολιτικούς να εφαρμόσουν τα μέτρα** (έστω κι αυστηρά),

που προτείνουν οι εμπειρογνώμονες, ώστε να υπάρχει ελπίδα ότι θα βελτιωθεί η κατάσταση.

- να πείσουν **τους δήμους,** που επεμβαίνουν τόσο στην υποδομή όσο και στα μέτρα και μέσα, **να εκτελούν έργα και να ενεργούν** στοχεύοντας **στην ενθάρρυνση των ΜΜΜ και όχι στη χρήση του Ι.Χ.** και ταξί.
- Να **συνειδητοποιήσουν οι ίδιοι τα πλεονεκτήματα** από τη **μη χρήση του Ι.Χ. καθημερινά** και να εφαρμόζουν **έμπρακτα** την ιδέα διαδίδοντάς την και στους **μη εργαζόμενους,** που δεν έχουν το καθημερινό πρόβλημα, αλλά το **επιδεινώνουν με την επιλογή του μέσου μετακίνησής τους.**
- **οι εργαζόμενοι σε φορείς που** είναι δυνατόν να **συμβάλουν** στην επίλυση κάποιων προβλημάτων, **πρέπει να συνεργάζονται** με τους συναρμόδιους φορείς **σε προσωπικό επίπδο και όχι μόνο γραφειοκρατικά.**
- **Να μην πιέζουν** το «έτερο ήμισυ» του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ, για ένταξη στο σχέδιο πόλεως και **για μετακίνηση της ρυμοτομικής γραμμής** προς την πλευρά του δρόμου.
- **Να μην παρεμποδίζουν** την εκτέλεση **έργων βελτίωσης της υποδομής** που διευκολύνουν την κυκλοφορία.
- Να εξετάσουν **την υποχρέωση των επιχειρήσεων** που διαθέτουν μεγάλο αριθμό οχημάτων, **για χώρους στάθμευσης,** όπως διαθέτουν οι δημόσιες συγκοινωνίες.

Τέλος πρέπει **να συνειδητοποιήσουμε όλοι ότι η αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής μας** έχει πολύ **μεγαλύτερη αξία από κάποια οικονομική διεκδίκηση** και ότι **η εργασία μας** πρέπει ν' αντιμετωπίζεται **ως λειτούργημα** πρώτα από εμάς τους ίδιους (αναφέρομαι στις κατά καιρούς **απεργίες μας,** με τις οποίες **δεν συμβάλλουμε πάντοτε στη βελτίωση** της κατάστασης. Αντίθετα την επιδεινώνουμε. Κατά τ' άλλα οι απεργίες είναι καθ' όλα σεβαστές).

ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

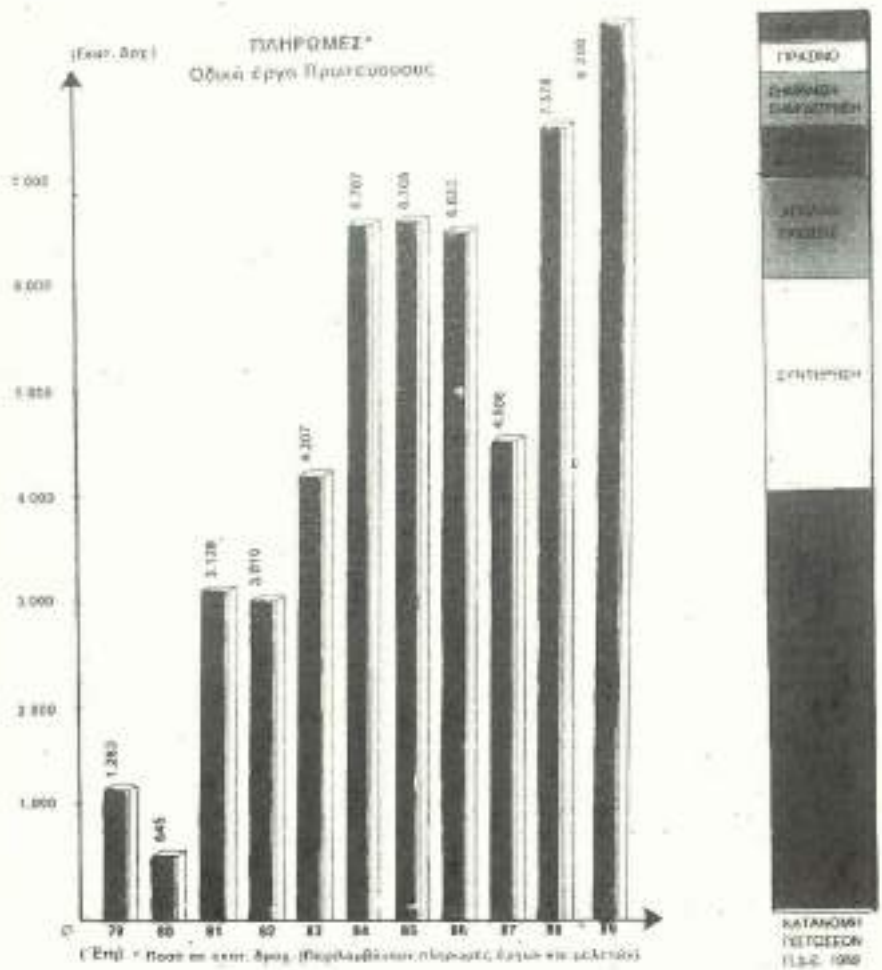
Οι Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εργων (Γ.Γ.ΔΕ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Εργων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ), που είναι αρμόδιες για τη μελέτη, κατασκευή και συντήρηση του βασικού οδικού δικτύου της Αττικής είναι:

– Η Διεύθυνση Οδικών Εργων Περιφέρειας Αττικής που προγραμματίζει, μελετά και αναθέτει τα έργα ως κεντρική Υπηρεσία.

– Η Διεύθυνση Κατασκευής Εργων Οδοποιίας (ΔΚΕΟ), που κατασκευάζει τα νέα οδικά έργα και υλοποιεί τις σημαντικές επεμβάσεις (κόμβους, διαπλατύνσεις, νησίδες, παράπλευρους δρόμους, εξυπηρέτησης) και

– Η Διεύθυνση Κατασκευής Εργων Συντήρησης Οδών, (ΔΚΕΣΟ) που συντηρεί και εκτελεί μικρότερης έκτασης επεμβάσεις στο δίκτυο λεωφορειακών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων της σήμανσης, σηματοδότησης, ηλεκτροφωτισμού και δημιουργίας χώρων πρασίνου και γενικά της διοίκησης του βασικού οδικού δικτύου της Πρωτεύουσας και Αττικής.

Οδικά έργα εκτελούν επίσης και άλλες Δημόσιες Υπηρεσίες (Νομαρχιακές, Δημοτικές) σε δρόμους μικρότερης και τοπικής κυκλοφορίας, που δεν ανήκουν στο δίκτυο λεωφορειακών γραμμών.


ΠΛΗΡΩΜΕΣ*
Οδικά έργα Πρωτεύουσας
1.283
645
3.128
3.010
4.207
6.707
6.705
6.622
4.506
7.374
8.200
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
ΓΡΑΣΙΜΟ
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

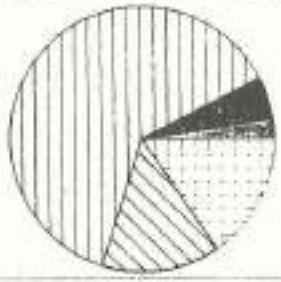
ΣΧΗΜΑ 1

ΑΘΗΝΑ 2000

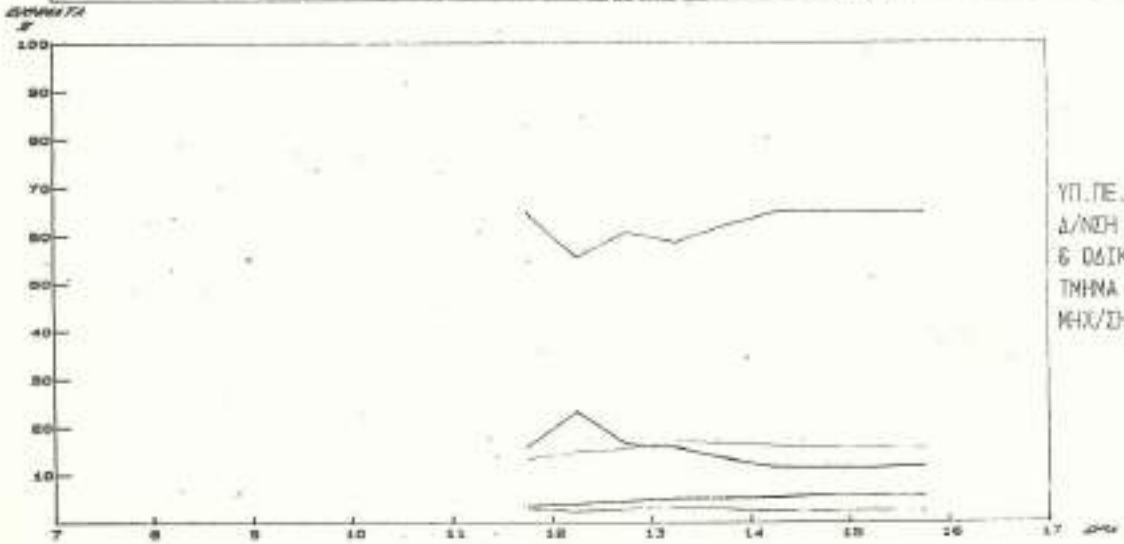
ΣΧΗΜΑ 2

ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΚΩΔΙΚΟΣ: 005053
ΟΔΟΣ : Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ
ΚΑΤ/ΝΣΗ: ΟΜΟΝΟΙΑ
ΗΜ/ΝΙΑ : ΔΕ 15/ 1/90



ΚΑΤ	ΣΥΝ.ΟΧ	%
ΦΩΡ	323	2.63
ΛΕΩ	613	4.99
ΕΙΧ	7687	62.36
ΤΑΞ	1779	14.49
ΝΟΤ	1905	15.52

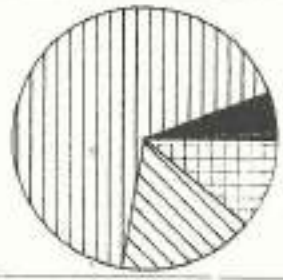


ΥΠ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε
Δ/ΝΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛ/ΡΙΑΣ
& ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Δ2)
ΤΜΗΜΑ ΕΡΕΥΝΩΝ-ΣΤΑΤ/ΚΗΣ
ΜΗΧ/ΣΗ: ΤΗΛ.5240362

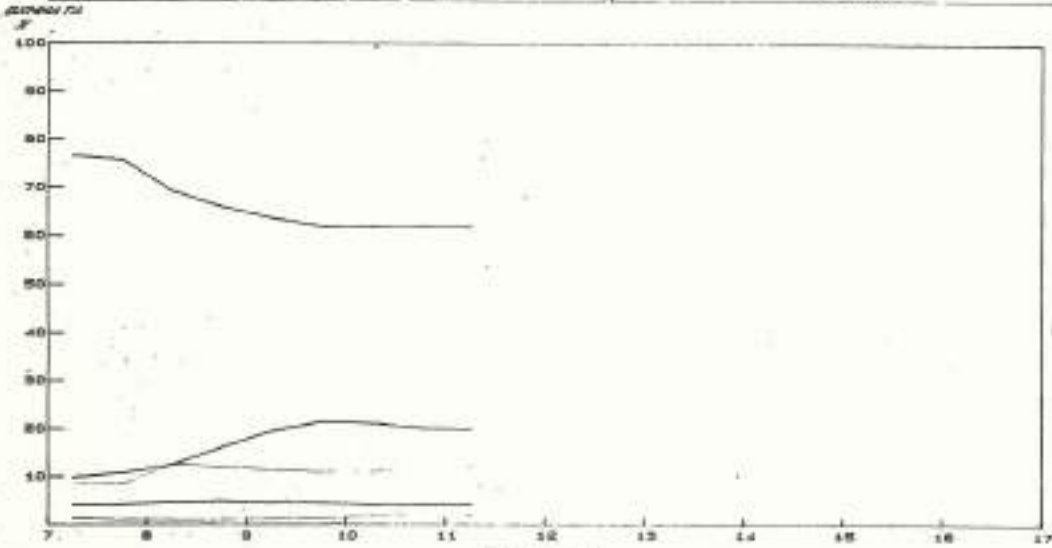
ΣΧΗΜΑ 3α

ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΚΩΔΙΚΟΣ: 005053
ΟΔΟΣ : Λ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ
ΚΑΤ/ΝΣΗ: ΟΜΟΝΟΙΑ
ΗΜ/ΝΙΑ : ΔΕ 15/ 1/90



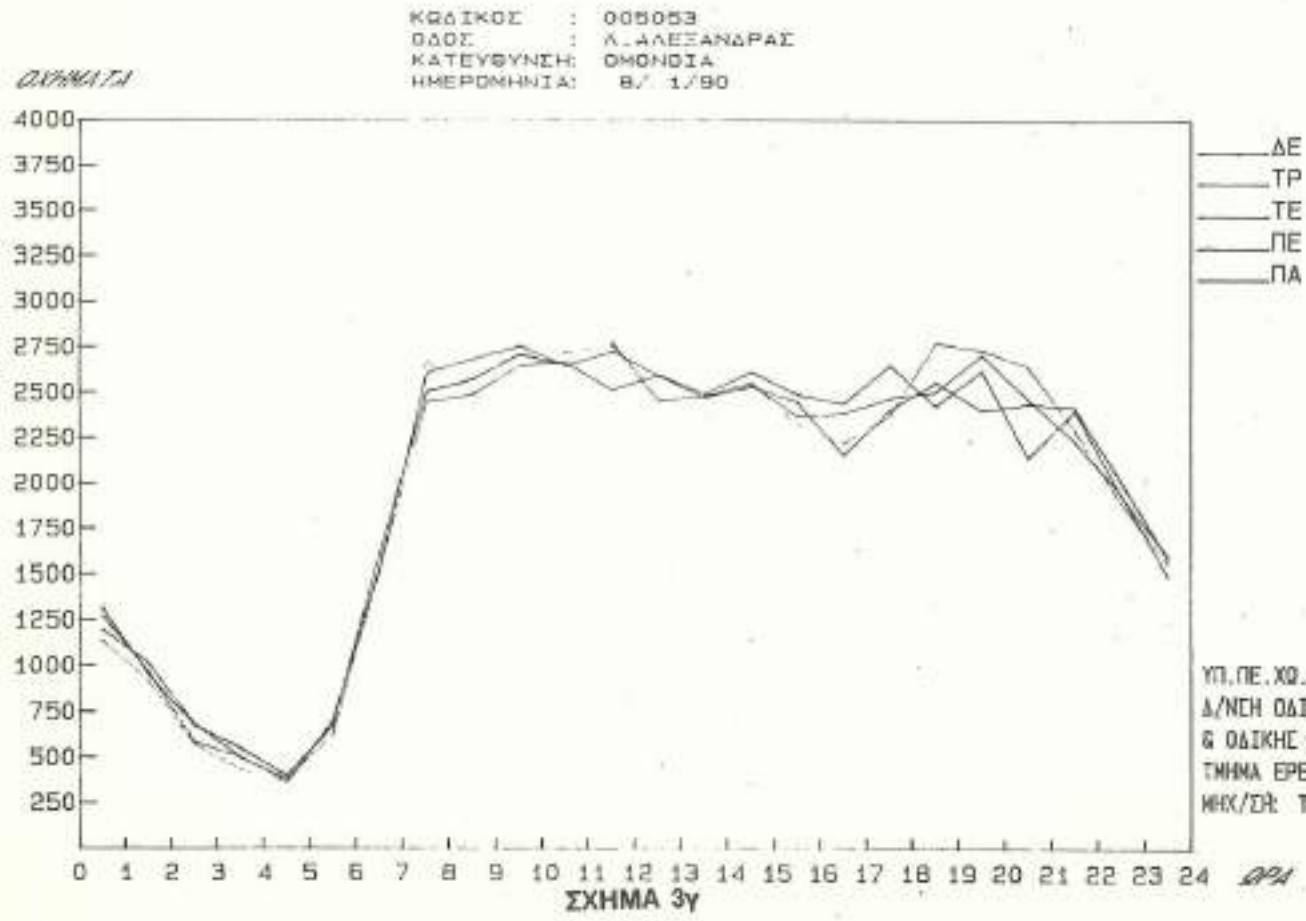
ΚΑΤ	ΣΥΝ.ΟΧ	%
ΦΟΡ	178	1.46
ΛΕΩ	536	4.37
ΕΙΧ	8125	66.44
ΤΑΞ	2055	16.76
ΜΟΤ	1345	10.97



ΥΠ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε
Δ/ΝΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛ/ΡΙΑΣ
& ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Δ2)
ΤΜΗΜΑ ΕΡΕΥΝΩΝ-ΣΤΑΤ/ΚΗΣ
ΜΗΧ/ΕΗ: ΤΗΛ.5240362

ΣΧΗΜΑ 3β

ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΕΙΣΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ



ΣΧΗΜΑ 3γ

ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Ν. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: (Ερευνητής Ε.ΚΕ.ΦΕ «ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ»)

Νομίζω ότι πραγματικά φάνηκε η ανάγκη να ενημερωθεί ο κόσμος για τις διάφορες προτάσεις διότι διαπιστώνει κανείς ότι υπάρχουν διάφορες απόψεις οι οποίες πρέπει κάποτε να λυθούν, δηλαδή να συγκλίνουν κάπου για να ξέρουμε που βαδίζουμε.

Π.χ., το θέμα της ύπαρξης των σταθμών μετεπιβίβασης νομίζω ότι είναι ένα θέμα το οποίο κατά τη γνώμη μου δεν είναι πρώτης προτεραιότητας. Το μεγάλο ζήτημα είναι ότι τα τοπικά δρομολόγια πρέπει να είναι κι αυτά πυκνά. Οχι μόνο οι κορμοί να είναι ανά πεντάλεπτο. αλλά πως θα μπορέσουν και τα τοπικά λεωφορεία να έρχονται κάθε πέντε λεπτά.

Μία πρόταση είναι αυτό που ελέχθη κάπως παραπονεμένα ότι, τα ταξί χρησιμοποιούνται σαν μίνι μπας. Εγώ νομίζω ότι τα ταξί θα μπορούσαν να χρησιμοποιούνται σαν μίνι μπας, με την έννοια ότι στις άγονες γραμμές, γενικά στις περιφερειακές γραμμές, θα μπορούσαν κάλλιστα να επιστρατεύονται για να μπορέσουν να βοηθήσουν στην εξυπηρέτηση του κοινού, όπου δεν μπορούν να πάνε λεωφορεία. Αλλά εν πάσει περιπτώσει, επιμένω στο σημείο ότι δεν χρειάζεται, κατά τη γνώμη μου, να δοθεί προτεραιότητα στους σταθμούς μετεπιβίβασης.

Επίσης, οι αφετηρίες των κορμών που δημουργούν πρόβλημα, π.χ. της Κηφισιάς, δεν χρειάζονται να είναι όπως αυτή τη στιγμή, δηλαδή να συσσωρεύονται όλα τα λεωφορεία εκεί. Εγώ. π.χ. θεωρώ ότι η μεταφορά στη Ν. Ερυθραία ή και πιο πέρα ακόμη, θα ήταν μία λύση. Δεν χρειάζεται, κατά τη γνώμη μου, οι αφετηρίες να είναι μέσα στο κέντρο κάποιου προαστείου, διότι εκεί οπωσδήποτε θα δημιουργηθεί συμφόρηση. Κατά την άποψή μου, θα πρέπει οι διάφορες γραμμές, ακόμη και οι τοπικές, να τέμνονται με τους κορμούς και απλώς να περνάνε, ώστε να μη δημιουργείται εκεί συνωστισμός λεωφορείων.

Εκείνο που αποτελεί βέβαια πρόβλημα είναι να βρεθεί χώρος στάθμευσης για τα Ι.Χ. για να παίρνουν μετά οι επιβάτες τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Αυτός είναι ένας λόγος που πρέπει η αφετηρία να μην είναι ακριβώς στο κέντρο του προαστείου, αλλά να είναι κάπου πιο έξω όπου μπορεί να υπάρχει και χώρος παρκαρίσματος για τους οδηγούς, ώστε να σταθμεύουν τα Ι.Χ. και να μπορούν μετά να παίρνουν το μέσο μαζικής μεταφοράς.

Σε σχέση με το θέμα που τέθηκε προηγουμένως, για τις βελτιώσεις της οδικής κυκλοφορίας, αναφέρω χαρακτηριστικά το παράδειγμα της διασταύρωσης Παπάγου - Κατεχάκη, που σχεδιάστηκε αλλιώς, επενέβη ο Δήμαρχος για διάφορους λόγους και δεν έγινε όπως σχεδιάστηκε και εν συνεχεία κανένας δεν σκέφθηκε να διαπλατύνει την οδό, συγκεκριμένα να διπλασιάσει την πλευρική οδό, ώστε να μπορέσουν να κινούνται πιο εύκολα τα λεωφορεία, τα Ι.Χ. και γενικά τα μέσα μεταφοράς.

Λοιπόν, υπάρχουν χίλιες δυο μικρές επεμβάσεις που, κατά την άποψή μου πρέπει να γίνουν και θα διευκόλυναν την κυκλοφοριακή μετακίνηση γενικά και δεν στοιχίζουν πολύ.

Οσον αφορά το θέμα του εισητηρίου, κατά τη γνώμη μου, μπορεί να υπάρξουν δύο ειδών εισιτήρια, όπως γίνεται στο εξωτερικό. Μιάμιση ώρα για μεγάλες διαδρομές και μισή ώρα για μικρές διαδρομές, με διαφορετική φυσικά τιμή, ώστε να μπορεί κανείς να διευκολύνεται στις μικρές διαδρομές και να μην επιβαρύνεται πολύ.

Υπάρχουν χίλια δύο θέματα που πρέπει να συζητηθούν όχι μόνον από τους αρμόδιους, αλλά και από το κοινό που θα κάνει χρήση των οιονδήποτε μέτρων που θα ληφθούν ώστε να επιτευχθεί μια συμφωνία και να μην υπάρξουν αντιδράσεις. Κατά τη γνώμη μου, οι αντιδράσεις της τοπικής αυτοδιοίκησης είναι δυνατόν να επιλυθούν, αρκεί να γίνει μία καλόπιστη συζήτηση μεταξύ φορέων και κοινού, αλλά και άλλων ειδικών, που μπορούν να έχουν κάποια ιδέα γι' αυτό το θέμα, ώστε να μπορεί κανείς να βρει μια χρυσή τομή και να λύσει τα διάφορα προβλήματα.

Για μένα, είναι ακατανόητο τώρα που υπάρχουν οι προϋποθέσεις να γίνει αναδιάρθρωση του συγκοινωνιακού δικτύου, να μην εφαρμοστεί αμέσως. Και όταν λέω αμέσως, εννοώ ότι είναι θέμα μερικών μηνών, όχι παραπάνω, έστω και σταδιακά όπως ελέχθη. Αλλά πρέπει να ξεκινήσει και να τελειώσει και να μη μας απειλήσουν πάλι με μεγάλους και μικρούς δακτύλιους. Για μένα, ούτε και ο μικρός δακτύλιος χρειάζεται, όταν υπάρχει σωστό συγκοινωνιακό δίκτυο.

Οσον αφορά τους λεωφορειοδρόμους, υπάρχουν απόψεις που προτείνουν αποκλειστικούς λεωφορειοδρόμους, οπότε δεν τίθεται το θέμα των bus only, που δεν είχε αποτέλεσμα. Υπάρχουν, εν πάσει περιπτώσει χίλια δυο θέματα που θα μπορούσε κανείς να θίξει. Δεν θέλω να επεκταθώ, αλλά νομίζω ότι χρειάζεται μια περισσότερο διεξοδική συζήτηση παρά παρουσιάσεις απόψεων μόνον, ώστε να βρούμε κάποτε μία σωστή λύση του όλου προβλήματος.

Ευχαριστώ.

Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Μόνο μια παρατήρηση, κύριε Παπαδόπουλε. Δεν είπε κανείς ότι απέτυχε το bus only. Θεωρήθηκε χρονικό μέτρο γι' αυτό ελέχθη ότι απέτυχε.

Τον λόγο έχει ο κύριος Μάμαλης από το Σύλλογο Υπαλλήλων του ΟΑΣ.

Γ. ΜΑΜΑΛΗΣ:

Κυρίες και κύριοι, εγώ δεν θα μιλήσω σαν εκπρόσωπος του Σωματείου του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών. Θα κάνω μια ολοκληρωμένη παρέμβαση το απόγευμα πάνω στο θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο του συστήματος αστικών συγκοινωνιών.

Κατ' αρχήν θα ήθελα να κάνω μια παρατήρηση: ότι αυτή η δημερίδα διοργανώθηκε από τον ΟΑΣ και από το ΕΚΑ. Το ΕΚΑ μπορούμε να πούμε ότι είναι όλοι οι εργαζόμενοι της Αθήνας και δεν βρέθηκε μια παρουσίαση από τους εργαζόμενους παρ' όλο που πάντοτε οι εργαζόμενοι έχουν λόγο για το πρόβλημα της συγκοινωνίας δεν ήλθε κάποια εισήγηση ώστε ν' ακούσουμε τις απόψεις του συνδικαλιστικού κινήματος και παραπέρα ν' ακούσουμε και τις προτάσεις.

Πριν κάνω μια παρέμβαση στην προηγούμενη εισήγηση του κυρίου Βό-

σκογλου, ήθελα να κάνω δύο ερωτήσεις στην κυρία Σάκη, σαν εκπρόσωπο του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Οι Εισηγητές, κύριε Μάμαλη, δεν είναι εκπρόσωποι. Η κ. Σάκη μπορεί ελεύθερα να πει την άποψή της, αλλά δεν εκφράζει την ηγεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Γ. ΜΑΜΑΛΗΣ:

Ωραία! Εμείς, σαν οργανισμός αστικών συγκοινωνιών έχουμε πάρα πολλά προβλήματα όσον αφορά την συντήρηση των λεωφορειοδρόμων. Συγκεκριμένα τώρα, έχουν κοπεί πάρα πολλές λεωφορειακές γραμμές που έχουν προγραμματισθεί και λειτουργούσαν και έχουν κοπεί λόγω έλλειψης συντήρησης των λεωφορειοδρόμων αυτών.

Και ένα δεύτερο ερώτημα: Αν μπορεί να μας απαντήσει πάλι η κυρία, Σάκη, τι γίνεται με τις παρεμβάσεις του Δήμου της Αθήνας, που κάνει έργα σε κάποιους δρόμους, καταλαμβάνοντας κάποιο μέρος του οδοστρώματος και συγκεκριμένα θα μπορούσα ν' αναφέρω την οδό Ιουλιανού, στο τελευταίο τμήμα απέναντι από το σταθμό Λαρίσης. Εκεί δημιούργησε πάρα πολλά προβλήματα και στην κυκλοφορία, αλλά και στα λεωφορεία, που είχαν αφετηρία σ' αυτό το σημείο.

Θα ήθελα τώρα να συνεχίσω την παρέμβαση αυτή, όσον αφορά την τοποθέτηση που έκανε ο κύριος Βόσκογλου. Οπως είπε ο κύριος Βόσκογλου, το 1987 τελείωσε η μελέτη των εναλλακτικών λύσεων από τον οργανισμό αστικών συγκοινωνιών. Αυτές οι λύσεις, όπως ακούστηκαν, ήταν πάρα πολλές, δώδεκα στον αριθμό και ποτέ δεν συζητήθηκαν στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣ. Εκτός από δύο τρεις τελευταίες συνεδριάσεις στο Διοικητικό Συμβούλιο όπου συζητήθηκε το συγκοινωνιακό πρόβλημα, δηλαδή της αναδιάρθρωσης, χωρίς να παρθούν συγκεκριμένες αποφάσεις ούτως ώστε, να προχωρήσει η αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών που συζητάμε τόσα χρόνια.

Παράλληλα, εμείς, κι αυτό θα ήθελα να το τονίσω, ο ΟΑΣ προχώρησε σε κάποιες επεμβάσεις κάνοντας κορμούς, τρεις συνολικά κορμούς, την γραμμή της Κηφισιάς - Αθήνας, τη γραμμή του Χαλανδρίου και Κηφισιάς προς το δέλτα και τη γραμμή του Μενιδίου, που εντάσσονται στη φιλοσοφία της αναδιάρθρωσης των λεωφορειακών γραμμών.

Σίγουρα θα πρέπει το Δ.Σ. του ΟΑΣ να συζητήσει και να εξετάσει οποιαδήποτε λύση για την αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών, παραπέρα να υιοθετηθεί η λύση αυτή από το Υπουργείο Μεταφορών, σαν εποπτικό φορέα και να προχωρήσουμε γρήγορα στην αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών.

Πριν, όμως, προχωρήσουμε στην αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών, πρέπει να δούμε ότι στην υπάρχουσα κατάσταση, σήμερα, δηλαδή, στις αστικές συγκοινωνίες υπάρχουν πάρα πολλά προβλήματα. Ενα πρόβλημα που μπορώ ν' αναφέρω είναι ότι σήμερα μένουν στάσιμα 300 λεωφορεία της ΕΑΣ και άλλα 200 λεωφορεία του ΗΛΠΑΠ, λόγω έλλειψης οδηγών. Και αυτό δεν είναι δική μου θέση, το αποδέχθηκαν και οι πρόεδροι των αντίστοιχων φορέων στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣ. Και η επιχείρηση αντί να κάνει τα δρομολόγια από Δευτέρα έως Παρασκευή, λόγω έλλειψης όπως είπα των οχημάτων, λειτουργεί τις γραμμές όλου του Λεκανοπεδίου με τα δρομολόγια του Σαββάτου και της Κυριακής, που είναι μειωμένα κατά 30%.

Ξαναλέω, ότι, πριν προχωρήσουμε, στην αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών, θα πρέπει να λυθεί το πρόβλημα των οδηγών, να εφαρμοστούν κάποιες μελέτες που έχουν γίνει και είναι στα συρτάρια του ΟΑΣ για κάποιους λεωφορειόδρομους, να υπάρχει μια σωστή πολιτική στάθμευσης, να υπάρχει μια συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ για συντήρηση, των λεωφορειόδρομων. Και τέλος να υπάρχει μία σωστή πολιτική από το Υπουργείο Μεταφορών για τις συγκοινωνίες.

Ευχαριστώ.

Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Σ' αυτά που είπε ο κύριος Μάμαλης για την μη συμμετοχή των μαζικών φορέων, υπάρχει μια παρατήρηση του Στέφανου Λαιμού από το ΕΚΑ, ο οποίος λέει ότι οι μαζικοί φορείς, όπως το ΕΚΑ συμμετέχουν στην ημερίδα και με την απογευματινή εισήγηση για το ρόλο των εργαζομένων, και η κυρία Θεοχάρη μίλησε εκ μέρους του ΕΚΑ.

Μάλλον, θα εννοούσε ο κύριος Μάμαλης τους συλλόγους εργαζομένων της ΕΑΣ. Παρακαλούμε, μια κουβέντα από τον κύριο Βόσκογλου και κλείνουμε την πρωϊνή συνεδρίαση.

Ν. ΒΟΣΚΟΓΛΟΥ:

Μου έχει απευθύνει μία ερώτηση ο κύριος Νάθενας. Εάν έχει γίνει παρακολούθηση της λειτουργίας των μέχρι σήμερα γραμμών κορμού, εντοπισμός των τυχόν προβλημάτων που προέκυψαν, σύγκριση με προτέρα κατάσταση και αν έχουν βρεθεί τρόποι θεραπείας.

Θα πω το εξής: Ουσιαστικά λειτουργούν δύο γραμμές κορμοί, ο ένας της Κηφισιάς και ο άλλος του Μενιδίου, οι οποίοι εφαρμόστηκαν πριν ολοκληρωθεί η μελέτη αναδιάρθρωσης των αστικών συγκοινωνιών για λόγους ίσως πειραματικούς τότε.

Οι δύο γραμμές κορμοί λειτουργούν εντελώς διαφορετικά. Και λειτουργούν διαφορετικά, και τα συμπεράσματα από αυτούς είναι διαφορετικά, για καθαρά εσωτερικούς λειτουργικούς λόγους. Η Κηφισιά, π.χ., δεν έχει κάπου εκεί κοντά αμαξοστάσιο υποστήριξης της λειτουργίας της. Εχει όμως τα πιο αξιόπιστα λεωφορεία που διαθέτουμε, αυτά δηλαδή που παρουσιάζουν τις λιγότερες βλάβες.

Αντίθετα, ο κορμός του Μενιδίου έχει υποστήριξη αμαξοστασίου. Δίπλα, στα Ανω Λιόσια υπάρχει ένα αμαξοστάσιο της ΕΑΣ από όπου και δρομολογούνται τα οχήματα. Δυστυχώς, όμως, έχει δρομολογημένα τα χειρότερα οχήματα, αυτά που παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες βλάβες και μάλιστα βλάβες της τάξεως του 40% την ημέρα, πολλές φορές.

Ετσι, λοιπόν, δεν είμαστε καθόλου ικανοποιημένοι και εν πάσει περιπτώσει τα αποτελέσματα από τους δύο κορμούς δεν είναι καθόλου συγκρίσιμα και μπορούμε να οδηγηθούμε σε συμπεράσματα εντελώς διαφορετικά από την πραγματικότητα, εάν ξεχάσουμε το βασικό αίτιο που προκαλεί την λειτουργία ή την δυσλειτουργία των γραμμών αυτών, που είναι ουσιαστικά αυτό που λέμε υποστήριξη.

Ετσι, λοιπόν, ο κορμός της Κηφισιάς, π.χ. είναι πιο ακριβός γιατί έχουμε πολλά νεκρά χιλιόμετρα τα οποία δεν τα έχουμε στο Μενίδι. Οι βλάβες είναι λιγότερες, υπάρχει μεγαλύτερη αξιοπιστία εκεί, που δεν έχουμε υποστήριξη αμαξοστασίου, σε σχέση με την έλλειψη αξιοπιστίας που έχουμε στο Μενίδι όπου υπάρχει αμαξοστάσιο.

Και αυτή η αναξιοπιστία στο Μενίδι απωθεί ορισμένους ανθρώπους, οι οποίοι έχουν κάποια εναλλακτική λύση. Και δυστυχώς, σε εκείνη την περιοχή τα εισοδήματα είναι χαμηλά και εναλλακτικές λύσεις πολλές δεν υπάρχουν. Και έτσι κρατάμε τους πελάτες. Αντίθετα, στην Κηφισιά που υπάρχει εναλλακτική λύση, προσφέρουμε, αν και οι προϋποθέσεις είναι δυσμενέστερες, μια καλύτερη εξυπηρέτηση εξ αιτίας της οποίας ίσως έχουμε τραβήξει και λίγο κόσμο προς τις αστικές συγκοινωνίες.

Υπάρξουν ενδείξεις ότι έχουμε μία αύξηση της επιβατικής μας κίνησης. Αυτό το οποίο είναι βέβαιο, ότι έχουμε μια σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης, φαίνεται ότι συμβαίνει στον κορμό που τελευταία κάναμε από το Δέλτα προς το Χαλάνδρι και την Κηφισιά, όπου το μεσαίο κομμάτι και τα άκρα αυτής της διαδρομής ήταν υπερφορτισμένα, και καταφέραμε να έχουμε μια πολύ καλύτερη κατανομή της επιβατικής κίνησης στη μέση. Θεωρούμε ότι πραγματικά εδώ υπάρχει ένα ουσιαστικό θετικό αποτέλεσμα.

Πάντως, είναι υποχρέωσή μας να προβούμε σε μια οργανωμένη παρακολούθηση αυτής της λειτουργίας προκειμένου να δούμε ποιά είναι ακριβώς τ' αποτελέσματα. Υπάρχουν ενδείξεις ότι είναι θετικά.

Αυτά ως προς το ερώτημα του κυρίου Νάθενα. Έρχομαι τώρα σε μια παρέμβαση δική μου που αφορά τα όσα ακούστηκαν στην εισήγηση που έκανε η κυρία Θεοχάρη. Ανέφερε η κυρία Θεοχάρη έναν αριθμό μέσης ταχύτητας στο κέντρο της Αθήνας, 7 χιλιόμετρα. Νομίζω, ότι είναι καιρός αυτός ο μύθος του «7 χιλιόμετρα» που έχει γραφτεί σε πάρα πολλά βιβλία, το βλέπω και σε βιβλιογραφία στο εξωτερικό που αναφέρεται στην Αθήνα και μιλάει για τα 7 χιλιόμετρα την ώρα, να σταματήσει επιτέλους.

Επειδή ασχολούμαι με τα θέματα αυτά εδώ και πάρα πολλά χρόνια, θα σας πω πως βγήκε αυτό το «7 χιλιόμετρα». Βγήκε κατά το 1975, όταν ένας υπουργός συγκοινωνιών ζήτησε από ένα σύμβουλό του συγκοινωνιολόγο, εδώ και τώρα, να του πει πόση είναι η μέση ταχύτητα στο κέντρο της Αθήνας. Κι εκείνος είπε 7. Και αυτό το 7 κυκλοφορεί από το τότε.

Λοιπόν, δεν είναι 7. Και για ποιά μέση ταχύτητα είναι αυτό το 7; Μιλάμε για την Πανεπιστημίου; Πανεπιστημίου και Β. Σοφίας ή Πανεπιστημίου και Ιπποκράτους; Γιατί μιλάμε; Οι δικές μας μετρήσεις που γίνονται κατά καιρούς, έχουν βγάλει στιγμιαίες ταχύτητες αυτής της τάξεως και χαμηλότερες, αλλά και μέσες ταχύτητες πολύ υψηλότερες από αυτές, που πλησιάζουν και ξεπερνάνε το 12. Λοιπόν, ας σταματήσουμε να μιλάμε γι' αυτό το πράγμα, ενώ γενικά η μέση ταχύτητα μεταφοράς με τις αστικές συγκοινωνίες ξεπερνάει τα 15 και 17 χιλιόμετρα. Ας σταματήσουμε να λέμε αυτό το νούμερο.

Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Παρακαλούμε τον κύριο Ασημακόπουλο, Δημοτικό Σύμβουλο Κηφισιάς να μιλήσει. Θα δώσω τον λόγο στην κυρία Σάκκη στη συνέχεια.

ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:

Ευχαριστώ που για δεύτερη φορά μου δίνεται η ευκαιρία να μιλήσω. Ηθελα να ευχαριστήσω την κυρία Σάκκη γιατί πραγματικά έκανε μια συλλογή των προβλημάτων στην οδική υπόδομή. Πράγματι, όλα, αυτά τα στοιχεία είναι αληθή. Βέβαια, το ζήτημα είναι πως θα αντιμετωπισθούν αυτά τα προβλήματα ώστε να μειωθούν, γιατί νομίζω ότι είναι λίγο δύσκολο να εκλεγούν εντελώς, με τις παρούσες συνθήκες.

Σχετικά με την πόλη την δική μας, την Κηφισιά και τις επιδιώξεις μας, έχω

να προσθέσω ποιές είναι οι απαιτήσεις μας και γιατί δεχθήκαμε και την ανακατασκευή μέρους της λεωφόρου Κηφισίας. Το δεχθήκαμε με την 134 απόφαση που πήρε το Δημοτικό Συμβούλιο, η οποία εγκρίθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Και λέω γιατί το δεχθήκαμε.

Εμείς οι όμοροι Δήμοι της Κηφισιάς του Αμαρουσίου, της Πεύκης, και του Ηράκλειου ζητήσαμε την άμεση κατασκευή, της λεωφόρου Σταυρού μέχρι Ελευσίνα. Παράλληλη δε και ταυτόχρονη έναρξη των εργασιών για την κατασκευή της λεωφόρου Κύμης. Υπήρχε τότε βέβαια ο προγραμματισμός, αλλά δεν είχε μπει στη βάση της δημοπράτησης.

Επίσης, είχαμε ζητήσει να συνεχισθεί και η διάνοιξη της οδού Ανδρου, που συνδέει τη λεωφόρο Κηφισίας με την Χαριλάου Τρικούπη. Υπήρξαν βέβαια ορισμένες αντιδράσεις λόγω του κτήματος Συγγρού που υπάρχει μπροστά.

Αυτή, λοιπόν, είναι μία οδική υποδομή κατά την άποψη του δικού μας Δημοτικού Συμβουλίου και τις απαιτήσεις των Δημοτών μας. Ζητήσαμε, ζητάμε και θα συνεχίσουμε να ζητάμε την άμεση κατασκευή της λεωφόρου Κύμης με τον απαραίτητο κόμβο, εκεί που περίπου απολήγει η οδός Καλιφτάκη και συναντά την εθνική οδό μπροστά στο πρώην κτίριο της BOSH. Εάν γίνει αυτό το έργο, δηλαδή, η κατασκευή της λεωφόρου Κύμης, να συνεχιστεί από την Πλαπούτα μέχρι την Εθνική, εμείς πιστεύουμε ότι οι όμοροι Δήμοι θα απαλλαγούν από το σημερινό κυκλοφοριακό φόρτο. Διότι σήμερα, όσοι πάτε στο Κεφαλάρι για μια ώρα αναψυχής, όπως παλιότερα δυστυχώς θα έλθετε και θ' αρχίσετε να υβρίζετε εμάς το Δημοτικό Συμβούλιο, και καλά θα κάνετε, αλλά οι ύβρεις θα πρέπει να στραφούν κάπου αλλού, διότι δεν φταίμε εμείς.

Σήμερα, λοιπόν, με τις μετρήσεις που μας έκανε τελευταία το ΥΠΕΧΩΔΕ, θα σας πω μόνο έναν αριθμό, πόσα Ι.Χ. περνούν σ' ένα 4ωρο.

Σ' ένα 4ωρο, λοιπόν, από τα Μελίσια προς την Εθνική Οδό, μέσω του Κεφαλαρίου και Νέας Κηφισιάς, που είναι ο κόμβος, περνούν 2.217 Ι.Χ. Πιστεύουμε, λοιπόν, ότι με την κατασκευή της λεωφόρου Κύμης και της λεωφόρου Σταυρού Ελευσίνος η Κηφισιά θα απαλλαγεί από το σημερινό κυκλοφοριακό φόρτο. Γι' αυτό ζητούμε την κατανόηση και την βοήθεια από όλους τους παρισταμένους, οι οποίοι εξέφρασαν τις απόψεις τους γι' αυτά τα θέματα σήμερα.

Διαφορετικά, μην περιμένουμε προστασία ή βελτίωση του περιβάλλοντος στην Κηφισιά. Σήμερα, η Κηφισιά έχει ήδη φτάσει στο σημείο να λέμε ότι πεθαίνει. Αυτό, διαπιστώνουν όσοι την επισκέπτονται. Θα μου πείτε τι κάνουμε εμείς, η Δημοτική Αρχή. Κάνουμε προσπάθειες, όσες μας επιτρέπονται από την κεντρική εξουσία. Οι προσπάθειές μας βέβαια δεν θα μείνουν εκεί που είναι τώρα. Θα συνεχιστούν και πιστεύουμε ότι κάτι θα περισσώσουμε.

Μία άλλη προσπάθεια που κάνουμε είναι, ότι έχουμε ζητήσει από την Πολεοδομία να σταματήσει η χορήγηση αδειών άλλων καταστημάτων. Δεν εισακουστήκαμε μέχρι σήμερα. Δημιουργούνται συνεχώς νέα καταστήματα. Τα προάστεια δεν χρειάζονται άλλα καταστήματα. Τα καταστήματα που έχει το κάθε προάστειο είναι αρκετά για την τοπική εξυπηρέτηση. Δεν θέλουμε υπερτοπικά εμπορικά κέντρα. Το τονίζουμε μέσα από τα δημοτικά συμβούλια, μέσα από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, μέσα από τον τύπο τοπικό και ημερήσιο. Κανένας δεν ακούει. Λοιπόν, βοήθεια χρειαζόμαστε όλοι μεταξύ μας. Να σώσουμε ότι υπάρχει.

Ευχαριστώ πολύ.

Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Κύριε Ασημακόπουλε ήθελα να σας πω κάτι μόνο. Την τελευταία φορά που θέλαμε να κάνουμε μία παρέμβαση στο σταθμό του ΗΣΑΠ στην Κηφισιά, απέξω ήταν σταθμευμένα δύο οχήματα με μικροπωλητές που πουλάγανε φρούτα φράζοντας την είσοδο. Αυτούς τους ανθρώπους δεν μπορούσε να τους μετακινήσει από εκεί ο αστυνομικός γιατί είχαν πάρει άδεια από το Δήμο.

ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:

Εχετε δίκιο, γι' αυτό είπα προηγουμένως ευχαριστώ την κυρία Σάκκη, η οποία συνέλεξε όλα αυτά τα στοιχεία.

Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Οχι, δεν είναι θέμα κυρίας Σάκκη. Είναι θέμα Δημοτικής Αρχής. Με το να λέμε ότι δεν θέλουμε τα καταστήματα και συγχρόνως να δίνουμε άδειες σε μικροπωλητές, σε μικροέμπορους, σε μικροκαταστήματα, σε μικροσυμφέροντα, δεν λύνουμε το πρόβλημα. Πρέπει όλοι να συνεργαστούμε.

ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:

Την επισήμανση την επιβεβαιώνω και είμαι ένας από τους Δημοτικούς συμβούλους που ποτέ δεν έχει ψηφίσει για χορήγηση τέτοιων αδειών. Ανθίσταμαι, όσο μπορώ. Μάλιστα μου είπαν να μάθω να λέω και ψέματα. Και είπα, κύριοι εγώ δεν μπορώ να πω ψέματα. Η αλήθεια είναι ότι δεν πρέπει να δίνουμε τέτοιες άδειες διότι η εγκατάστασή τους σε κάποια σημεία δημιουργεί οπωσδήποτε πρόβλημα. Το επισήμανε η κυρία Σάκκη και είπε για τους στασίμους και για τους πλανοδίους και για τα καταστήματα που βγάζουν απέξω πράγματα.

Επομένως, δεν υπάρχει σήμερα κοινόχρηστος χώρος που να τον χρησιμοποιεί ο πεζός, μάλιστα με την ανοχή της αυτοδιοίκησης. Από την μια μεριά τα περίπτερα έχουν τον δικό τους συνδικαλιστικό τομέα και μας πιέζουν: «δώστε τους άδειες να βάλουν δεύτερο ψυγείο, δώστε τους άδειες να βάλουν και ένα παγκάκι να πουλούν και κάτι άλλο». Λοιπόν, αγωνιζόμαστε όσο μπορούμε, αλλά βαλλόμεθα. Εγώ, βέβαια, επειδή έχω υπηρετήσει και στο σώμα της χωροφυλακής επί 35 χρόνια και ήμουν αξιωματικός, έχω ιδιαίτερες ευαισθησίες σε ό,τι αφορά τον περιβάλλοντα χώρο και τον χώρο που πρέπει να κινείται ο πεζός. Είναι ανάγκη να προστατευθεί ο πεζός. Δεν έχει πού να πατήσει. Πατάει στην άσφαλτο, τον πατάει το αυτοκίνητο, πάει στο πεζοδρόμιο έχω εγώ την καρέκλα από το μαγαζί μου και βάζω πράγματα να πουλήσω, ο μανάβης τα καφάσια, καμμιά φορά γλυστράς και από τις σάπιες τις τομάτες που έχουν πέσει κάτω και δημιουργούνται τόσα προβλήματα.

Ν. ΜΠΑΛΤΑΣ: (Μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής του ΕΚΑ)

Μου έδωσε το έναυσμα ο κύριος Κόκκινος προηγουμένως. Θα σας κάνω κι εγώ μια ερώτηση, μιάς και ζητάτε τη συνεργασία και του συνδικαλιστικού κινήματος. Ακουσα με προσοχή αυτά που είπατε, και είναι θεμιτό, στην προσπάθεια εξυπηρέτησης των συμφερόντων τών δημοτών σας, να ζητάτε κάποιες λύσεις, μεταφορά του κορμού και όλα αυτά που είπατε στη πρώτη ομιλία σας.

Εγώ θέλω να σας ρωτήσω, γιατί δεν σας βρίσκω κάθε μέρα και μιά και

σας βρίσκω εδώ σαν τοπική αυτοδιοίκηση, αλλά και ειδικά σαν Δήμο Κηφισιάς, δεν νομίζετε ότι ξεκινάτε σαν ελίτ, δηλαδή μέσα από τις αντιλήψεις να διατηρηθεί το χρώμα της Κηφισιάς κ.τ.λ. Θα χρησιμοποιήσω κάποιες λέξεις που ίσως να μην είναι οι σωστές, αλλά δεν είναι λίγο ρατσιστικό τη στιγμή που ζητάτε τη συμπαράστασή μας για να λυθούν αυτά τα προβλήματα να μην δέχεστε να γίνουν εργατικές κατοικίες στο Δήμο της Κηφισιάς; Δηλαδή, οι εργαζόμενοι της Αθήνας είναι βήτα κατηγορίας; Ξέρω ένα άλλο αίτημα που η Ομοσπονδία Οικοδόμων έχει απέναντί σας και αρνείστε να παραχωρηθούν χώροι για να κτισθούν εργατικές κατοικίες. Και δεν μιλάω για τα παλιά, για εργατικές κατοικίες σήμερα, που θα εξυπηρετήσουν τους εργάτες συνδημότες σας.

Εγώ τουλάχιστον προσωπικά το θεωρώ ρατσιστικό να μην δέχεστε να γίνουν στο Δήμο σας εργατικές κατοικίες. Θέλετε, όμως, να λύσουμε τα συγκλονιστικά προβλήματα με τη συμμετοχή όλων μας και το κόστος που συνεπάγεται.

Ευχαριστώ.

ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:

Μπορώ να σας απαντήσω σ' αυτό, διότι η θέση μου γι' αυτό το θέμα έχει εκφραστεί στο Δημοτικό Συμβούλιο και έχω κατηγορηθεί και από συναδέλφους, και από το κοινό, διότι ετήρησα μια ιδιαίτερη στάση. Εγώ ήμουν, μετά την ολοκλήρωση των σχεδίων μακετών κ.λ.π. υπέρ του να γίνουν οι κατοικίες και είχαμε πάρει μια τέτοια απόφαση κατά πλειοψηφία. Τι έγινε, όμως. Κάποιοι τροφοδότησαν την κοινή γνώμη με την άποψη ότι «καταστρέφεται» η Κηφισιά την ανέγερση αυτών των έστω βελτιωμένου τύπου εργατικών κατοικιών. Μάλιστα κατά τη γνώμη μου η λέξη «εργατικές κατοικίες» πρέπει να απαλειφθεί. Δεν πρέπει να χρησιμοποιείται αυτή η φράση. Τι θα πει δηλαδή εργατική κατοικία. Γιατί; Και μάλιστα έχω κάνει και πρόταση στο Δημοτικό Συμβούλιο και δεν έχει ακόμα ληφθεί απόφαση, οι υπάρχουσες εργατικές κατοικίες να μην ονομάζονται έτσι, να ονομάζονται οικισμός...

Τώρα, γιατί δεν κτιστήκανε ακόμα. Και μάλιστα ήλθε προχθές αναστολή ενάρξεως ανεγέρσεως των εργατικών κατοικιών στο σημείο όπισθεν του κτιρίου της Εφορίας, στου κυρίου Μπόκαρη. Σαν εναλλακτική λύση, όμως, έχουμε προτείνει έναν άλλο χώρο, ο οποίος είναι και αυτός εντός της Κηφισιάς, και είναι και ωραίος και κατάλληλος. Να κρατήσουμε αυτό το χώρο εμείς ο Δήμος, για άλλους, περιβαλλοντικούς λόγους και να γίνει χρήση ενός κομματιού, το οποίο είναι στο κάτω μέρος του Τοσίτσειου Ιδρύματος, και είναι γύρω, στα 40 – 50 στρέμματα. Είπαμε, να ενταχθεί αυτό το κομμάτι μέσα στο σχέδιο, να δώσουμε αυτό στις εργατικές κατοικίες που δεν χρειάζονται περισσότερο χώρο, τα σημερινά οικόπεδα του ΟΕΚ είναι 11 στρέμματα. Εκεί, λοιπόν, θα δοθούν περισσότερα στρέμματα και θα γίνουν έργα πιο ωφέλιμα για το περιβάλλον.

Δυστυχώς, όμως, η πολεοδομία, δεν μπορούμε ακόμα να εννοήσουμε για ποιό λόγο, κωφεύει στο να επισπευθούν οι διαδικασίες της ένταξης αυτού του κομματιού στο σχέδιο. Εκεί έχουμε καταλήξει σήμερα. Στην ένταξη αυτού του τμήματος στο σχέδιο πόλεως για να προκύψει από εκεί ο απαραίτητος χώρος που θέλει ο ΟΕΚ και να προκύψει και ωφέλεια στο περιβάλλον.

Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Ευχαριστούμε πολύ για τις απαντήσεις σας. Η κυρία Σάκκη θα ήθελε ν'

απαντήσει κάτι. Ο κύριος Μπίθας έχει μετά το λόγο.

Μ. ΣΑΚΚΗ:

Ν' απαντήσω πρώτα για το θέμα της συντήρησης ορισμένων λεωφορειακών δρόμων που έχει σταματήσει. Πράγματι, υπάρχει πρόβλημα διότι συνεχώς επεκτείνονται οι λεωφορειακές γραμμές και μάλιστα σε ορισμένους Δήμους ακολουθούν κάποιες διαδρομές δαιδαλώδεις, τις ανέφερα επανειλημμένα. Μερικοί μας είπαν ότι αυτό γίνεται επίτηδες από τους Δήμαρχους για να τους συντηρήσουμε.

Κάπου, λοιπόν, οι τεχνικές μας υπηρεσίες έχουν φθάσει σε ένα όριο που δεν μπορούν να ανταποκριθούν ούτε τεχνικά, αλλά ούτε και χρηματικά. Γι' αυτό είπαμε ότι θα δίνεται κάποια προτεραιότητα στις βασικές αρτηρίες, εκεί που πραγματικά υπάρχουν μεγάλες κυκλοφορίες. Γι' αυτό και παρότρυνα να ακολουθούνται τέτοιες αρτηρίες και όχι αυτές οι οφιοειδείς διαδρομές. Εχω υπόψη μου πολύ συγκεκριμένα πράγματα και γι' αυτό κάνουμε προσπάθεια να ξεκαθαρίσουμε ένα βασικό δίκτυο στο οποίο θα δώσουμε προτεραιότητα, γιατί είναι αδύνατο να επεκταθούμε. Ισως οι Δήμοι οι οποίοι αναγκάζουν τον οργανισμό να φέρνει το λεωφορείο μέχρι την άκρη του σπιτιού κάποιου, πρέπει να επιληφθούν του θέματος.

Το δεύτερο ζήτημα αφορά την Ιουλιανού –. αυτή τη στιγμή δεν μιλάω σαν ΥΠΕΧΩΔΕ – όταν το είδα αγανάκτησα κι εγώ πράγματι. Πώς είναι δυνατόν ο Δήμος νά'κάνει τέτοιες επεμβάσεις στο δακτύλιο. Κανονικά θα έπρεπε να στείλει την τροχαία να πάρει όλα αυτά τα σταθμευμένα αυτοκίνητα και να διανοίξει την αρτηρία. Δεν ξέρω κι εγώ να σας απαντήσω. Μάλλον οι εργαζόμενοι θα έπρεπε να πάνε στον κύριο Εβερτ, διότι έμαθα ότι ο κύριος Εβερτ το ήθελε, γι' αυτό και είπα ότι πολλές φορές δεν ευθύνεται ούτε το ΥΠΕΧΩΔΕ, ούτε ο ΟΑΣ, αλλά κάποιοι άλλοι που επεμβαίνουν στην υποδομή αυθαίρετα, όπως στην πλατεία Συντάγματος, ας πούμε.

Τρίτον, για ν' απαντήσω στο δημοτικό σύμβουλο της Κηφισιάς, είμαι κι εγώ πολύ ευαισθητοποιημένη στο περιβάλλον, παρόλο που είμαι μηχανικός των δρόμων. Αλλά ειδικά η Κηφισίας είναι εθνική οδός από το 1956. Δηλαδή, θα έπρεπε να έχει τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά ενός εθνικού δρόμου. Αλλά, αυτές οι θέσεις των Δήμων και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης γενικά δεν επιτρέπουν να δημιουργηθεί σωστή υποδομή.

Τέλος, για την Κύμης, καλόν είναι να γίνει εκεί. Αλλά καταλαβαίνετε τι σημαίνει γι' αυτούς τους ανθρώπους που ούτε στον ύπνο τους δεν είχαν φανταστεί μια τέτοια αρτηρία να' πάμε να τους την φτιάξουμε. Αυτό είναι τελείως αντίθετο με το έργο του ΥΠΕΧΩΔΕ. Αυτό είναι προσωπική μου γνώμη. Βεβαίως ξέρω ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ προσπαθεί να διανοίξει και να βρει διέλευση και ότι έχει γίνει ρυμοτομική γραμμή, διότι παράλληλα οι τάσεις των Δήμων είναι να κάνουν το σχέδιο πόλεως. Δεν έχει μείνει πλέον λωρίδα. Λόγω της αυθαίρετης δόμησης η μελέτη την οποία είχαμε πληρώσει και είχαμε κάνει δεν είναι εφαρμόσιμη πλέον και ψάχνουμε να βρούμε διάδρομο να περάσουμε, πράγμα που δεν είχε αρχικά προβλεφθεί στο ρυθμιστικό σχέδιο.

Αυτές είναι οι διαπιστώσεις μου για τα έργα που δεν μπορούν να προχωρήσουν.

Ευχαριστώ.

Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Κυρία Σάκκη, να δώσουμε το λόγο λίγο και στον κύριο Μπίθα να συμπληρώσει κάτι. Κε Μπίθα, μας συγχωρείτε που σας αφαιρέσαμε το λόγο στην προηγούμενη κουβέντα, αλλά έπρεπε να μιλήσουν οι εισηγητές.

ΜΠΙΘΑΣ:

Ναι, γι' αυτό ακριβώς το λόγο δεν επεκτάθηκε προηγουμένως. Πρέπει να λεχθούν ορισμένα πράγματα γιατί έχουν γίνει ορισμένες παρεξηγήσεις πάνω στη διαφορά που υπάρχει μεταξύ του ελαφρού μετρό και του βαρέως μετρό.

Πρώτον, οποιοδήποτε σύστημα σταθερής τροχιάς κι αν κάναμε μέσα στο κεντρικό άξονα της Αθήνας, σίγουρα θα ήταν υπόγειο. Το γεγονός ότι αυτό αντικαθιστά Α λεωφορεία, δεν σημαίνει ότι μπορούσε να μπει μέσα στην υπόλοιπη κίνηση. Αυτό που έχει σημασία είναι να ανακουφιστεί η κίνηση που υπάρχει στους κεντρικούς δρόμους της Αθήνας. Ολοι ξέρουμε πως το οδικό δίκτυο της Αθήνας είναι πάρα πολύ πνιγμένο και δεν προσφέρεται για να προστεθεί ακόμα κάτι. Σίγουρα λοιπόν θα ήταν υπόγειο σύστημα. Μπορεί να μην ήταν υπόγεια και τα 18 χιλιόμετρα, θα ήταν όμως, σίγουρα το κομμάτι από το Μοναστηράκι μέχρι τον Ευαγγελισμό και το κεντρικό κομμάτι της άλλης γραμμής.

Η διαφορά του κόστους είναι πολύ μικρή όπως είπαμε. Μπορούσε να γίνει με σήραγγες εσωτερικής διαμέτρου 5.20 αντί εξωτερικής 5.10 που μας είπε ο κύριος Τρίτσης.

Στην επέκταση, τίποτα δεν εμποδίζει το μετρό να βγει στην επιφάνεια ακόμα και επίγειο. Στο Ρότερνταμ το βαρύ μετρό έγινε επάνω στους δρόμους με το εξής σύστημα: Δεσμεύεται η ανώτατη ταχύτητα στα 50 χιλιόμετρα την ώρα, αυτομάτως δε καταργείται η λήψη ρεύματος από τρίτη τροχιά και λαμβάνεται από εναέριο καλώδιο, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι μπορεί να πηγαίνει με πορεία όψεως και να δέχεται διασταυρώσεις.

Ομως, αυτό το σύστημα σημαίνει μείωση της ταχύτητας, πράγμα το οποίο δεν είναι καθόλου επιθυμητό στην περίπτωση της Αθήνας. Η Αθήνα έχει διάμετρο μεγαλύτερη από 35 χιλιόμετρα από το Πέραμα μέχρι την Εκάλη και από την Βουλιαγμένη μέχρι το Μενίδι. Σε μια τέτοια πόλη, για να γίνει ελκυστικό ένα σύστημα πρέπει να έχει οπωσδήποτε μεγάλη ταχύτητα. Με τον τρόπο αυτό και μόνο θα μπορούσαν να διοχετευθούν σε συγκεκριμένους άξονες οι διεσπαρμένες μετακινήσεις που σύμφωνα με μετρήσεις του ΟΑΣ πάνε στην Αθήνα. Ο ΟΑΣ έχει πει ότι δεν βρίσκει σε κανένα διάδρομο μετακινήσεις πάνω από 8.000 επιβάτες την ώρα.

Εάν το σύστημα αυτό ήταν τόσο ελκυστικό ώστε να αντικαταστήσει ένα άλλο τρόπο μετακινήσεως, θα μπορούσε να διοχετεύσει όλες τις διεσπαρμένες μετακινήσεις σε συγκεκριμένους άξονες. Τρεις γραμμές, δηλαδή, έξη άξονες δεν είναι καθόλου λίγοι. Είναι προσιτοί από παντού. Εάν η ταχύτητά τους ήταν 30 – 35 χιλιόμετρα την ώρα μέση ταχύτητα, θα μπορούσαν να τραβήξουν ένα πολύ μεγάλο μέρος από όλες τις άλλες μετακινήσεις και σ' αυτές η διοχέτευση να γίνεται με άλλα μέσα και ο χρόνος μετακίνησης θα ήταν πολύ λιγότερος από ό,τι με ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Τώρα όσον αφορά την περιφέρεια που είπε ο κύριος Τρίτσης, ουδείς έχει αντίρρηση. Στην Αττική προβλέπεται προαστειακός σιδηρόδρομος. Κανείς δεν έχει αντίρρηση. Η αντίρρηση είναι στο ότι πρέπει ν' αρχίσουμε απ' εκεί. Οταν έρχονται μεγάλες, μαζικές αφίξεις στις παρυφές της πόλεως, δεν εί-

ναι δυνατόν να διοχετευθούν στην πόλη εάν δεν υπάρχει ένα αξιόπιστο σύστημα μεταφοράς μέσα στην πόλη. Πού θα καταλήξουν αυτές οι μαζικές μετακινήσεις που θα έρχονται από τα έξω; Βεβαίως ο προαστειακός σιδηρόδρομος θα γίνει οπωσδήποτε.

Οσον αφορά το κόστος σε καμμία περίπτωση δεν είναι 1/10. Στην Ευρώπη έχουν μετρηθεί αρκετά κόστη για αρκετά δίκτυα ελαφρού μετρό με υπόγειο τμήμα της τάξεως του 20% της ολικής διαδρομής σε σύγκριση με μετρό που έχουν το υπόγειο τμήμα τους γύρω στο 70 με 80% και στην χειρότερη περίπτωση το κόστος είναι 1/3. Αρα δεν είναι 200 χιλιόμετρα έναντι των 20. Στη Θεσσαλονίκη υπολόγισαν στην προμελέτη κόστους για το ελαφρύ μετρό 1,7 με 2,5 δις ανά χιλιόμετρο, για 1,5 έως 4 χιλιόμετρα υπόγεια σε σύνολο 14 χιλιομέτρων. Χωρίς κανένα άλλο τεχνικό έργο. Στην Αθήνα οπωσδήποτε θα γινόντουσαν άλλα τεχνικά έργα για να μπορεί να δουλέψει ένα τέτοιο LRT. Σίγουρα δεν θα είχαμε τόση μείωση κόστους.

Σαν συμπληρωματικό σύστημα είναι ευπρόσδεκτο. Θα μπορούσε να δουλέψει και στη λεωφόρο Θησέως που υπάρχει πλατειά νησίδα, θα μπορούσε να δουλέψει και στην παραλία. Οχι όμως αφαιρώντας λωρίδες κυκλοφορίας αυτοκινήτων. Οι ανάγκες επιγείων μετακινήσεων με αυτοκίνητα είναι τεράστιες. Δεν μπορούν να αφαιρεθούν πλέον άλλοι χώροι.

Επαναλαμβάνουμε ότι η ικανότητα θα είναι γύρω στους 6.000 επιβάτες την ώρα με ταχύτητα 19 χιλιόμετρα την ώρα και υπάρχουν φόρμουλες που ανάγουν στην ίδια βάση τις μετακινήσεις. Δηλαδή, το ελαφρύ μετρό έχει 6.000 επιβάτες την ώρα και 18.000 το μετρό. Αυτό είναι διέλευση, δηλαδή σε μια διατομή. Αλλά αυτό που ενδιαφέρει είναι οι πραγματικά μετακινούμενοι σε μια ώρα. Εάν μπει στη φόρμουλα και η ταχύτητα και μετρηθεί πόσοι πραγματικά μετακινούνται μέσα σ' αυτό το χρονικό διάστημα, δηλαδή από την προέλευσή τους μέχρι τον προορισμό τους τότε βλέπουμε ότι αυτοί οι 6.000 αντιστοιχούν με 4.000 και οι 18.000 με 22.000. Είναι τελείως άλλο πράγμα.

Ενα άλλο θέμα είναι ο χώρος των αμαξοστασίων και συνεργείων.

Με 200 χιλιόμετρα γραμμές δεν θα βρίσκαμε χώρους. Ηδη, μας είπε ο κύριος Βόσκογλου για το αμαξοστάσιο της ΕΑΣ, το οποίο το ξέρω γιατί έχω αναλάβει το θέμα, το ψάχνω στην Ανθούσα και δεν τους δίνεται ο χώρος και εμείς έχουμε δυσκολευτεί πάρα πολύ στην Αγ. Παρασκευή ζητώντας χώρο αμαξοστασίων και συνεργείων και δεν ματόν δίνουν.

Δεν θα ήταν δυνατόν να βρεθούν οι αναγκαίοι χώροι αμαξοστασίων και συνεργείων για ένα τόσο τεράστιο δίκτυο. Καλύτερο είναι να υπάρχουν λιγότερες γραμμές αλλά με πολύ πιο ποιοτικά χαρακτηριστικά που να μπορούν σ' αυτά να διοχετεύονται οι μετακινήσεις και απ' εκεί με μέσα επίγεια, όπως σήμερα, να φτάνουν στον τελικό προορισμό.

Και ένα τελευταίο: όταν λέμε ότι μπορεί να έχουμε 250 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο με το μετρό, δεν σημαίνει ότι αυτοί αφαιρούνται από τα 600 εκατομμύρια που είναι με τις άλλες συγκοινωνίες και θα μείνουν μόνον 400. Σίγουρα θα ξαναμείνουν άλλα 500, αλλά θα μειωθούν τα επιβατο – χιλιόμετρα με τα επίγεια μέσα. Εκεί είναι το θέμα. Δεν είναι το πόσοι μεταφέρονται. Είναι τα επιβατοχιλιόμετρα που θα είναι πολύ λιγώτερα με τα επίγεια μέσα και πολύ περισσότερα με το υπόγειο μετρό, οπότε η ανακούφιση θα είναι πάρα πολύ μεγάλη.

ΕΡΩΤΗΣΗ:

Το θέμα είναι το εξής: Μιλάμε για το μετρό. Τι εννοούμε; Και μια διευκρίνιση επάνω στο θέμα των 7 χιλιομέτρων. Εγώ δούλευα πίσω από το Χίλτον. Είχε απεργία το λεωφορείο και αναγκάστηκα να πάω στην Κυψέλη με τα πόδια. Καθημερινά η συγκοινωνία που χρησιμοποιώ είναι μία ώρα και δέκα λεφτά. Με τα πόδια ήταν 57 λεπτά!

ΜΠΙΘΑΣ:

Ναι, σε συγκεκριμένα μέρη συμβαίνει αυτό. Επομένως, εάν γίνει ένα σύστημα στο οποίο να μπορεί να γίνει η κατάλληλη διοχέτευση έστω και με μεγαλύτερες διαδρομές, ο χρόνος θα μειωθεί πάρα πολύ.

Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Εγώ θα ήθελα να σας δώσω την εξής απάντηση. Υπάρχει ένας τρόπος να κρίνουμε το τι συμβαίνει με κριτήριο αυτό που αντιμετωπίζουμε εμείς οι ίδιοι. Και υπάρχει και ένας επιστημονικός τρόπος με την έννοια ότι γίνονται πολλές μετρήσεις σε διάφορα σημεία και σε διάφορες εποχές. Τέτοιες μετρήσεις πραγματοποιεί ο ΟΑΣ σε τακτά χρονικά διαστήματα, δηλαδή, βγαίνουν μετρητές και μετράνε τις ταχύτητες των λεωφορείων. Γι' αυτό το λόγο μπορεί να δοθεί από τον κύριο Βόσκογλου ένα νούμερο για τη μέση ταχύτητα κίνησης των μέσων μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα, το οποίο είναι πιο πραγματικό από την προσωπική εμπειρία που μπορεί νάχει ο οιοσδήποτε από μας. Αυτή είναι η λογική των 10 ή 12 χιλιομέτρων την ώρα. Ο κύριος Βόσκογλου θέλει να πει κάτι.

Ν. ΒΟΣΚΟΓΛΟΥ:

Θα πω κάτι που αφορά τον κύριο Μπίθα και το μετρό.

Στο προηγούμενο θέμα καλύφθηκα από εσάς. Να πω κάτι τελικό στον κύριο Μπίθα, σε σχέση με τις εκτιμήσεις για το μετρό: Θα ζητούσα κάποια στιγμή να γίνουν αντίστροφα. Να δεχθούμε αυτά που έχουν πει οι Γάλλοι. Να δεχθούμε ότι την ώρα αιχμής, τα νούμερα που έχουν δώσει οι Γάλλοι, το 40.000, το 19.000 στη σημερινή γραμμή, κ.λ.π. να δεχθούμε ότι η ώρα αιχμής είναι 7%, να δουλέψουμε αντίστροφα και να δείτε σε τι συνολική επιβατική κίνηση θα καταλήξουμε. Θα καταλήξουμε ότι, εάν τα νούμερα αυτά είναι σωστά πρέπει να έχουμε 1.800.000 επιβάτες την ημέρα. Σήμερα έχουμε 2.100.000 με όλα τα μέσα, θα πρέπει λοιπόν, 1.800.000 περίπου να κυκλοφορούν πάνω σ' αυτές τις τρεις γραμμές. Νομίζω ότι είναι μάλλον κατάσταση λούνα – πάρκ και όχι κατάσταση λειτουργίας.

Ν. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Κύριε Βόσκογλου υπάρχει το εξής θέμα. Στο Παρίσι, π.χ. οι μετακινήσεις του πληθυσμού είναι 20 φορές περισσότερο από της Αθήνας, ενώ έχει το διπλάσιο πληθυσμό κατοίκων. Δηλαδή, ίσως το μετρό μεγαλώσει και την κινητικότητα του πληθυσμού. Τα νούμερα που βγήκαν τότε, αφού φορτίστηκαν όλες οι τροφοδοτικές γραμμές του μετρό, αφού πάρθηκαν και παράλληλες γραμμές των λεωφορείων και μπήκαν πάνω στην γραμμή, δόθηκε και ένα ποσοστό από τα ΙΧ και βγήκε ένα 6%, το πολύ 7,5% σε περίπτωση λάθους.

Ευχαριστούμε για την συμμετοχή σας στην πρωϊνή ημερίδα.

Θα συνεχίσουμε στις 5.00.

ΛΗΞΗ ΠΡΩΙΝΗΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ
ΩΡΑ ΛΗΞΗΣ: 14.10

2η ΗΜΕΡΑ
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1990
ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ

ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ

Κ. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ, Καθηγητής Ε.Μ.Π., Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής.
Χ. ΘΕΟΧΑΡΗ Δρ. Πολιτικός Μηχανικός Περιβαλλοντολόγος, Επιτροπή Περιβάλλοντος ΕΚΑ.
Μ. ΜΕΛΕΜΕΝΗΣ, Πολιτικός Μηχανικός, Επιτροπή Περιβάλλοντος ΕΚΑ.
Ν. ΜΠΑΛΤΑΣ μέλος Εκτελεστικής Επιτροπής ΕΚΑ.

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

ΟΙ ΜΑΖΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Εισηγητής: **Στράτος Παπαδημητρίου,** Δρ. Συγκοινωνιολόγος, Πολιτικός Μηχανικός

Το σημερινό οργανωτικό σχήμα των Φορέων Αστικών Συγκοινωνιών οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ιστορική εξέλιξη των πραγμάτων αλλά και στην επικρατούσα φιλοσοφία της εποχής εκείνης περί διάσπασης του αντικειμένου των μεταφορών με την ύπαρξη πολλαπλών κέντρων αποφάσεων. Δεν νομίζω ότι είναι τυχαίο το γεγονός ότι στον τομέα των μεταφορών σε άλλο Υπουργείο ανήκει η αρμοδιότητα του σχεδιασμού και κατασκευή της υποδομής καθώς και ρυθμίσεις της κυκλοφορίας, σε δεύτερο Υπουργείο η άσκηση πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές ενώ σε τρίτο Υπουργείο έχει μείνει η αρμοδιότητα περί σιδηροδρομικών μεταφορών.

Η πολυδιάσπαση αυτή είναι εντονότερη σε ότι σχετίζεται με τις μεταφορές του Λεκανοπεδίου Αττικής. Αν προσπαθήσουμε να καταγράψουμε τους φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό, υλοποίηση και εφαρμογή των νόμων σχετικά με την κυκλοφορία – συγκοινωνία στην Αθήνα, τότε παρουσιάζεται ο παρακάτω πίνακας που με κανένα τρόπο δεν μπορεί να θεωρηθεί ως εξαντλητικός.

ΘΕΜΑ	ΑΡΜΟΔΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ
Οδικό Δίκτυο	ΥΠΕΧΩΔΕ, Δήμοι
Ρύθμιση Κυκλοφορίας	ΥΠΕΧΩΔΕ, ΟΑΣ, Τροχαία
Κατασκευή Μετρό	ΥΠΕΧΩΔΕ
Λειτουργία υπαρχ. γραμμής Μετρό	ΗΣΑΠ
Πολεοδομία – Περιβάλλον	ΥΠΕΧΩΔΕ, Οργανισμός Αθήνας, ΥΜΕ
Τιμολόγηση Παρκομέτρων	Δήμοι
Τιμολόγηση Στάθμευσης	Υπ. Εμπορίου, Επιτ. Τιμών & Εισοδημάτων
Τιμολογιακή Πολιτική ΔΜΜΜ και Ταξί	ΥΜΕ, Επιτ. Τιμών & Εισοδημάτων
Περιοριστικά Μέτρα	ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΜΕ, Υπ. Δημοσ. Τάξης
Ταξί	ΥΜΕ, ΥΠΕΧΩΔΕ
Εκτέλεση Συγκοινωνίας	ΕΑΣ, ΗΣΑΠ, ΗΛΠΑΠ, ΚΤΕΛ
Σχεδιασμός Αστικής Συγκοινωνίας	ΟΑΣ

Τα προβλήματα που προέρχονται από την πολυαρχία είναι πολλά. Πρώτον, δεν υπάρχει η δυνατότητα ολοκληρωμένης θεώρησης του προβλήματος και ενιαίου προγραμματισμού καθώς ο κάθε φορέας βλέπει τα πράγματα μόνο από την δική του σκοπιά, γεγονός που οδηγεί σε μονόπλευρες και αποσπασματικές ενέργειες. Δεύτερον, δημιουργεί συνεχείς τριβές ανάμεσα στους φορείς. Τρίτο, καθιστά το όλο σύστημα γραφειοκρατικό και βραδυκίνητο σε ένα τομέα που η γρήγορη και έγκαιρη αντιμετώπιση προβλημάτων είναι το κλειδί της επιτυχίας. Τέταρτον, δυσχεραίνει τον συντονισμό των οποιωνδήποτε ενεργειών και τέλος, πράγμα που είναι και το πιο σπουδαίο, καθιστά αδύνατο τον έλεγχο και εντοπισμό των ευθυνών μια και «πολλοί υπεύθυνοι» σημαίνει στην πραγματικότητα ότι κανένας δεν είναι υπεύθυνος.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ θεωρεί υπεύθυνη την Τροχαία για τη μη εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν την παράνομη στάθμευση, οι εκτελεστικοί φορείς των Αστικών Συγκοινωνιών (ΕΑΣ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ) επιρρίπτουν ευθύνες στον ΟΑΣ και όλοι μαζί στο ΥΠΕΧΩΔΕ για την μη έγκαιρη πρόβλεψη εσοχών στα κράσπεδα και λωρίδων αποκλειστικής χρήσης για τα Δημόσια Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΔΜΜΜ), ενώ η Τροχαία θεωρεί υπεύθυνους όλους τους άλλους γιατί δεν έχουν βρει λύσεις στο κυκλοφοριακό πρόβλημα και οι πολίτες αναγκάζονται να παρανομούν καθώς αναφέρεται ότι σε μερικές περιοχές της Αθήνας δεν υπάρχει χώρος ούτε καν για παράνομη στάθμευση.

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΙΝΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ

Στην αρχή του Αιώνα οι Αστικές Συγκοινωνίες της Πρωτεύουσας, ήταν στα χέρια των ιδιωτών ιδιοκτητών λεωφορείων. Σ' αυτούς είχαν δοθεί παραχωρητήρια και άδειες για εκτέλεση Αστικής Συγκοινωνίας από το Κράτος.

Η πρώτη εταιρεία Αστικής Συγκοινωνίας ιδρύθηκε το 1925 με την επωνυμία Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (ΕΗΣ). Σκοπός της ήταν η λειτουργία του υπόγειου σιδηρόδρομου από τον Πειραιά μέχρι τα βόρεια προάστεια της Αθήνας.

Το 1929 ιδρύθηκε η Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών (Η.Ε.Μ.) με σκοπό να λειτουργήσει τραμ, τρόλλεϋ, και λεωφορεία στις κεντρικές περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά.

Το 1941 ιδρύθηκε ο Οργανισμός Ελέγχου Αστικών Συγκοινωνιών (ΟΕΑΣ), για να ελέγχει και εποπτεύει την παρεχόμενη εξυπηρέτηση από τους ιδιώτες λεωφορειούχους.

Το 1952 οι ιδιώτες λεωφορειούχοι σχημάτισαν έξη κοινά ταμεία (ΚΤΕΛ). Το καθένα απ' αυτά λειτουργούσε σε συγκεκριμένες γραμμές, ενώ για την ίση κατανομή χιλιομέτρων σε κάθε λεωφορείο χρησιμοποιήθηκε το σύστημα της κυκλικής δρομολόγησης, δηλαδή το κάθε λεωφορείο δρομολογούνταν σε όλες τις γραμμές του ΚΤΕΛ μέσα σε τακτικό χρονικό διάστημα. Το σύστημα αυτό, που ίσχυε για μια τριαντακονταετία περίπου ισχύει ακόμη και σήμερα σε πολύ λίγες περιπτώσεις, δημιούργησε τεράστια προβλήματα στην αντιμετώπιση εκτάκτων, κυρίως, αναγκών, καθώς η απόσπαση λεωφορείων από μία γραμμή σε άλλη ήταν εξαιρετικά δύσκολη ακόμα και αδύνατη πολλές φορές, όταν επρόκειτο για απόσπαση οχημάτων σε γραμμές που τις λειτουργούσαν διαφορετικά ΚΤΕΛ.

Το 1955 η γραμμή του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου επεκτάθηκε και έφθασε στην Κηφισιά.

Το 1956 όταν έληξε το παραχωρητήριο για λειτουργία τραμ δεν έγινε ανανέωση και έτσι η Η.Ε.Μ. περιορίστηκε στο να λειτουργεί μόνο τρόλλεϋ.

Το 1961 ιδρύθηκε η πρώτη κρατική εταιρεία αστικών συγκοινωνιών με την επωνυμία Αστικές Συγκοινωνίες Περιοχής Αθηνών (ΑΣΠΑ), στην οποία και παραχωρήθηκαν μερικές γραμμές.

Το 1968 ενώθηκαν τα έξη ΚΤΕΛ και δημιουργήθηκε το ΕΚΤΕΛ ενώ τα έξη ΚΤΕΛ εξακολουθούσαν να διατηρούν την αυτοδυναμία τους και να λειτουργούν συγκεκριμένες γραμμές το καθένα. Έτσι στο τέλος της δεκαετίας του 1960 το σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας αποτελούν τα έξη κοινά ταμεία ενοποιημένα με την επωνυμία ΕΚΤΕΛ και με δύναμη 1385 λεωφορεία, η κρατική εταιρεία ΑΣΠΑ με 320 λεωφορεία, η εταιρεία ΗΕΜ με 137 τρόλλεϋ και η εταιρεία ΕΗΣ με 133 βαγόνια (αυτοπροωθούμενα και ρυμουλκούμενα) και 83 λεωφορεία. Τέλος, υπήρχε και ο ΟΕΑΣ για συντονισμό και έλεγχο των λεωφορειακών γραμμών του ΕΚΤΕΛ και της ΑΣΠΑ.

Η μελέτη και ο σχεδιασμός του δικτύου των γραμμών και ο καθορισμός πινάκων δρομολογίων για την κάθε γραμμή προσδιορίζονταν από τον ΟΕΑΣ και εγκρίνονταν από τη Νομαρχία. Θα πρέπει εδώ ν' αναφερθεί και να τονισθεί ότι το σημαντικότατο αυτό έργο το έκανε ο ΟΕΑΣ χωρίς να διαθέτει ούτε έναν υπάλληλο με δίπλωμα ανώτατης σχολής σε κλάδο συναφή προς το αντικείμενο. Έτσι λοιπόν ο σχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών στις οποίες λειτουργούσαν 1705 λεωφορεία γίνονταν σε επίπεδο γραμμής – όχι δικτύου – και από εμπειρικούς διοικητικούς υπαλλήλους.

Το 1970 η ΗΕΜ καταργήθηκε και τη θέση της την πήρε μια ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία Πειραιώς – Αθηνών – Περιχώρων (ΗΛΠΑΠ). Ολες τις μετοχές της εταιρείας αυτής τις κράτησε το Ελληνικό Δημόσιο, ενώ σκοπός της εταιρείας ήταν και είναι η λειτουργία γραμμών τρόλλεϋ και ειδικών θερμικών λεωφορείων.

Παρ' όλο που η αρχή αυτή δεν εντασσόταν σ' ένα γενικότερο πλαίσιο πολιτικής βούλησης για απομάκρυνση του «ιδιώτη» από την εκμετάλλευση των Αστικών Συγκοινωνιών, τα διογκούμενα προβλήματα του Συστήματος πίεζαν για καλύτερο συντονισμό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό στο όλο σύστημα.

Τότε ακριβώς (Αυγ. 1970) πρωτοεμφανίστηκε η ιδέα της ενοποίησης των Αστικών Συγκοινωνιών, με την ανάθεση στο Γραφείο Δοξιάδη, από το Υπουργείο Συγκοινωνιών, μελέτης για την «Οργάνωση των Αστικών Συγκοινωνιών της περιοχής Πρωτεύουσας υπό Ενιαίο Φορέα».

Η μελέτη εκείνη κατέδειξε την ορθότητα του μακροπρόθεσμου στόχου της ενοποίησης και πρότεινε μια εξελικτική πορεία προς αυτή την κατεύθυνση.

Ομως, η πολιτική βούληση της εποχής εκείνης και η κερδοφόρα ακόμα εκμετάλλευση των μέσων μαζικής μεταφοράς, διατήρησε για μια εξαετία ακόμα την ίδια κατάσταση.

Στα χρόνια που ακολουθούν τη μεταπολίτευση, όταν τα πράγματα είχαν φθάσει στο απροχώρητο, έπρεπε, με βάση τις απαιτήσεις του επιβατικού κοινού για καλλίτερη εξυπηρέτηση και για την πάταξη των υπέρογκων απαιτήσεων και των πιέσεων προς το Κράτος, που ασκούσαν οι ιδιοκτήτες, να επιτευχθεί κάποια αναδιοργάνωση των Αστικών Συγκοινωνιών.

Το 1976 το Ελληνικό Κράτος αγόρασε και την εταιρεία ΕΗΣ, ίδρυσε μια νέα εταιρεία με την επωνυμία Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι – Πειραιώς (ΗΣΑΠ) και με τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας η οποία ανέλαβε τη λειτουργία του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου και των λίγων λεωφορειακών γραμμών που δια-

τηρούσε η προκατοχή της ΕΗΣ.

Το 1977 αφαιρέθηκαν όλες οι άδειες λειτουργίας Αστικής Συγκοινωνίας από τους μετόχους του ΕΚΤΕΛ και στη θέση του ΕΚΤΕΛ δημιουργήθηκε μια νέα ανώνυμη Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών (ΕΑΣ). Ολες τις μετοχές της εταιρείας αυτής τις κράτησε το Ελληνικό Δημόσιο ενώ οι μέτοχοι του ΕΚΤΕΛ αποζημιώθηκαν με την παραχώρηση σ' αυτούς είτε μιας άδειας φορτηγού αυτοκινήτου, είτε μιας άδειας ταξί.

Παράλληλα, με τον ίδιο νόμο που καταργείται το ΕΚΤΕΛ και ιδρύεται η ΕΑΣ, καταργήθηκε και ο ΟΕΑΣ και ιδρύθηκε στη θέση του μια ακόμη ανώνυμη Εταιρεία ο Οργανισμών Αστικών Συγκοινωνιών (ΟΑΣ) που οι μετοχές της ανήκουν, επίσης όλες στο Ελληνικό Δημόσιο. Σκοπός της νέας εταιρείας είναι βασικά ο σχεδιασμός και προγραμματισμός του συστήματος, η παρακολούθηση της λειτουργίας του και η κατανομή των πόρων που διαθέτει η πολιτεία για την ανάπτυξη και βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών στις τρεις άλλες εταιρείες (ΕΑΣ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ) που εκτελούν το συγκοινωνιακό έργο.

Θα πρέπει να επισημανθεί εδώ, ότι η πλήρης δημοσιοποίηση συνοδεύτηκε με τεράστια επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού σε επενδύσεις για την ανανέωση του τροχαίου υλικού, (που «σέρνονταν» κυριολεκτικά τότε) καθώς και εγκαταστάσεων. Αποτέλεσμα αυτού ήταν η ακόμα παραπέρα αύξηση των ελλειμμάτων, σε μια ήδη ελλειμματική εκμετάλλευση.

Αυτή τη μορφή, που τελικά οριστικοποιήθηκε τον Απρίλιο του 1978 όταν άρχισε να λειτουργεί και ο ΟΑΣ, έχει σήμερα το σύστημα. Τέσσερις δηλαδή ανώνυμες κρατικές εταιρείες ανεξάρτητες μεταξύ τους από τις οποίες τρεις εκτελούν το συγκοινωνιακό έργο (τις αστικές συγκοινωνίες της περιοχής της πρωτεύουσας). Η μία (ΕΑΣ) με θερμικά λεωφορεία, η άλλη (ΗΛΠΑΠ) με ηλεκτροκίνητα λεωφορεία και η τρίτη (ΗΣΑΠ) με ηλεκτρικά τρένα και θερμικά λεωφορεία. Η τέταρτη ανώνυμη κρατική εταιρεία, ο ΟΑΣ σκοπό έχει να σχεδιάζει το Σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών, να προγραμματίζει την ανάπτυξή του, να παρακολουθεί τη λειτουργία του και να κατανέμει το συγκοινωνιακό έργο καθώς και τους πόρους που διαθέτει το κράτος για την ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών σε κάθε μία από τις τρεις λειτουργικές ή εκτελεστικές, όπως συνηθίζεται να λέγονται, εταιρείες.

Η προσπάθεια, όμως, για την αναδιοργάνωση και καλλίτερη λειτουργία του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) συνεχίζεται. Το 1983 μία ομάδα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών εκπόνησε μελέτη για την Αρχική Διερεύνηση της Ενοποίησης των Φορέων των Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας στην οποία και διαπιστώνεται ότι «οι φορείς των Αστικών Συγκοινωνιών θα πρέπει να ενοποιηθούν, ώστε να γίνει λειτουργικά αποτελεσματικό το όλο σύστημα.

Στα ίδια συμπεράσματα κατέληξε το 1986 και η μελέτη της Επιτροπής Εργασίας του ΥΜΕ για την ενοποίηση των Συγκοινωνιακών Φορέων της Πρωτεύουσας.

Η ύπαρξη προβλημάτων, οι θεσμικές και λειτουργικές αδυναμίες του συστήματος με την ύπαρξη ενός «επιτελικού» φορέα και τριών «εκτελεστικών» φορέων είχαν προβλεφθεί και επισημανθεί από διάφορους ομιλητές στην βουλή κατά την σχετική συζήτηση για την ίδρυση της ΕΑΣ και του ΟΑΣ.

Χαρακτηριστικά αποσπάσματα είναι τα παρακάτω:

«... Και διερωτάται ο κοινός άνθρωπος γιατί όλοι οι Οργανισμοί οι οποίοι συνιστώνται με το νομοσχέδιο αυτό ή μάλλον ένας συνιστάται ο ΕΑΣ, οι άλλοι είναι ήδη συνεστημένοι, όπως είναι ο ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, κλπ. γιατί δεν γίνονται ένας ενιαίος φορέας. Διοικητικός, Διαχειριστικός, Εποπτικός,

Επενδυτικός με όλες τις αρμοδιότητες...»

«... Προσθέτω και κάτι άλλο. Με την διάσπαση αυτή ο συντονισμός πρέπει να ομολογήσετε, ότι δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί κατά την έκταση που θα επραγματοποιείτο, εάν ήτο ενιαίος φορέας. Θα μετέχουν οι Πρόεδροι των ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, και του ΕΑΣ στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣ. Αλλά όταν ο ΟΑΣ θα θέλει να επιβάλλει απόψεις επί των οποίων διαφωνούν οι οργανισμοί δεν θα είναι εύκολο να τους επιβάλει. Ενώ εάν ήτο ένας ενιαίος φορέας, όλα αυτά τα πολυπληθή και άπειρα προβλήματα θα ελύνοντο. Διότι, φοβούμαι, ότι με τη δημιουργία αυτού του οργάνου το όλο Συγκοινωνιακό έργο αρχίζει πάρα πολύ άσχημα. Κάμετε ενοποίηση δια να έχωμε ολιγότερα κακά...».

(Πρακτικά Βουλής 23.4.77, Ομιλία Ι. Αλευρά).

«... Η δεύτερη κριτική που κάμω, είναι ότι διασπάται το αντικείμενο και δεν υπάρχει ενότητα. Προσπαθεί το νομοθέτημα, μέσω του ΟΑΣ, να γίνεται κάποιος συντονισμός των τριών άλλων εταιρειών. Αλλά δεν πιστεύω ότι αυτό θα επιτευχθεί. Δημιουργούνται 4 διοικητικά Συμβούλια με 40 Συμβούλους, Προέδρους, και Διευθυντές. Ενα γνωμοδοτικό Συμβούλιο με 17 συμβούλους. Επί πλέον θα υπάρξει μια πληθώρα ειδικών για την κάθε εταιρεία. Ολα αυτά τα συμβούλια και οι ειδικοί είναι φυσικό σε τελευταία ανάλυση να συγκρουσθούνε και αυτή η σπατάλη και μόνο έρχεται σε αντίφαση με τις αρχές που αναφέρονται στο 1ο άρθρο, περί εφαρμογής των αρχών της ιδιωτικής οικονομίας...».

(Πρακτικά Βουλής 18.4.77, Ομιλία Β. Τσουδερού).

Είναι σαφές ότι ο ΟΑΣ δημιουργήθηκε και υπάρχει σήμερα με κύριο έργο τον προγραμματισμό, σχεδιασμό και το συντονισμό, εποπτεία και έλεγχο των άλλων τριών αυτόνομων και ανεξάρτητων εκτελεστικών φορέων, που σημαίνει ότι χωρίς την αυτοτελή ύπαρξη αυτών, δεν θα υπήρχε η ανάγκη δημιουργίας του ΟΑΣ. Αρα το βασικό ερώτημα είναι, γιατί να υπάρχουν οι τρεις «εκτελεστικοί» φορείς.

Απάντηση στο παραπάνω ερώτημα για το σημερινό σχήμα, σίγουρα αποτελεί η διαφορετική **ιστορικά** και **χρονικά** δημοσιοποίηση του κάθε ενός Φορέα (ΗΛΠΑΠ 1970, ΗΣΑΠ 1976, ΕΑΣ 1977), αλλά και η λαθεμένη φιλοσοφία της τότε κυβέρνησης για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

Η λαθεμένη φιλοσοφία, ήταν η ανάθεση του παραπάνω έργου στον ΟΑΣ, που αν και είναι μία αυτόνομη, διοικητικά και λειτουργικά ανώνυμη εταιρεία, θα πρέπει να συντονίζει, να εποπτεύει και να ελέγχει τρεις άλλες αυτόνομες και αυτές διοικητικά και λειτουργικά ανώνυμες εταιρείες.

Ετσι η σοβαρή αυτή αδυναμία, δεν είναι δυνατόν να αρθεί με την θεσμοθετημένη συμμετοχή των προέδρων των εκτελεστικών Φορέων στο Δ.Σ. του ΟΑΣ και αντίστοιχα με την συμμετοχή μελών του Δ.Σ. του ΟΑΣ στα Δ.Σ. των εκτελεστικών Φορέων. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι οι ιδρυτικοί και άλλοι νόμοι που διέπουν το Σ.Α.Σ. διακρίνονται για την ασάφεια και τα κενά τους, η δε προβλεπόμενη έκδοση Π.Δ. που καθόριζε τις σχέσεις «επιτελικών και εκτελεστικών» φορέων, δεν έγινε ποτέ. Αν και δεν γνωρίζουμε τους λόγους για τους οποίους το παραπάνω Π.Δ. δεν εκδόθηκε, **θεωρείται ότι ακόμα και η έκδοσή του, δεν θα βελτίωνε ουσιαστικά την κατάσταση.** Αντίθετα η κατάσταση στο σύστημα πιθανόν να χειροτέρευε, και η οποία συνοχή παρατηρείται σήμερα, θα κινδύνευε να διαλυθεί, από τις τριβές που θα δημιουργούσαν οι αντιδράσεις των Φορέων στην καθημερινή πράξη.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΚΑΙ ΘΕΣΜΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Τα λειτουργικά και θεσμικά προβλήματα αλληλοσχετίζονται, είναι πολλά, έχουν άμεσες επιπτώσεις στην
- εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.
- αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα του συστήματος.
- στο λειτουργικό κόστος, και
- ορθολογική χρήση των διατιθεμένων χώρων, τα κυριότερα δε από αυτά αναπτύσσονται παρακάτω.

1. Η ύπαρξη τεσσάρων (4) ανομοιογενών Δ.Σ. χωρίς να υπάρχει θεσμοθετημένος τρόπος συνεργασίας τους, που απορρέει από την φιλοσοφία του και τα κενά των νόμων, είναι αντιπαραγωγική και δημιουργεί αναπόφευκτα την έλλειψη καθαρής και ενιαίας στρατηγικής αντίληψης και εσωτερικής συνοχής.
2. Η λήψη αποφάσεων σε πολλούς τομείς γίνεται από έναν Φορέα, ενώ την εκτέλεση των αποφάσεων αυτών καλούνται να υλοποιήσουν οι άλλοι Φορείς. Αποτέλεσμα είναι η υλοποίηση είτε να καθυστερεί, είτε να ματαιώνεται, λόγω αντικειμενικών ή υποκειμενικών λόγων. Είναι δε προφανές ότι οι αποφάσεις του ΟΑΣ δεν δεσμεύουν τους εκτελεστικούς Φορείς, εκτός και αν αναφέρονται ρητά στο Ν. 588/77.
3. Υπάρχει αυξημένο λειτουργικό κόστος για τους παρακάτω λόγους:
   - την παράλληλη λειτουργία παρόμοιων υπηρεσιών υποστήριξης.
   - την ανεπαρκή αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού, των εγκαταστάσεων και της τεχνογνωσίας που έχει αναπτυχθεί σε κάθε ένα Φορέα.
   - την έλλειψη δυνατότητας ενιαίου προγράμματος προμηθειών (αγορές και συντήρηση),
   - την απώλεια εσόδων από την αδυναμία ενιαίας προσπάθειας εκμετάλλευσης του συστήματος (π.χ. marketing - διαφήμιση).
4. Δημιουργία ανταγωνιστικών τάσεων ανάμεσα στους Φορείς ανεξάρτητα πολλές φορές από τις προθέσεις των μελών του Δ.Σ.
5. Υπαρξη διαφορετικών εργασιακών σχέσεων, μισθολογικής και βαθμολογικής εξέλιξης του προσωπικού καθώς και αδυναμία κατάρτισης κοινών προγραμμάτων επιμόρφωσης.
6. Ελλειψη ολοκληρωμένης και σε βάθος γνώσης του Σ.Α.Σ., παρά μόνο μερική και μονόπλευρη, σαν ειδική και επί μέρους ευθύνη του κάθε Φορέα ξεχωριστά.
7. Η έλλειψη ενιαίας διοίκησης δεν επιτρέπει τη συνολική άσκηση εποπτείας και ελέγχου καθώς και τον επί μέρους καταλογισμό ευθυνών. Επίσης δημιουργεί αδυναμίες στον προγραμματισμό και συντονισμό για την εξυπηρέτηση των δανείων χρηματοδότησης δαπανών λειτουργίας.
8. Η πολλαπλή ιεραρχία και πολυαρχία, συντελούν στην διόγκωση της γραφειοκρατίας. Υπάρχει απώλεια χρόνου στην αμφίδρομη σχέση και επικοινωνία για τη λήψη και την υλοποίηση αποφάσεων. Η ροή πληροφοριών καθυστερεί και ενδεχόμενα οι πληροφορίες αλλοιώνονται στη διακίνηση για εγκρίσεις από διάφορους Φορείς.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

Μερικά παραδείγματα – αποτελέσματα των παραπάνω προβλημάτων είναι:

– Οι προμήθειες υλικών και μηχανημάτων, γίνονται πολλές φορές αντιοικονομικές – τουλάχιστον στους μικρούς Φορείς (ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ), που οι παραγγελίες τους είναι σχετικά μικρές, συγκρινόμενες με εκείνες της ΕΑΣ.
Ελλειψη σαφήνειας για την ανάληψη των εξόδων εγκατάστασης και συντήρησης των στεγάστρων σε στάσεις κοινές για τους τρεις φορείς. Επίσης σε τέτοιες κοινές στάσεις, παρατηρούνται δύο ή και τρεις πινακίδες στάσεων που σημαίνει τριπλάσια δαπάνη κατασκευής, τοποθέτησης και μετακίνησής τους.
– Διατήρηση από τον ΗΣΑΠ της εκμετάλλευσης μερικών λεωφορειακών γραμμών, διαθέτοντας ένα στόλο 85 λεωφορείων, αμαξοστάσιο και ανάλογο προσωπικό. Επειδή η εκμετάλλευση μιας τόσο μικρής λεωφορειακής μονάδας είναι αντιοικονομική, πάρθηκε από τον ΗΣΑΠ στο πενταετές πρόγραμμά του, η απόφαση για διεύρυνσή της με αγορά νέων λεωφορείων και η παραχώρηση στον Οργανισμό αυτόν, και άλλων λεωφορειακών γραμμών από την ΕΑΣ, με την έγκριση του ΟΑΣ. Ετσι όμως αυξάνεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των εκτελεστικών Φορέων.
– Η κατάρτιση του πίνακα δρομολογίων, η δρομολόγηση οχημάτων και ο προγραμματισμός βαρδιών, είναι αρμοδιότητες που έχουν κατανεμηθεί σε διαφορετικούς Φορείς, με επιπτώσεις στην καλή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και στο λειτουργικό κόστος.
– Ακόμη και για τα πιο απλά θέματα όπως είναι η αλλαγή της ώρας εκτέλεσης ενός δρομολογίου (π.χ. της ΕΑΣ) κατά 10' η προσωρινή τροποποίηση διαδρομής, λόγω έργων, απαιτούν αποφάσεις του ΟΑΣ για την έκδοση και υλοποίηση των οποίων γίνεται σημαντική σπατάλη πόρων, καθώς και σημαντικές καθυστερήσεις.
– Παράδειγμα χρονοβόρου τρόπου αντιμετώπισης, αποτελεί η διαδικασία εφαρμογής της προγραμματισμένης δρομολόγησης στις λεωφορειακές γραμμές της ΕΑΣ, όπως είναι οι εξής:
– Αποστολή σχεδίου πίνακα δρομολογίων από ΟΑΣ.
– Προγραμματισμός λεωφορείων – οδηγών από ΕΑΣ. Η ΕΑΣ λαμβάνει υπόψη της και τις απόψεις των αρμοδίων εποπτών που πιθανά διαφέρουν από τον ΟΑΣ.
– Εγκριση από τον ΟΑΣ των νέων πινάκων ή επανάληψη της διαδικασίας.
Η παραπάνω διαδικασία παρά τις καταβαλλόμενες προσπάθειες και από τις δύο πλευρές, οδηγεί συχνά σε διαφωνίες και καθυστερήσεις.
– Η επισήμανση λειτουργικών προβληματικών γίνεται από το προσωπικό εποπτείας της κίνησης των εκτελεστικών Φορέων αλλά και από τον ΟΑΣ, που μερικές φορές οδηγεί σε αντίθετες απόψεις και εκτιμήσεις.
– Αδυναμία προγραμματισμού και συντονισμού για την εξυπηρέτηση δανείων χρηματοδότησης δαπάνων λειτουργίας, με το φαινόμενο εσωτερικού δανεισμού ανάμεσα στους Φορείς.
– Αδυναμία εκμετάλλευσης των σημαντικών δυνατοτήτων επικοινωνίας μεταξύ των Η.Υ. των Φορέων.
– Εργα της ίδιας μορφής υλοποιούνται και πληρώνονται από κάποιο Φορέα μεμονωμένα, ενώ είναι εξίσου σημαντικά και απαραίτητα για τους άλλους (π.χ. μηχανογράφηση αποθηκών – δημιουργία κεντρικής επισκευαστικής βάσης).
– Τα συστήματα και οι εφαρμογές δεν αναπτύσσονται εξίσου σε όλους τους Φορείς.
– Δεν είναι δυνατή η από κοινού χρησιμοποίηση κινητών συνεργείων κα-

τασκευής και συντήρησης υλικών θέσεων (πινακίδες στάσεων – στέγαστρα – σταθμαρχεία κλπ).
- Αδυναμία χρησιμοποίησης μόνιμων εγκαταστάσεων ενός φορέα (π.χ. αμαξοστάσια) από οχήματα των άλλων φορέων.
- Η ύπαρξη διαφορετικού συστήματος χορήγησης repos σε ένα Φορέα σε κάποια περίοδο της εβδομάδας, δημιουργεί πλεόνασμα οδηγών στον έναν, ενώ σε άλλον έλλειψη.
- Αδυναμία αξιοποίησης πλεονάζοντος προσωπικού ενός Φορέα (π.χ. εισπράκτορες ΕΑΣ δεν αξιοποιούνται σαν συλλέκτες εισιτηρίων στον ΗΣΑΠ).
- Δημιουργία σύγχυσης στο επιβατικό κοινό και στην Τοπική Αυτοδιοίκηση σχετικά με τις αρμοδιότητες κάθε Φορέα (αποδείξεις – παράπονα – αιτήματα – πληροφόρηση).
- Αδυναμία αντιμετώπισης άμεσης εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού σε περίπτωση βλάβης ή έκτακτου περιστατικού στα οχήματα κάποιου Φορέα, (π.χ. σε διακοπή ρεύματος που ακινητοποιεί τρόλλεϋ ή τρένα δεν μπορεί να δρομολογηθούν λεωφορεία της ΕΑΣ).
  Ασυντόνιστη προβολή του συγκοινωνιακού έργου, προς το επιβατικό κοινό (π.χ. χάρτες, λωρίδες διαδρόμων, στάσεων, στέναστρα).
- Ο ΗΛΠΑΠ διαθέτει 12 θερμικά λεωφορεία VOLVO για την εξυπηρέτηση των γραμμών ΑΘΗΝΩΝ – ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ και ΠΕΙΡΑΙΑ – ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ), παρότι αντικείμενό του είναι τα ηλεκτρικά λεωφορεία. Επειδή τα οχήματα έπρεπε να αντικατασταθούν λόγω παλαιότητας, ζητήθηκε από τον ΟΑΣ να φροντίσει η ΕΑΣ τις δύο αυτές λεωφορειακές γραμμές. Αντί αυτού η ΕΑΣ νοίκιασε στον ΗΛΠΑΠ θερμικά λεωφορεία και η συγκοινωνία γίνεται από τον ΗΛΠΑΠ με νοικιασμένα οχήματα της ΕΑΣ.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Θα μπορούσε κανείς ν' αναφερθεί και σε πολλά άλλα τέτοια παραδείγματα, που, αν μη τι άλλο, καταδείχνουν και διαπιστώνουν τα προβλήματα που πηγάζουν από το σημερινό σχήμα.

Αν τα παρακάτω απεικονίζουν τις ίδιες λιετουργικές και θεσμικές αδυναμίες του υπάρχοντος συστήματος (πολυκεντρισμός, πολυαρχία, επικάλυψη αρμοδιοτήτων, νομικά κενά, ανταγωνισμός) με δυσμενείς επιπτώσεις στην αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητα του Σ.Α.Σ. Κυρίως, όμως για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, γίνεται σαφές ότι οι όποιες παρεμβάσεις με τις καλύτερες προθέσεις κινούνται στα πλαίσια των περιορισμένων δυνατοτήτων εφόσον απευθύνονται στο ίδιο το σύστημα των ξεχωριστών Φορέων που αποτελεί και τη βασική αιτία του προβλήματος.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ Σ.Α.Σ.

Η ύπαρξη και λειτουργία μαζικών μέσων μεταφοράς για τη διακίνηση των κατοίκων αστικών περιοχών, είναι αναγκαία και επιβεβλημένη κοινωνική παροχή μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, για μια σειρά από καθοριστικές παραμέτρους όπως: κοινωνικές, οικονομικές, κυκλοφοριακές, ενεργειακές και περιβαλλοντολογικές. Έτσι για τους παραπάνω λόγους, είναι επιτακτική η ανάγκη ανάπτυξης του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας, ώ-

στε να εξασφαλίζεται στο επιβατικό κοινό της Αθήνας, Πειραιά και περιχώρων το καλύτερο δυνατό επίπεδο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, μέσα στα πλαίσια των παραμέτρων που προαναφέρθηκαν.

Εξ' άλλου η διαπίστωση ότι το Σ.Α.Σ. αποτελεί **ενιαίο σύνολο** και τα συστατικά στοιχεία του – λεωφορεία, τρόλλεϋ, αστικός σιδηρόδρομος – δεν μπορούν – κι ούτε πρέπει – να λειτουργούν ανεξάρτητα και ανταγωνιστικά, αλλά συμπληρωματικά καθώς και η αναγκαιότητα και εποπτεία **ενός και μόνο** αρμόδιου επιτελικού Κέντρου, του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, επιβάλλουν τις εξής βασικές αρχές:

- Ενιαίος σχεδιασμός και συντονισμένη εκτέλεση συγκοινωνίας.
- Ενιαία Διοίκηση και Διαχείριση του Σ.Α.Σ.
- Κοινωνικός έλεγχος λειτουργίας Σ.Α.Σ.
- Εξομοίωση των εργασιακών σχέσεων στους Φορείς του Σ.Α.Σ.

ΑΡΧΕΣ
ΕΝΙΑΙΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Η εφαρμογή, ενός πραγματικά, ενιαίου Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών, αποτελεί πρωταρχική προϋπόθεση για τον ορθολογικό σχεδιασμό και την αποτελεσματική εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην Πρωτεύουσα.

Η επίτευξη της ενοποίησης του Σ.Α.Σ. και κατ' επέκταση η λειτουργική ομογενοποίησή του, στηρίζονται στην εξασφάλιση ενιαίου Οργανωτικού πλαισίου του επιπέδου λειτουργίας του Σ.Α.Σ.

Μέσα από τον ενιαίο, οργανωτικά, ιστό του Σ.Α.Σ. εξασφαλίζεται και η ενιαία χάραξη και επεξεργασία μιας γενικής στρατηγικής πολιτικής (συγκοινωνίας) στο χώρο των Αστικών Συγκοινωνιών, από την οποία εξαρτάται και η συντονισμένη και αποτελεσματική λειτουργία του Σ.Α.Σ., καθώς και ο έλεγχος της διαχείρησής του.

Στο επίπεδο αυτό, πρόκειται για την ενοποίηση της εξουσίας της διοικητικής, με τη στενή έννοια τουόρου, η οποία συγκεντρώνει πληροφορίες, διερευνά λύσεις, καθορίζει βασικούς τρόπους συνδυασμένης λειτουργίας των συντελεστών του Σ.Α.Σ., παίρνει γενικές, στρατηγικής σημασίας, αποφάσεις και ελέγχει τα αποτελέσματά τους (Α.Σ.Κ.Ε. – Δ.Σ.).

Είναι η κατ' εξοχή, διοικητική – επιτελική λειτουργία, από την ενότητα της οποίας εξαρτάται και η ενότητα της διεύθυνσης και εκτέλεσης της συνολικής λειτουργίας του Σ.Α.Σ., που είναι το συγκοινωνιακό έργο στην Πρωτεύουσα.

ΕΝΙΑΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ Σ.Α.Σ.

Η αδυναμία προσδιορισμού κοινών στόχων και μεθόδων διοίκησης, καθώς και η ανυπαρξία ενότητας διοίκησης και ορθής κατανομής ευθυνών ανάμεσα στους Φορείς, οδηγούν στην απουσία του αναγκαίου πλαισίου μέσα στο οποίο θα πρέπει να γίνεται ο έλεγχος των συνθηκών λειτουργίας και ανάπτυξης των φορέων του Σ.Α.Σ.

Ετσι προβάλλονται δύο θεμελιώδεις σκοποί οργάνωσης:

α. Η διάχυση των αρμοδιοτήτων και αντιστοίχων εργασιών μέσα στους Φορείς του Σ.Α.Σ., κατά τρόπο που να αποφεύγονται:
- Η συναρμοδιότητα και η επικάλυψη αρμοδιοτήτων.

– Η διαστρέβλωση και η υποβάθμιση της σημασίας και του ρόλου των Υπηρεσιακών Μονάδων.

β. Η άσκηση ελέγχου, ώστε να επισημαίνονται και να διευκρινίζονται τυχόν αποκλίσεις στόχων (προϋπολογισμών κλπ).

– Ενότητα διοίκησης.
– Σαφώς προσδιορισμένη ιεραρχία.
– Συγκέντρωση και έλεγχος αποτελεσμάτων.
– Πρωτοβουλία και ευθύνη.
– Διασφάλιση λειτουργικής συνέχειας.

Η εφαρμογή των παραπάνω αρχών, θα οδηγήσει στον προσδιορισμό του πεδίου ευθύνης του κάθε οργάνου με τον ακριβή καθορισμό των επιδιωκόμενων στόχων, επιτρέποντας την ανάπτυξη υπεύθυνης πρωτοβουλίας και δίνοντας τη δυνατότητα στα Προϊστάμενα Οργανα να ασκήσουν το πραγματικό τους έργο, που είναι η καθοδήγηση, επίβλεψη και έλεγχος των ενεργειών.

Ταυτόχρονα με την ενιαία διοίκηση, η ύπαρξη ενιαίας διαχείρισης με την:

– ενοποίηση των υπηρεσιών.
– αξιοποίηση των εγκαταστάσεων και τη
– μείωση της γραφειοκρατίας

θα οδηγήσει στη δημιουργία θετικών οικονομιών κλίμακας επιδρώντας θετικά στην προσπάθεια για οικονομική εξυγίανση του Φορέα.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ Σ.Α.Σ.

Ο ενιαίος σχεδιασμός και η αποκεντρωμένη οργανωτική δομή, που θα οδηγήσουν στην συντονισμένη και ορθολογικά, οικονομική αντιμετώπιση των συγκοινωνιακών προβλημάτων της Αθήνας, θα εξασφαλιστούν μόνο με την προώθηση της κοινωνικοποίησης του ενιαίου Σ.Α.Σ., γεγονός που θα οδηγήσει στην εξυγίανση της λειτουργίας του συστήματος, μέσα από διαδικασίες όλων των ενδιαφερομένων φορέων στα κέντρα λήψης αποφάσεων.

Η έννοια του κοινωνικού ελέγχου περνάει μέσα από τη συμμετοχή στη διοίκηση, στη χάραξη της στρατηγικής, στον προγραμματισμό και στον έλεγχο εκπροσώπων:

– του Κράτους.
– της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.
– των Εργαζομένων στην Επιχείρηση.
– των Κοινωνικών Φορέων και Οργανισμών, που με τον έναν ή τον άλλο τρόπο σχετίζονται με την Επιχείρηση.

Η άσκηση κοινωνικού ελέγχου στο Σ.Α.Σ. θα οδηγήσει:

– Στην ενεργό συμμετοχή των εργαζομένων στην Επιχείρηση.
– Στην εναρμόνιση της λειτουργίας της Επιχείρησης με τα προγράμματα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης.
– Στην καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου.
– Στην εξοικονόμηση, κατά το μέγιστο δυνατό, οικονομικών πόρων.
– Στην αύξηση της παραγωγικότητας και αποδοτικότητας που θα οδηγήσει σε βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών αλλά και των όρων εργασίας του Προσωπικού.

Η λειτουργία του Σ.Α.Σ. σαν Κοινωνικοποιημένη Επιχείρηση θα εξασφαλίσει την πλήρη αξιοποίηση και αποδοτικότητα του δυναμικού του και τη διαφάνεια της οικονομικής του διαχείρησης, καταδείχνοντας ότι η λειτουργία μιας Δημόσιας Επιχείρησης Κοινωνικής Ωφέλειας, σύγχρονης και σωστά ορ-

γανωμένης, μπορεί να είναι όχι μόνο κοινωνικά ωφέλιμη, αλλά και οικονομικά αποτελεσματική.

Για μένα είναι ξεκάθαρο ότι η κατεύθυνση στην οποία πρέπει να βαδίζουμε είναι αυτή της δημιουργίας ενός φορέα με αρμοδιότητα σε όλα τα παρακάτω:

α. τα μέσα μαζικής μεταφοράς (ΟΑΣ, ΕΑΣ, ΗΣΑΠ, ΗΛΠΑΠ, ΚΤΕΛ Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ).
β. την κυκλοφορία και την ρύθμισή της.
γ. την στάθμευση.
δ. τα ταξί.
ε. τους τερματικούς σταθμούς.
στ. το νέο μετρό της Αθήνας.
ζ. την τιμολογιακή πολιτική όλων των παραπάνω.
η. τον γενικότερο συντονισμό για την καθημερινή λειτουργία της πόλης σ' ότι αφορά την κυκλοφορία (π.χ. έκτακτα περιστατικά, απεργίες, εκδηλώσεις).

Ο δρόμος όμως είναι δύσκολος. Υπάρχουν προβλήματα νομικά, μισθολογικά, ασφαλιστικά, συνταξιοδοτικά, διαφορετικών εργασιακών κανονισμών που χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή και φροντίδα για να ξεπεραστούν. Για τον λόγο αυτό η συνεισφορά των εργαζομένων είναι ιδιαίτερα σημαντική. Οι εργαζόμενοι πρέπει να πιστέψουν στην ενοποίηση γιατί οδηγεί στην καλλίτερη διαχείριση του συστήματος και όχι να την θεωρούν ως μέτρο για αύξηση αποδοχών ή της συνδικαλιστικής τους δύναμης.

ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Εισηγητής: **Αγγελος Ρουχωτάς,** Συγκοινωνιολόγος, Πολιτικός Μηχανικός.

Νομικό καθεστώς

Από το 1987 και μετά η αρμοδιότητα για την αστική συγκοινωνία στο Λεκανοπέδιο της Αττικής ανήκει στον Ο.Α.Σ. που είναι αυτόνομος οργανισμός και διοικείται από 13μελές συμβούλιο στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι της ΤΕΔΚΝΑ, του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., ΥΠ.ΕΘ.Ο., Μεταφορών κ.λ.π.

Ο Ο.Α.Σ. έχει την ευθύνη του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και κατανομής του συγκοινωνιακού έργου στους τρεις εκτελεστικούς φορείς, δηλαδή, στην Ε.Α.Σ. ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ.

Λειτουργία του Συστήματος

Οπως αναφέρεται πιο πάνω ο Ο.Α.Σ. είναι κατά νόμο αρμόδιος για τον συγκοινωνιακό σχεδιασμό στο Λεκανοπέδιο. Στην «αστική περιοχή» περιλαμβάνονται 82 Δήμοι και Κοινότητες από Θρακομακεδόνες έως Βουλιαγμένη και από Μάντρα έως Μεσόγεια.

Ο σχεδιασμός είναι πρακτικά χωρισμένος σε τρία επίπεδα στον βραχυπρόθεσμο, το μεσοπρόθεσμο και το μακροπρόθεσμο.

Στον βραχυπρόθεσμο σχεδιασμό εξετάζονται θέματα άμεσου χαρακτήρα όπως π.χ. η τροποποίηση μιας διαδρομής, η προσθήκη – τροποποίηση ενός δρομολογίου, μεταφορά στάσεων κλπ.

Στον μεσοπρόθεσμο σχεδιασμό εξετάζονται θέματα που απαιτούν την εκπόνηση μελέτης, π.χ. ο προσδιορισμός των δρομολογίων μιας γραμμής, η ίδρυση μιας τοπικής γραμμής, διευκόλυνση των μέσων μαζικής μεταφοράς κλπ.

Τέλος ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός αποτελεί ουσιαστικά την δομή του συγκοινωνιακού συστήματος μια και από τις μελέτες που εκπονούνται καθορίζεται ουσιαστικά το συγκοινωνιακό έργο και ακόμα καθορίζεται και το μοντέλο βάσει του οποίου πρέπει να λειτουργεί το σύστημα.

Τα τρία αυτά επίπεδα δεν μπορεί να είναι ανεξάρτητα μεταξύ τους αλλά

αντίθετα πρέπει να βρίσκονται σε πλήρη αλληλοεξάρτηση έτσι ώστε προτάσεις του μακροπρόθεσμου σχεδιασμού να βρίσκονται σε αρμονία με προτάσεις του βραχυπρόθεσμου και μεσοπρόθεσμου σχεδιασμού.

Σήμερα στον Ο.Α.Σ. λειτουργούν και τα τρία επίπεδα συγκοινωνιακού σχεδιασμού και όντως υπάρχει αλληλοεξάρτηση μεταξύ τους. Ταυτόχρονα υπάρχει και συνεργασία με την Τ.Α. και στα τρία στάδια.

Ας δούμε όμως αναλυτικότερα που λειτουργεί σήμερα το σύστημα με την Τ.Α.

Ενα αίτημα από κάποιο Δήμο διαβιβάζεται στον Ο.Α.Σ. λόγω αρμοδιότητος. Το αίτημα εξετάζεται από τον Ο.Α.Σ. σε συνεργασία με τον Δήμο. Εφ' όσον το αίτημα είναι σωστό τότε ακολουθεί η διαδικασία υλοποίησης και ικανοποίησης του αιτήματος. Αν πάλι διαπιστωθεί ότι δεν είναι εφικτό τότε πάλι ακολουθεί έγγραφο με το οποίο εξηγούνται οι λόγοι γιατί δεν ικανοποιείται το αίτημα.

Εδώ θα πρέπει να υπογραμμιστούν τα προβλήματα που ανακύπτουν με την Τοπική Αυτοδιοίκηση κατά την εξέταση ενός αιτήματος.

Κατ' αρχήν είναι σχεδόν γενικός κανόνας ότι ο κάθε Δήμος εξετάζει τα προβλήματα με **αυστηρά τοπικά κριτήρια.** Δηλαδή ένα αίτημα που αφορά την επέκταση μιας λεωφορειακής γραμμής κατά λίγα μόνο μέτρα συναντά την καθολική αντίδραση του Δήμου εφ' όσον η επέκταση διασχίζει τα διοικητικά όρια του Δήμου και «μπαίνει» στα όρια ενός άλλου Δήμου. Πολλές φορές γίνεται ακόμα μείζον θέμα και η ονομασία μιας γραμμής π.χ. γιατί αναφέρεται το όνομα του «Α» Δήμου ενώ θα μπορούσε να αναφέρεται το όνομα του «Β» κ.λ.π.

Σε άλλες περιπτώσεις χαρακτηριστικό είναι οι παρεμβάσεις (κυκλοφοριακές κυρίως) που κάνει ο Δήμος για να περιχαρακώσει τα φυσικά γεωγραφικά όρια ή ακόμα για να αποτρέψει την διέλευση μιας λεωφορειακής γραμμής από κάποιο δρόμο ο Δήμος προτείνει την πεζοδρόμησή του.

Π.χ. Μια βασική αρτηρία ενός Δήμου αποτελεί διέλευση για την διερχόμενη κίνηση. Ο Δήμος αποφασίζει την μονοδρόμησή της με φορά αντίθετη εκείνης που θα διευκόλυνε.

Ενας δρόμος – τοπικής σημασίας – αποτελεί την μοναδική εναλλακτική λύση για την διέλευση διερχόμενων λεωφορειακών γραμμών. Με απόφαση του Δ.Σ. και **χωρίς την σύμφωνη γνώμη του ΟΑΣ ο δρόμος πεζοδρομείται.** Βέβαια κανείς μπορεί να υποθέσει ότι καλά κάνει ο Δήμος και προχωρεί σε τέτοιες ενέργειες μια και οι ενέργειές του αποβλέπουν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Στην πράξη όμως ακριβώς το αντίθετο συμβαίνει. Οχι μόνο δεν βελτιώνεται η ποιότητα ζωής αλλά αντίθετα χειροτερεύει μια και η κυκλοφορία μετατίθεται σε άλλους άξονες που είναι ακατάλληλοι. Ετσι η ηχορύπανση, το νέφος και τα κυκλοφοριακά προβλήματα μετατοπίζονται λίγες εκατοντάδες μέτρα.

Και στο σημείο αυτό θάθελα να επιστήσω την προσοχή στους συναδέλφους συγκοινωνιολόγους που εκπονούν συγκοινωνιακές μελέτες να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προτείνουν έτσι ώστε να μη δημιουργούνται ή μεταφέρονται προβλήματα αλλά αντίθετα να λύνονται.

Δηλαδή γενικά παρατηρείται το φαινόμενο να λαμβάνονται αποφάσεις για κυκλοφοριακές και άλλες ρυθμίσεις σε ένα Δήμο και οι τελευταίοι που ενημερώνονται και λαμβάνουν γνώση είναι οι υπηρεσίες του Ο.Α.Σ. που κατ' εξοχήν θα έπρεπε να έχουν τον πρώτο λόγο.

Δεν αποτελεί υπερβολή να ειπωθεί ότι μετατοπίζεται η διαδρομή μιας λεωφορειακής γραμμής για την λειτουργία μιας λαϊκής αγοράς, ενώ το αντίθετο είναι ακατόρθωτο.

Τέτοια παραδείγματα θα μπορούσα ν' αναφέρω πολλά αλλά νομίζω ότι έχω δώσει την εικόνα του προβλήματος.

Προσωπικά ανήκω στην κατηγορία εκείνων που πιστεύουν ότι δεν φταίει το σύστημα αλλά οι άνθρωποι που ανήκουν στο σύστημα και έχουν οριστεί να λειτουργούν μέσα στο σύστημα.

Πιο συγκεκριμένα στην περίπτωση των αστικών συγκοινωνιών ο νομοθέτης όρισε τις αρμοδιότητες και συναρμοδιότητες. Και με την διαπίστωση αυτή δεν θέλω να καταλήξω αβίαστα στο συμπέρασμα ότι ο Ο.Α.Σ. είναι αρμόδιος και κανένας άλλος δεν έχει λόγο συμμετοχής.

Αντίθετα πιστεύω ότι η «σωστή» συμμετοχή του κοινού και της Τ.Α. ιδιαίτερα, στον σχεδιασμό των αστικών συγκοινωνιών όχι μόνο είναι απαραίτητη αλλά αντίθετα επιβάλλεται έτσι ώστε το τελικό αποτέλεσμα να εκφράζει τους χρήστες.

Πριν τελειώσω θάθελα να θίξω ένα θέμα που απασχολεί κάθε συγκοινωνιακό μελετητή. Είναι αναμφισβήτητο ότι οι αστικές συγκοινωνίες αποτελούν το κλειδί για την ανάπτυξη μιας πόλης. Ο τρόπος ανάπτυξης όμως υπαγορεύεται από το ρυθμιστικό σχέδιο.

Στην περίπτωση του λεκανοπεδίου της Αττικής υπάρχει νομοθετημένο ρυθμιστικό σχέδιο από το 1983 που προβλέπει την ενίσχυση περιφερειακών κέντρων και ταυτόχρονα την αποσυμφόρηση των Μητροπολιτικών κέντρων.

Οπως είναι φυσικό ο μακροπρόθεσμος στόχος των αστικών συγκοινωνιών αναγκαστικά θα πρέπει να αποβλέπει και να συμβάλλει στην στήριξη του Ρυθμιστικού.

Στην πράξη όμως έχουν υπάρξει πολλές περιπτώσεις που Δήμοι αρνούνται την αποδοχή του ρόλου τους όπως προβλέπεται στο Ρυθμιστικό. Για παράδειγμα έχουν υπάρξει περιπτώσεις που Δήμοι έχουν αρνηθεί την χωροθέτηση αφετηριών για διάφορους λόγους. Είναι προφανές σ' όλους τι συνέπειες μπορεί να έχει μια τέτοια θέση.

Είναι λοιπόν ανάγκη να λειτουργήσουμε συλλογικά και πάντα μέσα στο πλαίσιο εξυπηρέτησης του κοινωνικού συνόλου.

Τελειώνοντας θάθελα να παραθέσω ορισμένα γενικά στοιχεία που αφορούν τις Αστικές Συγκοινωνίες στο Λεκανοπέδιο.

1. Σε συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση λειτουργούν σχολικές γραμμές για την εξυπηρέτηση των μαθητών. Εδώ θα πρέπει ν' αναφέρω την αδιαφορία άλλων μαζικών φορέων που δηλώνουν «αναρμόδιοι» όταν τους ζητείται η συνδρομή για την συνοδεία των μαθητών.
2. Λειτουργούν νυκτερινές γραμμές για την εξυπηρέτηση των εργαζομένων.
3. Ικανοποιούνται αιτήματα επεκτάσεων της τάξης των 2.000 οχημάτων / χιλιομέτρων το χρόνο.

Είναι προφανές και προέκυψε και από ομιλίες της διημερίδας ότι τα μαζικά μέσα μεταφοράς αποτελούν το μοχλό ανάπτυξης της πόλης. Τόσο η Τοπική Αυτοδιοίκηση όσο και οι συναρμόδιοι φορείς πρέπει να πλαισιώσουν τους ειδικούς επιστήμονες για να μπορέσουν να προσφέρουν ένα συγκοινωνιακό έργο αποδεκτό από τους χρήστες.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΜΑΖΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

Εισηγητές: **Δ. Αποστολίδης,** Πολιτικός Μηχανικός.
Σ. Λαιμός, Μηχανολόγος ηλεκτρολόγος, μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής του ΕΚΑ.
Κ. Πετράκης, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός.

Ομιλητής: **Σ. Λαιμός.**

Η παρούσα εισήγηση ασχολείται κατ' αρχήν με τη σημερινή λειτουργία του συγκοινωνιακού σχεδιασμού στον ΟΑΣ σε σχέση με άλλους συναφείς φορείς, συνδικαλιστικές οργανώσεις και τους απλούς πολίτες. Εξετάζονται συγκεκριμένα τα προβλήματα που υπάρχουν σήμερα, οι αιτίες που τα δημιουργούν και οι προοπτικές επίλυσής τους. Στη συνέχεια αναλύεται ο ρόλος των υπεύθυνων του συγκοινωνιακού σχεδιασμού στην όλη διαδικασία, η λειτουργία του συνδικαλιστικού κινήματος σε σχέση πάντα με τον συγκοινωνιακό σχεδιασμό, οι υπάρχουσες αδυναμίες και η δυνατότητα ενεργότερης παρέμβασης. Τέλος, αναφέρονται τα γενικότερα συμπεράσματα και οι προτάσεις που προκύπτουν από την όλη ανάλυση.

Οπως φάνηκε από το 1ο κεφάλαιο δεν υπάρχει κανένας προσανατολισμός από την μεριά της πολιτείας για συμμετοχή των συνδικαλιστικών οργανώσεων στο συγκοινωνιακό σχεδιασμό.

Είναι χαρακτηριστικό πως ούτε η ΓΣΕΕ ούτε η ΑΔΕΔΥ συμμετέχουν σε κάποια όργανα που έχουν αρμοδιότητες σχετικές με τον σχεδιασμό έργων υποδομής.

Το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Αθηνών συμμετέχει στο Νομαρχιακό Συμβούλιο που δεν έχει κανένα προσανατολισμό στα προβλήματα των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Η μόνη συμμετοχή, αν μπορεί να λεχθεί έτσι, είναι οι παρεμβάσεις και οι κινητοποιήσεις των εργαζομένων της κίνησης για ζητήματα που σχετίζονται με τα εργασιακά τους προβλήματα.

Αυτό βέβαια δεν απαλλάσει τους μαζικούς φορείς και ιδιαίτερα το συνδι-

καλιστικό κίνημα των εργαζομένων από τις ευθύνες του για την έλλειψη προσανατολισμού του στα προβλήματα των εργαζομένων που απορρέουν από την κακή εξυπηρέτησή τους από τα μέσα μαζικής μεταφοράς και ανάπτυξης δράσης γι' αυτά.

Αυτό άλλωστε είναι και το ζητούμενο της εισήγησής μας. Εδώ θα πρέπει να κάνουμε μία διευκρίνηση για τον όρο «συμμετοχή». Από την σκοπιά των εργαζομένων την συμμετοχή την εξετάζουμε στην κατεύθυνση ενίσχυσης του ρόλου και της αποτελεσματικότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς, για ν' αναστραφεί η απαράδεκτη κατάσταση που ισχύει σήμερα και που λειτουργεί ευρέως σε βάρος των εργαζομένων και του λαού, όπως αναλύεται σε άλλη εισήγηση του ΕΚΑ.

Σαν εργαζόμενοι την «συμμετοχή» την επιδιώκουμε να κάνει ορατή τ' αποτελέσματά της στους εργαζόμενους και να προωθεί τη δράση του λαού και των μαζικών του φορέων. Τέλος η «συμμετοχή» προϋποθέτει γνώση του προβλήματος και των δυσκολιών επίλυσής του.

Από τα παραπάνω προκύπτουν οι επιδιώξεις μας και το πως πρέπει να κινηθούμε.

- Συνείδηση των αιτίων του προβλήματος και των επιπτώσεών τους για να γίνει αποδεκτό το αίτημα μιας συγκεκριμένης συγκοινωνιακής πολιτικής που θ' αντιμετωπίζει τα προβλήματα των εργαζομένων.
- Προσδιορισμός των διορθωτικών αλλαγών που πρέπει να γίνουν με στόχο την κοινωνικοποίηση των μέσων μαζικής μεταφοράς, για να αποκτήσει εμπιστοσύνη ο εργαζόμενος πολίτης πως έχει την δυνατότητα θετικής επίδρασης σε τοπικά προβλήματα και σε γενικότερα κλίματα.
- Προώθηση νέων μορφών παρέμβασης του συνδικαλιστικού κινήματος.

ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΝΕΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΚΙΝΗΜΑΤΟΣ

Ανάλογα με το επίπεδο που αντιμετωπίζεται το συγκοινωνιακό πρόβλημα, εξαρτώνται οι δυνατότητες συμμετοχής – παρέμβασης του συνδικαλιστικού κινήματος.

Η συμμετοχή της ΓΣΕΕ και της ΑΔΕΔΥ είναι απαραίτητη στα όργανα χάραξης αναπτυξιακής πολιτικής σε περιφερειακό επίπεδο.

Το ΕΚΑ και το κάθε Ε.Κ. στην περιοχή του πρέπει να συμμετέχει τόσο στον σχεδιασμό όσο και στην παρακολούθηση της πολιτικής που ασκείται από τον Οργανισμό που έχει ευθύνη για τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Το πρόβλημα σήμερα είναι κατά πόσο οι εκπρόσωποι των συνδικαλιστικών οργανώσεων έχουν την δυνατότητα, τον μηχανισμό και την υποδομή ώστε τα προβλήματα να μην αντιμετωπίζονται σε γενικό επίπεδο τεχνοκρατικά, αλλά να μεταφέρονται στον κορμό του συνδικαλιστικού κινήματος και να διαχέονται στα σωματεία.

Ενα τέτοιο δίκτυο επικοινωνίας πληροφόρησης και δράσης σήμερα δεν υπάρχει και είναι το ζητούμενο.

Η ΓΣΕΕ κατά κύριο λόγο και στην συνέχεια τα μεγάλα Εργατικά Κέντρα Αθήνα – Πειραιά – Θεσσαλονίκη πρέπει ν' αποκτήσουν μια υποδομή που θάναι στελεχωμένη με κατάλληλα ειδικευμένα και επιστημονικά καταρτισμένα στελέχη.

Η προετοιμασία αυτή πρέπει να μπει σε προτεραιότητα μια και επίκειται η προώθηση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης Β' βαθμού με ουσιαστικές αρμο-

διότητες απ' όπου οι εργαζόμενοι με τον θεσμοθετημένο εκπρόσωπό τους θα έχουν και μεγάλες δυνατότητες παρέμβασης.

Αμεσα πρέπει να ειδωθεί η δυνατότητα ουσιαστικής συμμετοχής στον σχεδιασμό σε πρώτη φάση και στην διεύθυνση σε δεύτερο στάδιο των συγκοινωνιακών μέσων τόσο των εκπροσώπων των Ε.Κ., όσο και των Τοπικών δημοτικών ενώσεων.

Δηλαδή εκπροσώπηση της διοίκησης των ΟΑΣ, ΕΑΣ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ εκπροσώπων των Ε.Κ. πέραν αυτών που έχουν οι εργαζόμενοι.

Η μορφή αυτή εκπροσώπησης σε τοπικό επίπεδο έχει ιδιαίτερη σημασία γιατί μέσα από αυτή δίνεται η δυνατότητα έγκαιρης ενημέρωσης των συνδικάτων και η δυνατότητα σύνθεσης μιας γνήσιας εικόνας των πραγματικών συγκοινωνιακών αναγκών των εργαζομένων. **Αυτό είναι και το ζητούμενο, η σύνθεση της γνήσιας εικόνας που διασφαλίζεται μόνο με την ενεργοποίηση των εργαζομένων σε διάφορα επίπεδα και ο μόνος υπαρκτός Οργανισμός Φορέας με αναμφισβήτητη μαζικότητα είναι το συνδικαλιστικό κίνημα των εργαζομένων.**

Το ΕΚΑ είναι αποφασισμένο να παρέμβει αποτελεσματικά και να καλύψει το χαμένο επίπεδο. Ηδη οργανώνεται αυτή την περίοδο και τμήμα που θ' ασχολείται με το περιβάλλον και τα προβλήματα της πόλης (χωροταξιακά, κυκλοφοριακά κ.λ.π.). Στόχος μας η οργάνωση ενός δικτύου ζωντανής επικοινωνίας με οργανώσεις μέλη (σωματεία) και Ομοσπονδίες που έχουν έδρα την Αθήνα για πληροφόρηση, συντονισμό και δράση πάνω στα προβλήματα μέσα από ένα τέτοιο δίκτυο.

Πιστεύω πως είναι δυνατό να παρακολουθούνται συστηματικά οι συγκοινωνιακές επιλογές να γίνονται παρεμβάσεις και ν' αναλαμβάνοναι ευθύνες από τα μεγάλα συνδικάτα των επιχειρήσεων των κλάδων, των Ομοσπονδιών και του ΕΚΑ.

Μερικά παραδείγματα είναι δυνατόν να μας δώσουν μία εικόνα της ζητούμενης δράσης.

Παράδειγμα 1ο: Οι συγκοινωνιακές ανάγκες των εργαζομένων στο «Εμπορικό τρίγωνο» δεν έχουν αναδειχτεί στις διαστάσεις τους την στιγμή που το ωράριο εμπλέκεται άμεσα με το κυκλοφοριακό και το νέφος. Υπάρχει ανάγκη να προταθούν τεκμηριωμένες προτάσεις από τους εργαζόμενους. Μέχρι τώρα παρεμβαίνουν μόνο οι εργοδοτικοί φορείς και μάλιστα με συμβούλους τους για να υποστηρίξουν τα συμφέροντά τους.

Παράδειγμα 2ο: Είναι γνωστά τα κυκλοφοριακά προβλήματα που δημιουργούν τα Σούπερ Μάρκετ όταν δεν υπάρχει κατάλληλος χώρος για στάθμευσης.

Πρέπει τα σωματεία να βλέπουν μαζί με τον Δήμο και τον Οργανισμό Αθήνας την ορθότητα των λύσεων και να προτείνουν συγκεκριμένους χωροταξιακούς όρους και προδιαγραφές ίδρυσης.

Παράδειγμα 3ο: Ανάλογα είναι α κυκλοφοριακά προβλήματα από ορισμένα υποκαταστήματα τραπεζών. Πρέπει να παρεμβαίνει γι' αυτά η ΟΤΟΕ και το αντίστοιχο σωματείο.

Παράδειγμα 4ο: Δεν είναι δυνατό τα προβλήματα και διεκδικήσεις των εργαζομένων των αστικών συγκοινωνιών να μην παίρνουν υπ' όψη σοβαρά τις συγκοινωνιακές ανάγκες. Σ' αυτή την κατεύθυνση υπάρχουν θετικές, πρωτοβουλίες Σωματείων της κίνησης.

Πέρα από παρόμοια προβλήματα τα σωματεία μπορούν και ν' αναδεικνύ-

ουν στους εργαζόμενους τις σοβαρές επιπτώσεις των προβλημάτων από τα ανεπαρκή συγκοινωνιακά μέσα και τις οικονομικές περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις που έχουν οι πολιτικές εκείνες που προσανατολίζουν στην ατομική λύση του Ι.Χ. αυτοκινήτων. Ξεκινώντας από αυτό ωριμάζουν και αιτήματα που διευρύνουν το διεκδικητικό πλαίσιο των συνδικαλιστικών οργανώσεων και αγγίζουν νέα μεγάλα προβλήματα του σύγχρονου εργαζόμενου.

Ενα άλλο σοβαρό σημείο αναφοράς ενεργής συμμετοχής εξίσου σημαντικό προκύπτει από την συνεργασία των σωματείων (κύρια των επιχειρησιακών) με τις δημοτικές αρχές και τους φορείς της συνοικίας. Είναι μία σοβαρή αδυναμία σήμερα του συνδικαλιστικού κινήματος που πρέπει να ξεπεραστεί, δηλ. η έλλειψη προσανατολισμού – σύνδεσης των προβλημάτων των εργαζομένων για τοπικά προβλήματα με την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

Χ. ΘΕΟΧΑΡΗ:

Τώρα περνάμε σε ερωτήσεις – παρεμβάσεις. Κατ' αρχήν, υπάρχουν κάποιες ερωτήσεις οι οποίες απευθύνονται προς όλους τους εισηγητές από τον κ. Ευμολπίδη. Εγώ θα διαβάσω τις ερωτήσεις και στη συνέχεια οι εισηγητές μπορούν όλοι ή κάποιοι από αυτούς ν' απαντήσουν.

Η πρώτη ερώτηση έχει ως εξής: «Πως ήταν οι μαζικές μεταφορές κερδοφόρες μέχρι κάποιο χρόνο και μετά έγιναν ελλειμματικές».

Ερώτηση δεύτερη. «Γιατί θεωρείται κοινωνικό έργο η πρωϊνή δωρεάν μεταφορά».

Ερώτηση τρίτη. «Ενημέρωση κοινού. Γιατί οι χάρτες του ΟΑΣ ξηλώνονται από τους εργαζόμενους».

Ερώτηση τέταρτη: «Πότε οι διοικήσεις άφησαν τους επιστήμονες να κάνουν τη δουλειά τους».

ΣΤΡ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ:

Ο καθηγητής, κύριος Αμπακούμκιν, έχει θέσει τις παρακάτω ερωτήσεις:

1. Από το 1977 μέχρι σήμερα δεν φαίνεται να υπάρχει βελτίωση της οργανωτικής δομής των οργανισμών με νομοθετικές παρεμβάσεις. Που το αποδίδετε; Δεν διαπιστώθηκαν οι αδυναμίες που επισημάνατε; Εάν όχι, γιατί. Εάν ναι, γιατί κατά τη γνώμη σας δεν έγιναν διορθωτικές νομοθετικές ρυθμίσεις; Οι λόγοι αναστολής τέτοιων ρυθμίσεων τι χρονική εξέλιξη έχουν και τι τάσεις; Παράκληση, επεξηγήσατε.

2. Ποιές προτάσεις θα είχατε για βελτιώσεις της οργανωτικής δομής;

3. Η εποπτεία του Υπουργείου Συγκοινωνιών στους φορείς είναι αποτελεσματική; Μπορεί να βελτιωθεί; Αν ναι, και πως;

Είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες οι ερωτήσεις του καθηγητή κυρίου Αμπακούμκιν. Μπαίνουν στην ουσία του προβλήματος. Νομίζω ότι, το πρώτο πράγμα που πρέπει να ξεκαθαρίσουμε είναι η πολυδιάσπαση – κυριολεκτικά – του αντικειμένου των μεταφορών και το ποιός καλείται να εφαρμόσει την πολιτική μεταφορών.

Εδώ ίσως βρίσκεται η αρχή του κακού. Γιατί, δυστυχώς, δεν είναι το Υπουργείο Μεταφορών το Υπουργείο που θα μπορούσε από μόνο του, έστω κι αν το πίστευε, να προχωρήσει σε κάποιες ρυθμίσεις. Υπάρχει, δηλαδή, οργανωτικό πρόβλημα στον τομέα των αστικών συγκοινωνιών. Υπάρχει, όμως, και ακόμα πιο πάνω, σε θέματα Υπουργείων.

Έτσι, π.χ. αυτή τη στιγμή υπάρχει η Γενική Γραμματεία ΔΕΚΟ και είναι ίσως και σε σχέση με την τελευταία ερώτηση, που λέει: εποπτεία του Υπουργείου Συγκοινωνιών στους φορείς, είναι αποτελεσματική, μπορεί να βελτιωθεί; Ας αρχίσω απ' εκεί. Πρώτα απ' όλα, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως τώρα μετονομάζεται, δεν κάνει ουσιαστική εποπτεία. Την εποπτεία του μπορεί να την χαρακτηρίσει κανείς πιο πολύ τυπική. Το Υπουρ-

γείο Εθνικής Οικονομίας με τη Γενική Γραμματεία ΔΕΚΟ, είναι το υπουργείο το οποίο καθορίζει τα χρηματοοικονομικά θέματα, την επενδυτική πολιτική. Ετσι λίγος λόγος πέφτει στο Υπουργείο Μεταφορών.

Δεύτερο: Το Υπουργείο Προεδρείας είναι αυτό που καθορίζει και εγκρίνει τις προσλήψεις προσωπικού. Ετσι, εάν από το Υπουργείο Προεδρίας δεν περάσουν προτάσεις που έχουν σχέση με την πρόσληψη, όπως τώρα των απαραίτητων οδηγών, τότε δεν μπορούν να προχωρήσουν οι αστικές συγκοινωνίες. Αν δεν περάσουν από τη Γενική Γραμματεία ΔΕΚΟ και το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας οι απαραίτητοι πόροι για επενδύσεις, για ανανέωση τροχαίου υλικού και για εκσυγχρονισμό, δεν μπορεί να κάνει τίποτα το Υπουργείο Μεταφορών. Αν δεν βοηθήσει το ΥΠΕΧΩΔΕ, π.χ. στη ρύθμιση της κυκλοφορίας και στην καθιέρωση ειδικών λωρίδων κυκλοφορίας για τα μέσα μεταφοράς, πάλι το Υπουργείο Μεταφορών δεν μπορεί να επέμβει.

Ετσι, πραγματικά η εποπτεία του Υπουργείου Συγκοινωνιών δεν είναι αποτελεσματική. Μπορεί κατά την άποψή μου να βελτιωθεί εάν υπάρχει ένας και μόνο φορέας αρμόδιος για θέματα μεταφορών.

Αλλοιώς δυστυχώς το πρόβλημα της ευθύνης για τις μεταφορές θα μοιράζεται σε όλους χωρίς κανένας να έχει την ευθύνη.

Σίγουρα από το '77 μέχρι σήμερα φάνηκαν τα προβλήματα. Δεν πρέπει όμως, να ξεχνάμε ότι για να περάσουμε από ένα στάδιο τεσσάρων φορέων σε ένα ενιαίο φορέα υπάρχουν προβλήματα ουσιαστικά και σοβαρά. Υπάρχουν προβλήματα που έχουν σχέση με τα εργασιακά θέματα του καθενός φορέα. Το νομικό του καθεστώς, το συνταξιοδοτικό του κάθε φορέα, τις ασφαλίσεις, κ.λ.π. Υπάρχει, αν θέλετε, και η αντίδραση από τους ίδιους τους εργαζόμενους.

Η αλήθεια είναι ότι οι πιο πολύ εργαζόμενοι θέλουν την ενοποίηση γιατί; Γιατί θέλουν να «φτάσουν» τις αποδοχές του μικρότερου φορέα, του ΗΣΑΠ, ο οποίος επειδή ήταν ιδιωτικός φορέας επί Ανδρεάδη και έχει κάποιες περίεργες αποδοχές, από επίδομα γάμου μέχρι επίδομα αγαμίας, όλοι επιθυμούν να φτάσουν σ' αυτό το επίπεδο. Και ίσως αυτό είναι θεμιτό από την πλευρά τους. Οι εργαζόμενοι, όμως, π.χ. στον ΗΣΑΠ δεν επιθυμούν κάτι τέτοιο. Οχι επειδή θα τους μειωθούν οι μισθοί, αλλά επειδή ξέρουν ότι μελλοντικά σε μια διαδικασία ενοποίησης των μισθολογίων, αυτοί θα έχουν μικρότερες αυξήσεις από ό,τι θα έχουν οι υπόλοιποι.

Ετσι, ενώ το 1983 ξεκίνησε μια προσπάθεια και καταγράφηκαν τα προβλήματα, ενώ το '86 μέσα στη μελέτη εξυγίανσης των οργανισμών αστικών συγκοινωνιών αναφέρθηκε ξανά το θέμα της ενοποίησης και του οργανωτικού σχήματος, ενώ η μελέτη που έγινε για την ενοποίηση, πάλι είπε για την ενοποίηση — αλλά πρέπει φυσικά να γίνουν και οι απαραίτητες μελέτες, οι επιμέρους μελέτε —, δεν προχωρεί τίποτε άλλο παραπέρα. Και βέβαια να μην ξεχνάμε αυτό που λέγεται πολιτικό κόστος. Οι κυβερνήσεις έχουν πολιτικό κόστος και όταν κάτι οργανώνεται δεν πρόκειται να υπάρξει κανένα βραχυπρόθεσμο όφελος. Ισως βραχυπρόθεσμα οι δυσκολίες και τα προβλήματα να είναι πολύ περισσότερα.

Μακροπρόθεσμα θα φανούν οι οποιεσδήποτε ωφέλειες.

Εξ άλλου, μην ξεχνάμε ότι δεν είναι μόνο οι εργαζόμενοι σε ένα φορέα που πιθανόν να διαφωνούν. Είναι και οι εργαζόμενοι στο ανώτερο διευθυντικό επίπεδο του κάθε φορέα. Δηλαδή, όταν υπάρχουν τέσσερις διευθυντές οικονομικών και κάποια στιγμή θα γίνει ένας φορέας με ένα διευθυντή οικονομακών υπηρεσιών, οι υπόλοιποι δεν νομίζω ότι βλέπουν με καλό μάτι την

ενοποίηση. Το ίδιο συμβαίνει και με τις διοικήσεις των φορέων όπου ο καθένας έχει μία θέση στο Διοικητικό Συμβούλιο και είναι 40 – τόσοι είναι όλοι μαζί – ε, τώρα θα είναι λιγότεροι.

Ολα αυτά τα προβλήματα, δυστυχώς, ωθούν τις κυβερνήσεις να τα παραβλέπουν να μην προχωρούν ουσιαστικά σ' αυτήν την πραγματικά αναγκαία οργανωτική μεταρρύθμιση.

Σε σχέση με την ερώτηση: «Ποιές προτάσεις θα είχατε για βελτιώσεις της οργανωτικής δομής; Η δικιά μου πρόταση είναι συγκεκριμένη. Οτι πρέπει σταδιακά ίσως, όχι αμέσως σε πρώτη φάση να υπάρχει ένας φορέας ή ένα διοικητικό συμβούλιο για όλους τους φορείς και όχι τέσσερα διοικητικά συμβούλια. Αλλά σταδιακά θα πρέπει να φτάσουμε σε ένα φορέα, ο οποίος θα έχει στην αρμοδιότητά του το όλο πλέγμα των δραστηριοτήτων, των μεταφορικών και μη των τερματικών σταθμών, της παρασυγκοινωνίας των ταξί, υπό την αιγίδα του.

Δηλαδή, θα πρέπει ένας φορέας να είναι αρμόδιος για τις αστικές συγκοινωνίες, τα ΚΤΕΛ – το ΚΤΕΛ του νομού Αττικής – π.χ. τα ταξί, τους τερματικούς σταθμούς στον Κηφισό, στα Νέα Λιόσια, – τα οποία είναι σε άθλια κατάσταση – την τιμολογιακή πολιτική, την κυκλοφορία και την ρύθμιση στη σηματοδότηση. Ενα τέτοιο φορέα πιστεύω ότι πρέπει να φτιάξουμε. Ενα θέμα στο οποίο δεν αναφέρθηκα είναι το γιατί δεν προχώρησε το ζήτημα της ενοποίησης.

Πιθανότατα, ο λόγος είναι ότι η Πολιτεία, δεν είχε ξεκαθαρίσει ακόμα αυτόν τον φορέα των αστικών συγκοινωνιών. Ενώ είδαμε άλλους φορείς, όπως τον ΟΣΕ, τα ΕΛΤΑ, την ΔΕΗ, να κοινωνικοποιούνται, δυστυχώς δεν είδαμε τις αστικέ συγκοινωνίες να κοινωνικοποιούνται ή να υπάρχει τάση για κοινωνικοποίηση σε μία υπηρεσία που κατ' εξοχήν προσφέρεται γι' αυτό. Επίσης η Πολιτεία δεν είχε ξεκαθαρισμένη πολιτική σχετικά με ποιού αρμοδιότητα είναι οι συγκοινωνίες. Είναι του κράτους; Είναι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης; Είναι της δευτεροβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης;

Με το τελευταίο νομοσχέδιο για την δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση περνάει η αρμοδιότητα της συγκοινωνίας, στη δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση στα γεωγραφικά όρια κάθε περιοχής.

Αλλά αυτό έγινε τώρα.

Ετσι, όλα αυτά τα προβλήματα οδήγησαν στην μη προώθηση της αλλαγής του οργανισμού.

Εξ άλλου, όπως είπε και ο προπροηγούμενος ομιλητής, ο συνάδελφος κύριος Ρουχωτάς, κατά μερικούς το σύστημα δουλεύει καλά. Υπάρχει η άποψη ότι, «μια χαρά είμστε δεν έχουμε κανένα πρόβλημα». Η, εν πάσει περιπτώσει, τα προβλήματα είναι λίγα και μπορούμε να τα λύσουμε με μεταξύ μας συνεννόηση. Ολοι μας στο κάτω – κάτω είμαστε αρκετά γνωστοί και σ' αυτή την αίθουσα και γενικότερα στα συγκοινωνιακά θέματα, επικοινωνούμε μεταξύ μας. Υπάρχει ένας τρόπος συνεργασίας!

Ο κύριος Ευμολπίδης είχε κάνει κάποιες ερωτήσεις. Δυστυχώς δεν τις κατέγραψα. Σε καποιες θα μπορούσε ν' απαντήσω...

Χ. ΘΕΟΧΑΡΗ:

Να τις επαναλάβω. «Πως ήταν οι μαζικές μεταφορές κερδοφόρες μέχρι κάποιο χρόνο και μετά έγιναν ελλειμματικές».

ΣΤΡ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ:

Νομίζω ότι είναι αρκετά γνωστός ο τρόπος με τον οποίο οι συγκοινωνίες έγιναν ελλειμματικές. Από τους ιδιώτες ξεκίνησαν να είναι ελλειμματικές, όπως τώρα είναι ελλειμματικά τα αστικά ΚΤΕΛ, τα υπεραστικά ΚΤΕΛ και ο ΟΑΣΤ.

Πρέπει να ξεχωρίσουμε τη λέξη «έλλειμμα» από τη λέξη «κακοδιαχείριση». Γιατί με τον τρόπο που χρησιμοποιούμε τη λέξη ελλειμματικό θεωρούμε ότι κάτι πηγαίνει στραβά εκεί και γι' αυτό είναι ελλειμματικοί. Εγώ δεν θεωρώ ότι οι φορείς είναι ελλειμματικοί με αυτή την έννοια. Οι φορείς έχουν ένα άνοιγμα οικονομικό γιατί η Πολιτεία πρώτα απ' όλα, παίρνοντας υπόψη τα εξωτερικά οφέλη τα οποία δημιουργούνται από την ύπαρξη των συγκοινωνιών, καθορίζει ένα κόμιστρο τέτοιο όπου ο επιβάτης πληρώνει λιγότερο από το κόστος που δημιουργεί.

Αυτό που κάνει η Πολιτεία είναι μια επιδότηση στον επιβάτη. Πρέπει, λοιπόν, στη συνέχεια η Πολιτεία να έλθει να πληρώσει αυτή την κοινωνική πολιτική την οποία κάνει. Επειδή, όμως, δεν το έχει κάνει μέχρι τώρα, δημιουργούνται τα ελλείμματα. Έτσι δεν λέει κανείς αυτή τη στιγμή ότι είναι ελλειμματικοί φορείς όπως η αστυνομία, η πυροσβεστική, ο στρατός, που είναι το ίδιο πράγμα.

Γιατί απλούστατα εκεί δεν πληρώνει την πυροσβεστική κάθε φορά που την καλείς στο σπίτι σου για να σου σβήσει τη φωτιά. Πληρώνεις μια και καλή. Οι φορείς θεωρούνται ελλειμματικοί ακριβώς επειδή έχουν αυτό το άνοιγμα. Αλλά εάν το άνοιγμα είχε πληρωθεί από την Πολιτεία η οποία καθορίζει και το κόμιστρο δεν θα ήταν ελλειμματικοί.

Εχετε όμως δίκιο με την εξής έννοια: Οτι έστω κι αν η Πολιτεία άφηνε ελεύθερο το κόμιστρο, πάλι θα είχαν άνοιγμα. Θα είχαν γιατί, δυστυχώς, οι τάσεις που δημιουργούνται με την αύξηση του στόλου των Ι.Χ. και το κόστος των συγκοινωνιών με την αύξηση των μισθών έχουν οδηγήσει στην κατάσταση τα έσοδα να καλύπτουν τα έξοδα.

Χ. ΘΕΟΧΑΡΗ:

Θα σας διαβάσω τις υπόλοιπες τρεις ερωτήσεις για ν' απαντήσετε σε όποιες θέλετε. «Γιατί θεωρείται κοινωνικό έργο η πρωϊνή δωρεάν μεταφορά». «Ενημέρωση κοινού, γιατί οι χάρτες του ΟΑΣ ξηλώνονται από τους εργαζόμενους», και «Πότε οι διοικήσεις άφησαν τους επιστήμονες να κάνουν τη δουλειά τους».

ΣΤΡ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ:

Δεν είναι στην αρμοδιότητά μου ν' απαντήσω για το ξήλωμα των χαρτών του ΟΑΣ. Θα μπορούσα απλά ν' απαντήσω στην δεύτερη ερώτηση αν και το θέμα μου είναι διαφορετικά. Οσον αφορά λοιπόν το 5 – 8, και το εάν είναι κοινωνική πολιτική ή όχι, εκτίμησή μου είναι ότι, όπως έχουν γίνει τα πράγματα στην Αθήνα, ενώ ξεκίνησε σαν πραγματική κοινωνική πολιτική με την έννοια ότι σε όλα τα κοινωνικά στρώματα που στις ώρες αυτές, 5 με 8, ταξιδεύουν προσφέρεται το μειωμένο εισιτήριο, στη φάση αυτή δεν θεωρώ ότι το μέτρο αυτό είναι κοινωνική πολιτική για τον εξής λόγο, και ίσως έχω μια παρατήρηση πρόσθετη σ' αυτό.

Αυτή τη στιγμή η συμμετοχή των επιβατών που χρησιμοποιούν μηνιαία κάρτα είναι 50%, αν όχι παραπάνω. Αυτό σημαίνει ότι το 5-8 γι' αυτούς είναι δώρον άδωρον, γιατί ούτως ή άλλως έχουν την μηνιαία κάρτα.

Ετσι, τα πραγματικά χαμηλά εισοδηματικά στρώματα τα οποία χρησιμοποιούν συχνά τις αστικές συγκοινωνίες και αγοράζουν κάρτα, δεν έχουν καμμία σχέση με το 5-8. Δεν είναι κοινωνική πολιτική γι' αυτούς. Για τους υπόλοιπους περιστασιακούς οι οποίοι χρησιμοποιούν την δωρεάν μετακίνηση και τις υπόλοιπες ώρες πληρώνουν το εισιτήριο, νομίζω ότι ούτε γι' αυτούς είναι κοινωνική πολιτική γιατί εδώ επιδοτείται κάποιος ο οποίος δεν είναι πραγματικός χρήστης των αστικών συγκοινωνιών, γιατί εάν ήταν θα είχε και αυτός αγοράσει την κάρτα. Ετσι κι αλλιώς κάποιος εργαζόμενος, ο οποίος πηγαίνει 5-8 τσάμπα και γυρνάει με ένα εισιτήριο για τις 22 μέρες του μήνα, θα πληρώσει σήμερα 880 δραχμές. Πράγμα που σημαίνει ότι υπάρχει μια διαφορά 460 δραχμών. Αυτός ο άνθρωπος, λοιπόν, εάν έκανε και κάποιες άλλες μετακινήσεις πέρα από αυτές του πήγαινε-έλα από την δουλειά του, αναγκαστικά θα είχε πάρει κάρτα. Ετσι, πραγματικά δεν είναι κοινωνική πολιτική.

Εγώ πιστεύω ότι οι εργαζόμενοι δεν πρέπει να διεκδικήσουν το 5-8. Το 5 με 8 πρέπει να καταργηθεί και οι εργαζόμενοι να διεκδικήσουν φτηνή μηνιαία κάρτα. Θα πρέπει μέσα στις διεκδικήσεις που έχουν για τις συλλογικές συμβάσεις, ένα από τα αιτήματά τους να είναι η παραχώρηση ετήσιας κάρτας από τον εργοδότη στους εργαζόμενους για την χρησιμοποίησή τους στις αστικές συγκοινωνίες.

ΣΥΝΕΔΡΟΣ:

Θα ήθελα να πω ότι δεν είναι δυνατόν να κάνουμε μία ερώτηση και ν' απαντούν οι ομιλητές επί δέκα λεπτά. Θα πρέπει να έχουμε περισσότερο χρόνο να πούμε την άποψή μας. Θα ήθελα να κάνω μιά παρέμβαση.

Χ. ΘΕΟΧΑΡΗ:

Στη συνέχεια ο κύριος Ρουχωτάς ο οποίος θα απαντήσει στις ερωτήσεις του κυρίου Αμπακούμκιν και στη συνέχεια του κυρίου...

Σ. ΛΑΙΜΟΣ:

Κα Θεοχάρη με συγχωρείτε, αλλά προφανώς στις τέσσερεις αυτές ερωτήσεις υπάρχουν απόψεις. Και είναι καλύτερο ν' αναπτυχθούν από τον κύριο που δεν ήξερε ότι έχει την δυνατότητα να κάνει παρέμβαση.

Ν. ΜΠΑΛΤΑΣ:

Εγώ σαν μη ειδικός θα ήθελα να κάνω ένα ερώτημα. Δεν θέλω ν' αναπτύξω παρέμβαση. Εσείς που αμφισβητείτε το αν το 5 με 8 το πρωί είναι κοινωνική πολιτική μετακινείστε το πρωί; Γιατί, πιθανά, σαν επιστήμονες να μην ξέρετε τι σημαίνει να πηγαίνει κανείς 5 και 6 η ώρα στην δουλειά. Εγώ είμαι ένας απλός εργαζόμενος και αισθάνομαι κάποια στιγμή ότι βάλλομαι από όλους εσάς που αναπτύσσετε τα επιχειρήματά σας για την μη κοινωνική πολιτική.

Σας ρωτώ, ξυπνάτε πριν τις 8 για να μετακινηθείτε ή μήπως έχετε τα ΙΧ σας και πηγαίνετε στο Υπουργείο συγκοινωνιών, ή σε κάποια άλλη επιχείρηση, όπου υπάρχει πάρκινγκ;

Αυτό ήθελα να ρωτήσω. Γιατί εγώ είμαι χρήστης. Δεν είμαι χρήστης της κάρτας, γιατί είναι πολύ στενά τα οικονομικά μου και μετράω και τις 30, 40 δραχμές που χρησιμοποιώ το μεσημέρι που επιστρέφω, ενώ γλυτώνω 20, 40άρια το πρωί.

Χ. ΘΕΟΧΑΡΗ:

Στη συνέχεια ο κύριος Πετράκης θα απαντήσει στις ερωτήσεις του κυρίου Αμπακούμκιν.

Κ.ΠΕΤΡΑΚΗΣ:

Θα απαντήσω στην δεύτερη ερώτηση του κυρίου Αμπακούμκιν που αφορά κάποιες ενέργειες που θα μπορούσαν να βελτιώσουν τον τρόπο πληροφόρησης που σήμερα είναι ελλειπής. Χωρίς χαριτολογική διάθεση, νομίζω ότι πρώτη ενέργεια θα έπρεπε να είναι η εθελουσία έξοδος στην δημόσια διοίκηση.

Καταλαβαίνουμε πάρα πολύ καλά τι σημαίνει αυτό. Η έλλειψη πληροφόρησης που βλέπουμε κάθε μέρα οφείλεται στη δομή και στο χαρακτήρα της δημόσιας διοίκησης. Ο,τι θέλω αφήνω και μαθαίνει ο κόσμος. Ο,τι συνειρμούς κουβαλάω και ό,τι συμφεροντάκια με κυνηγάνε τα χρησιμοποιώ στο παιχνίδι της πληροφόρησης και στο παιχνίδι της λήψης αποφάσεων.

Αυτό αποτελεί προϋπόθεση για ν' αναπτύξω δύο πιο σοβαρά θέματα. Το επόμενο βήμα θα μπορούσε να είναι μια κατοχύρωση των μελετών επιπτώσεων, εφικτότητας, σκοπιμότητας ή όπως αλλιώς θα μπορούσαμε να τις ονομάσουμε, οι οποίες είναι για μένα το μόνο εργαλείο με το οποίο θα μπορούσαν να πούνε στον κόσμο ότι αυτό το έργο, το οποίο αφορά η τάδε μελέτη, έχει αυτές τις πλευρές που κοστίζουν τόσο σ' αυτόν, ωφελούν τόσο τον άλλο, για τόσο χρονικό διάστημα. Οταν αυτό το εργαλείο βγει προς τα έξω δεν θα υπάρχουν ούτε προσωπικές τοποθετήσεις, ούτε υποκειμενισμοί, ούτε παραποίηση στοιχείων. Πολύ δύσκολο θα μπορέσει κάποιος να κάνει διάθλαση σ' αυτά τα πραγματικά δεδομένα.

Και το τρίτο θέμα που θα μπορούσε ν' αποτελέσει μια σωστή ενέργεια στην κατεύθυνση αυτής της βελτίωσης νομίζω ότι είναι η αποκέντρωση της λήψης αποφάσεων. Θεωρώ τουλάχιστον παρανοϊκό το 1990 ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας να υπογράφει διατάγματα για πεζόδρομους. Εχει ακόμα το δικαίωμα να το κάνει.

Για τα θέματα του ΕΚΑ θα απαντήσει ο κύριος Λαιμός.

Χ. ΘΕΟΧΑΡΗ:

Ευχαριστούμε τον κύριο Πετράκη.

Σ. ΛΑΙΜΟΣ:

Αναφέρθηκε ο συνάδελφος Πετράκης προηγούμενα στη σημασία που έχει να είναι γνωστό το αποτέλεσμα προκειμένου να προχωρήσει και η υλοποίηση του μέτρου. Εγώ θα ήθελα να σας πω και ένα παράδειγμα για να ενισχύσω την άποψη του συνάδελφου.

Το φορολογικό νομοσχέδιο εάν ψηφίστηκε αποτέλεσε μια σοβαρή καμπάνια της ΓΣΕΕ και μία απόφαση τέτοια που δώσαμε στον τελευταίο εργαζόμενο πως συνδέεται με την κάθε πλευρά της καθημερινής δράσης και πως επιδρά αντικειμενικά στη ζωή του κάθε εργαζόμενου και πιστεύω ότι ήταν και ο βασικός λόγος που τελικά ψηφίστηκε έτσι όπως ψηφίστηκε.

Οσον αφορά τώρα, την ερώτηση του κου καθηγητή: Είπατε την με μορφή παραπόνου για την μη συμμετοχή ΕΚΑ ή ΓΣΕΕ στο συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Ωστόσο είναι αρκετά διαφαινόμενο το πρόβλημα της πολυαρχίας στις συνιστώσες στο συγκοινωνιακό σχεδιασμό. «Εν όψει των παραπάνω μπορείτε να εξειδικεύσετε κάποια πρόταση;» Π.χ. το ΕΚΑ ή άλλος φορέας να

συμμετέχει και σε ποιό όργανο.

Κατ' αρχήν, δεν εκφράσαμε παράπονο, γιατί και να συμμετείχαμε ενδεχομένως στη Διοίκηση του ΟΑΣ όπως συμμετέχουμε στο Νομαρχιακό Συμβούλιο της Αθήνας, κάτω από τον συγκεκριμένο τρόπο που λειτουργεί το Νομαρχιακό Συμβούλιο της Αθήνας, δεν θα είχαμε καμμία δυνατότητα παρέμβασης.

Το ζήτημα της συμμετοχής συνδέεται με την αλλαγή του ρόλου που πρέπει να παίξουν οι διοικήσεις. Θα πρέπει, δηλαδή, να υπάρχει εκπροσώπηση και σε τοπικό επίπεδο με το αντίστοιχο εργατικό κέντρο, για παράδειγμα στον οργανισμό αστικών συγκοινωνιών στα πλαίσια μιας ενοποίησης και αυτό φαίνεται ότι πρέπει να γίνει. Αλλά, στον φορέα που σχεδιάζει την συγκοινωνιακή πολιτική και εφ' όσον αυτά τα πράγματα έχουν άμεσες επιδράσεις στους εργαζόμενους πρέπει η πολιτική η συγκοινωνιακή να περνάει και να διαχέεται μέσα στο συνδικαλιστικό κίνημα, μέσα στους εργαζόμενους.

Κατά συνέπεια, η συμμετοχή σε τοπικό επίπεδο είναι κατά την γνώμη μας απαραίτητη. Σε επίπεδο περιφερειακό είναι απαραίτητο να συμμετέχει εκπρόσωπος της ΓΣΕΕ που καλύπτει ευρύτερες περιφέρειες.

Οσον αφορά τώρα, όμως, στη λειτουργία, στην αποτελεσματικότητα των διοικητικών συμβουλίων για να μπορέσουν να λειτουργήσουν σωστά, θα πρέπει το διοικητικό συμβούλιο να μπορεί να λειτουργεί αυτόνομα.

Να έχει δηλαδή τη δυνατότητα να αποφασίζει με βάση τα δεδομένα, την πείρα, την επιστημονική γνώση και τις γενικώτερες κατευθύνσεις που θα δίνει η Πολιτεία. Αυτό προϋποθέτει ότι πρέπει να υπάρχει ουσιαστική συμμετοχή των εργαζόμενων και των διαφόρων κατηγοριών εργαζόμενων μέσα στις συγκοινωνίες και των επιστημόνων που δουλεύουν στο σχεδιασμό, οι οποίοι θα απολογούνται για τη στάση τους μέσα στα διοικητικά συμβούλια. Να αποτελέσει, δηλαδή, αντικείμενο άμεσου προβληματισμού η δράση και η πορεία της Διοίκησης στους εργαζόμενους.

Αυτό είναι μια βασική προϋπόθεση που βέβαια για να λειτουργήσει ένα τέτοιο διοικητικό συμβούλιο δεν μπορεί να είναι εκτελεστικό όργανο. Οπως είναι για παράδειγμα ένας οργανισμός στο ΙΚΑ, όπου υπάρχει Διοικητικό Συμβούλιο, έχουν πλειοψηφία οι εργαζόμενοι και συνταξιούχοι και ο Διοικητής κάνει ό,τι θέλει.

Κατά συνέπεια, δεν μιλάμε για μια τέτοιου είδους συμμετοχή.

Οσον αφορά, εάν μπορούσαμε να προτείνουμε κάποιες συγκεκριμένες ενέργειες βελτίωσης του τρόπου πληροφόρησης και πώς το ΕΚΑ μπορεί να συμβάλλει;

Κοιτάξτε, το ζήτημα της πληροφόρησης έχει να κάνει γενικότερα με το ζήτημα της διαφάνειας μέσα στη δημόσια διοίκηση. Είναι το ζητούμενο και η διαφάνεια πολλές φορές πονάει. Πονάει και τους εργαζόμενους στη δημόσια διοίκηση. Κάπου βολευόμαστε καμμιά φορά ότι κάπως έτσι είναι η κατάσταση και εν πάσει περιπτώσει, βρε αδελφέ, αφού δεν γίνεται τίποτα, άστο το μαγαζί. Αυτό το κλίμα, βέβαια είναι δύσκολο ν' αλλάξει, αλλά πρέπει να το αλλάξουμε και είναι ευθύνη όλων μας.

Από την άλλη μεριά, όμως, υπάρχει ζήτημα πολιτικής βούλησης και αυτό θα εκφραστεί μόνο με την κοινωνικοποίηση των μέσων μεταφοράς.

Ομως, σαν συγκεκριμένες προτάσεις θα έλεγα τούτο. Οτι εάν μείνουμε στο ότι πρέπει να κάνει ο καθένας ό,τι μπορεί, να βγάλουμε και ένα βιβλίο με τα θέματα και τις εισηγήσεις, να το δώσουμε σε 500 σωματεία, σε κάποιους ειδικούς να το έχουν στη βιβλιοθήκη τους θα είναι μεν θετικό, αλλά δεν θα είναι εκείνο το οποίο εμείς επιδιώκουμε.

Το ζήτημα της ενημέρωσης έχει να κάνει με την πρόσβαση στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Και είναι και μια πρόταση. Εμείς τουλάχιστον στο εργατικό κέντρο έχουμε κάθε λόγο να θέλουμε να την προκαλέσουμε, αν θέλετε και σαν πρωτοβουλία με τον ΟΑΣ και με την οργανωτική επιτροπή, να προκαλέσουμε μια δημόσια συζήτηση για τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Να μάθει ο κόσμος γιατί δεν γίνεται τούτο, γιατί το άλλο και να μην διοχετεύονται απόψεις που είναι αποπροσανατολιστικές και για τους πολίτες, αλλά και δυσφημίζουν και το έργο και τις δυνατότητες που έχουν οι δημόσιοι οργανισμοί, όπως ο ΟΑΣ.

Ενα δεύτερο ζήτημα, που το έκανα ήδη πρόταση, είναι να βρούμε κοινούς τρόπους παρέμβασης μέσα σε εργασιακούς χώρους ή σε πρωτοβουλίες σε επίπεδο συνοικίας. Να μπορέσουμε, δηλαδή, και με απογευματινή απασχόληση – πέρα από το ωράριό μας, να ασχοληθούμε με αυτά τα προβλήματα που έρχονται να μας συνθλίψουν. Πρέπει να αισθανθούμε και την ανάγκη, πέρα από καλοί επιστήμονες μέσα στο συγκεκριμένο οργανισμό να γίνουμε και καλοί πομποί απόψεων που έχουν ανάγκη να πάρουν οι εργαζόμενοι ώστε, μακροπρόθεσμα να μας βοηθήσει και στη δουλειά που κάνουμε μέσα στους χώρους αυτούς.

Αρα, δεν είναι παράλογο να πούμε ότι δεν χρειαζόμαστε από κανένα την άδεια, για να πάμε να μιλήσουμε σε συγκεντρώσεις που μπορεί να οργανωθούν είτε σε τοπικό επίπεδο είτε από συνδικαλιστικές οργανώσεις γι' αυτά τα θέματα. Να ευαισθητοποιήσουμε, δηλαδή, τους εργαζόμενους να πάνε αυτοί που είναι πιο αρμόδιοι και σε συνεργασία με το συνδικαλιστικό κίνημα να γίνει μια τέτοια προσπάθεια.

Το ΕΚΑ θα κάνει ό,τι είναι δυνατόν. Πάντως, επειδή τα λέω μηδενιστικά με μία έννοια, αν ερχόταν κιάλας κανένας που παλιότερα ήξερε τι γίνεται με τα συνδικαλιστικά, κ.λ.π., θα μου έλεγε, και δικαίως, πως τα ισοπέδωσα και τα διέγραψα όλα. Κοιτάξτε, το συνδικαλιστικό κίνημα, να έχετε υπόψη σας όλοι ότι έχει φορτωθεί μια τραυματική εμπειρία εργατοπατερισμού με αποκορύφωμα κύρια τα τελευταία οκτώ χρόνια οι εργαζόμενοι έχουν ουσιαστική παρέμβαση σε θέματα πέραν των εργασιακών. Είναι μία πραγματικότητα τραγική. Αλλα συνδικάτα σε άλλες χώρες δουλεύουν αυτά τα ζητήματα 40 χρόνια, ενώ το συνδικαλιστικό μας κίνημα ήταν μια ζωή στην παρανομία και μια ζωή υπήρχαν εργατοπατέρες και καρεκλοκένταυροι που κρατούσαν κάποιες θέσεις.

Κ. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ:

Ευχαριστούμε τον κ. συνάδελφο.

Θα ήθελα να κάνω μία διευκρίνιση εκ μέρους του κύριου Μπαλτά ότι, βεβαίως δεν είχε καμμία πρόθεση να θίξει τους ομιλητές και εισηγητές, και ιδιαίτερα τον κύριο Παπαδημητρίου ο οποίος απήντησε στην ρητορική, όπως αποδεικνύεται εκ των υστέρων, ερώτηση του κυρίου Ευμολπίδη πάνω στα ΙΧ και για το κοινωνικό ή μη κοινωνικό ρόλο της δωρεάν μεταφοράς.

Νομίζω ότι δεν θα ήταν αναγκαίο να υπάρξει μία ανταπάντηση στην παρατήρηση από μέρους του κυρίου Παπαδημητρίου. Εάν, εν πάσει περιπτώσει, το κρίνει απολύτως αναγκαίο ο κύριος Παπαδημητρίου, θα τον παρακαλούσα να έχει λίγη υπομονή να τελειώσουμε με τις παρεμβάσεις οι οποίες περιμένουν αρκετή ώρα τώρα.

Ηδη είμαστε προχωρημένοι σε σχέση με το πρόγραμμα.

Ας κάνουμε 15:20 λεπτά υπομονή για το διάλειμμα. Θα παρακαλούσα τους παρεμβαίνοντες που θα κληθούν τώρα να πάρουν το λόγο να είναι εξαιρετικά σύντομοι σεβόμενοι το ακροατήριο και πιθανόν όποιον θα ήθελε να κάνει κάποια ερώτηση.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Εισηγητής: **Παναγιώτης Μακρής,** Δήμαρχος Καισαριανής

Η σημερινή απαράδεκτη κατάσταση για την υγεία και τη ζωή των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας είναι αποτέλεσμα της οικονομικής, κοινωνικής και πολεοδομικής πολιτικής που ακολούθησαν οι μεταπολεμικές κυβερνήσεις της χώρας μας. Είναι αποτέλεσμα της εγκληματικής εκμετάλλευσης της γης και της ασυδοσίας των μονοπωλίων.

Η αυτοδιοίκηση είχε πάντα γνώμη για τα ζητήματα των μετακινήσεων ανθρώπων και μεταφοράς πραγμάτων. Τα έχει συζητήσει στα Δημοτικά της Συμβούλια και στα Συνέδρια της ΤΕΔΚΝΑ και έχει υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις που βρίσκονται βασικά στην ίδια κατεύθυνση με αυτά που ακούστηκαν στη σημερινή ημερίδα σας.

Θα χρησιμοποιήσω ορισμένα στοιχεία από την εισήγηση που είχα κάνει στο Συνέδριο της ΤΕΔΚΝΑ τον Ιούνιο του 1982.

Θα ήθελα αρχικά να αναφερθώ σε ορισμένες έννοιες και παράγοντες σχετικά με το κυκλοφοριακό – συγκοινωνιακό πρόβλημα.

Για κάθε μετακίνηση προσώπων και πραγμάτων χρειάζονται όλα τα είδη μεταφορικών μέσων, ακόμα δρόμοι, σιδηροδρομικές γραμμές, αεροδρόμια, λιμάνια κ.λ.π. Στην περιοχή της Αθήνας υπάρχουν μπόλικα μεταφορικά μέσα, αλλά δεν υπάρχουν δρόμοι. Ιδιαίτερα δεν υπάρχουν δρόμοι μέσα στις κεντρικές περιοχές, όπου συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό από οικονομικές, κοινωνικές, πολιτιστικές και άλλες δραστηριότητες, όχι μόνο της μεγάλης περιοχής της Αθήνας, αλλά και όλης της χώρας. Ταυτόχρονα, η επέκταση αυξάνεται ολοένα, το μέγεθος των μετακινήσεων, δηλαδή του όγκου και της απόστασης των μεταφορών. Και σ' αυτά προστίθενται επίσης οι μετακινήσεις από άλλες περιοχές της χώρας και το εξωτερικό.

Πώς αντιμετωπίσθηκαν τα οξύτατα αυτά προβλήματα;

1) Με την έλλειψη μιας ορθολογικής πολιτικής Δημοσίων μέσων μεταφοράς. Βέβαια έφεραν συγκοινωνιολόγους ξένους, έκαναν μελέτες, μίλησαν για το μετρό και σήμερα είναι έτοιμοι για δημοπράτηση του έργου κατασκευής του μετρό, έκαναν μερικές ανισόπεδες διαβάσεις, «δακτυλίους» κ.λ.π. Ολα αυτά πολύ μικρή σχέση έχουν με το κύριο και συνολικό κυκλοφοριακό πρόβλημα.
2) Με τη συμβολή του κράτους στην επέκταση της δομημένης επιφάνειας που επιδείνωσε περισσότερο το πρόβλημα.

3) Με την αναρχούμενη χωροθέτηση βιομηχανιών και εγκαταστάσεων κοινωνικών και άλλων δραστηριοτήτων.
4) Με την αντικατάσταση των Δημοσίων μέσων μεταφοράς από το Ι.Χ. και το ΤΑΞΙ.

Πρόκειται για μέτρα επιδείνωσης του κυκλοφοριακού προβλήματος. Ακούσαμε μερικούς αριθμούς. Το 1965, με πληθυσμό 2 εκατ., μετακινήθηκαν 700 εκατομ. πολίτες το χρόνο και σήμερα, κοντά στα 4 εκατομ., μετακινούνται τα ίδια εκατομμύρια.

Είναι γνωστό, ότι η μεγάλη περιοχή της πρωτεύουσας χτίστηκε και στα τελευταία 25 χρόνια χωρίς δρόμους κατάλληλους, για την κίνηση των αναγκαίων για τις μεταφορές και μετακινήσεις των κατοίκων της οχημάτων, χωρίς χώρους στάθμευσης των οχημάτων. Η ριζική αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού εντάσσεται μέσα στα άλλα προβλήματα, που για να λυθούν απαιτούν ουσιαστικές αλλαγές και ιδιαίτερα στο θεσμικό πλαίσιο, γιατί αλλιώς θα σκοντάφτουν και στη σύλληψη και στην εφαρμογή.

Στο μεταξύ, επιδεινώνεται καθημερινά το κυκλοφοριακό με απρόβλεπτες συνέπειες στη ζωή των κατοίκων και στο μέλλον της περιοχής της πρωτεύουσας που γίνονται επικίνδυνες με την μόνιμη ύπαρξη του καταστροφικού νέφους.

Το κυκλοφοριακό έχει γίνει οξύτατο πρόβλημα, που παρεμποδίζει σοβαρά την ίδια τη λειτουργία της Αθήνας και δημιουργεί σειρά από δευτερογενή προβλήματα. Βασανιστική, χρονοβόρα και δαπανηρή είναι η μετακίνηση των κατοίκων, μόλυνση του ατμοσφαιρικού αέρα, ψυχοσωματική και νευρική υπερκόπωση των εργαζομένων, μεγάλο χάσιμο του πολύτιμου ελεύθερου χρόνου τους και, γενικά, υποβάθμιση της ποιότητας ζωής της περιοχής της πρωτεύουσας.

Είναι ανάγκη να παρθούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα μέτρα για την αντιμετώπιση του επείγοντος και οξύτατου αυτού προβλήματος. Έχουν γίνει σοβαροί προβληματισμοί και προτάσεις και στη σημερινή ημερίδα.

Για να είμαστε ρεαλιστές είναι ανάγκη να απαιτήσουμε την άμεση διάθεση των αναγκαίων πιστώσεων και με σοβαρή και υπεύθυνη οργάνωση της εφαρμογής τους, από ενιαίο φορέα.

Σε όλη αυτή τη διαδικασία, πρέπει να είναι αποφασιστική η συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η καθιέρωση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης δημιουργεί μεγάλες δυνατότητες για να αναλάβει σοβαρές ευθύνες για τα μεγάλα προβλήματα της Αθήνας.

Σαν παραδείγματα και προτάσεις τέτοιων μέτρων μπορούμε να αναφέρουμε τα παρακάτω:

– Βελτίωση του οδικού δικτύου και του συστήματος κυκλοφορίας. Ειδικά για να δημιουργηθεί ένα τέτοιο δίκτυο, τέτοιων δρόμων, θα χρειαστεί να καθορισθούν σαν δρόμοι οι λωρίδες δρόμων, να καταργηθούν οι πολυάριθμες διασταυρώσεις, να δημιουργηθούν πεζόδρομοι, να ελαττωθούν οι συχνές σταθμεύσεις των οχημάτων, με αποτέλεσμα να αυξηθεί η ταχύτητα κυκλοφορίας τους.

Έτσι αξιοποιείται το δυναμικό μεταφοράς, καλύπτονται διαδρομές σε λιγότερο χρόνο.

Εδώ μπορούν να παρθούν και άλλα μέτρα που έχουν σχέση με τους πεζούς, με την απελευθέρωση οδοστρωμάτων και πεζοδρομίων από τροχοφόρα, την κατασκευή γκαράζ, parking κ.λ.π.

Ακόμα, μπορεί να προταθεί ο εκσυγχρονισμός του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου, δηλαδή της γραμμής Πειραιά – Αθήνα – Κηφισιά, βελ-

τίωση υποδομής και προμήθειας κατάλληλων σιδηροδρομικών οχημάτων και ουσιαστική επέκτασή του.

α) Δημιουργία περιφερειακής τροχιάς μετρό, μέσω Χαλανδρίου, Αγίας Παρασκευής, Ζωγράφου, Ηλιούπολης, Παραλίας με κατάληξη στο Ν. Φάληρο και σύνδεσή του με την υφιστάμενη γραμμή.

β) Προς Χαλάνδρι – Γέρακα – Ραφήνα αξιοποιούμε την παλιά γραμμή Λαυρίου και όπου αλλού προσφέρεται με λιγότερο κόστος.

Με ένα τέτοιο επιφανειακό, στο μέγιστο ποσοστό, μετρό και σε ορισμένες περιοχές ή διασταυρώσεις με ένα βυθιζόμενο μετρό μέσα στην πόλη, είναι, νομίζω, εφικτή η κατασκευή του.

– Αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών και αποκλεισμός τους από το κέντρο. Συνδυασμός του μετρό και των λεωφορείων και συνέχιση της μετακίνησης με το ίδιο εισιτήριο.
– Να καθοριστεί με προσεκτική οικονομική και κυκλοφοριακή μελέτη, μια ζώνη εμπορικού κέντρου, στην οποία να αποκλειστεί η κυκλοφορία των υπολοίπων τροχοφόρων. Μέσα σ' αυτό να κυκλοφορούν σε κυκλική διαδρομή μικρά, ευέλικτα λεωφορεία, με μεγάλη συχνότητα, τα οποία να χρησιμοποιούνται με χαμηλό εισιτήριο ή με τα ίδια των υπόλοιπων αστικών συγκοινωνιών. Η διαδρομή των μικρών λεωφορείων του εμπορικού κέντρου να περνά κοντά από αφετηρίες των αστικών συγκοινωνιών.

Ενα άλλο πρόβλημα που δημιουργεί κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή της Αθήνας είναι οι γραμμές των σιδηροδρόμων Αθήνας – Θεσσαλονίκης – Πελοποννήσου, που θα πρέπει να παρθούν μέτρα για να μειωθούν οι συνέπειες.

Ενα ακόμα πρόβλημα, που δε συνδέεται με το κυκλοφοριακό της Αθήνας, είναι ότι η μεταφορά του αερολιμένα της Αθήνας στα Σπάτα είναι επιβλαβής και λανθασμένη. Δεν αποτελεί δέσμευση ούτε η προηγούμενη απόφαση, ούτε τα έξοδα που έχουν γίνει μέχρι τώρα.

Τα πιο πάνω προτεινόμενα άμεσα, βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα μέτρα για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος στη μεγάλη περιοχή της Αθήνας, ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των κατοίκων και είναι πραγματοποιήσιμα και μέσα στις σημερινές συνθήκες, με την προϋπόθεση ότι οι δαπάνες για την πραγματοποίησή τους θα προτιμηθούν από τη διάθεση χρημάτων για αντιπαραγωγικές δαπάνες και από άσκοπες δαπάνες βιτρίνας.

Με άλλα λόγια, το πρόβλημα της αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού, που στην ουσία είναι πρόβλημα αναβάθμισης της ποιότητας ζωής των κατοίκων της περιοχής, πρέπει να τεθεί και μια άλλη προϋπόθεση αντιμετώπισής του, ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των μαζικών και συνδικαλιστικών οργανώσεων.

– Η ψήφιση σήμερα από τη Βουλή της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης αποτελεί ένα σοβαρό βήμα για την ουσιαστική συμμετοχή της στη λύση των οικουμενικών, οξυμένων προβλημάτων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Εισηγητής: **Δ. Ιωαννίτης,** Γραμματέας Σωματείου Τεχνικών ΕΑΣ.

Αγαπητοί συνάδελφοι, φίλες και φίλοι, η τοποθέτησή μου έχει το νόημα της προσπάθειας να καταγραφεί σ' αυτή τη διημερίδα η μαρτυρία των εργαζομένων στον χώρο μου, στους τεχνικούς της ΕΑΣ, αλλά και γενικώτερα στην επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών, μια μαρτυρία που χρόνια καταγράφεται αλλά δεν βρίσκει ανταπόκριση. Οχι σε τέτοιες διημερίδες, προφανώς, αλλά σε επίπεδο διοικήσεων οργανισμών, Υπουργείων, κ.λ.π.

Θα πρέπει εδώ να πούμε ότι για μας το πρόβλημα της συγκοινωνίας είναι ότι, η τεχνολογική εξέλιξη έχει ιδεολογία. Αυτή είναι η άποψή μας. Εχει ιδεολογία που την εκφράζει καθημερινά. Θα πρέπει εδώ ν' αποφασίσουμε εάν, στρατηγικός στόχος της Πολιτείας είναι η στήριξη των μαζικών μέσων μεταφοράς ή των ΙΧ. Είναι ένα κυρίαρχο πρόβλημα.

Εάν απαντήσουμε ότι κύριος στόχος είναι η στήριξη των μαζικών μέσων μεταφοράς, τότε θα πρέπει να πούμε ότι ένα τέτοιο στόχο η πολιτεία δεν τον έχει αποδεχθεί πλήρως. Και δεν τον έχει αποδεχθεί για πολλούς λόγους.

Θα πρέπει, λοιπόν, να ξεκαθαρίσει αυτή η σχέση. Και για να ξεκαθαρίσουμε αυτή τη σχέση θα πρέπει εδώ να πούμε ότι η στήριξη των αστικών συγκοινωνιών θα πρέπει να έχει προτεραιότητα στο συγκοινωνιακό πρόβλημα σε σχέση με όλα τα άλλα μέσα, είτε αυτά είναι ΙΧ είτε ταξί.

Υπάρχουν τραγικές συνέπειες από αντικρουόμενες αποφάσεις των Υπουργών και των Διοικήσεων των Οργανισμών. Και σαν παράδειγμα θα μπορούσε κανείς να φέρει τις αποφάσεις που πήρε το καλοκαίρι ο Υπουργός Συγκοινωνιών, ο οποίος ούτε λίγο, ούτε πολύ κατηγόρησε τα λεωφορεία της επιχείρησης αστικών συγκοινωνιών ότι είναι σάπια.

Είπε ακόμα ότι δεν χρειάζεται να κινηθούν τα μίνι μπας και ότι θα πρέπει τα ταξί να μπουν στον εσωτερικό δακτύλιο. Ερχεται σήμερα, μετά από δύο μήνες, η ίδια η Πολιτεία, δεν έχει σημασία ποιός είναι Υπουργός, το ίδιο Υπουργείο και λέει ότι θα πρέπει να προχωρήσουμε στην αγορά μίνι μπας, αυτών που κατήργησε πριν από δύο μήνες και θα πρέπει τα ταξί με κάποιον τρόπο να περάσουν στον εξωτερικό δακτύλιο.

Μ' αυτόν τον τρόπο κλονίζουμε την εμπιστοσύνη του επιβατικού κοινού στα μέσα μαζικής μεταφοράς, έστω και μ' αυτές τις γενικόλογες τοποθετήσεις όπως ήταν αυτή που έλεγε ότι τα λεωφορεία είναι σάπια. Βέβαια, η ΕΑΣ

κάπως καθυστερημένα προσπάθησε να διορθώσει κάποια από αυτά τα πράγματα, δηλαδή να πει ότι, τα λεωφορεία δεν είναι σάπια, απλά έχουν όλα περάσει κάποιο χρόνο ανακατασκευής και γι' αυτό το λόγο θέλουν συμπληρωματική τεχνική υποστήριξη ώστε, να μπορέσουν να παρέχουν στο επιβατικό κοινό το συγκοινωνιακό έργο που πρέπει.

Αλλο αυτό και άλλο όμως οι κύριοι τίτλοι των εφημερίδων που γράφανε «Σάπια τα λεωφορεία», «Κλονισμός εμπιστοσύνης του επιβατικού κοινού». Εδώ μπαίνει το ζήτημα – στρατηγικός στόχος: τα μέσα μαζικής μεταφοράς ή ο,τιδήποτε άλλο.

Εμείς σαν εργαζόμενοι θα πρέπει να πούμε ότι δεν έχουμε κλονισμό πάνω σ' αυτό. Δεν ψάχνουμε να βρούμε ποιός είναι ο στρατηγικός μας στόχος. Σαφώς πιστεύουμε ότι είναι τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Από την μία μεριά θα πρέπει να πούμε ότι υπάρχει η πάρα πολύ απλή λογική, η αποδοτική, αν θέλετε, που μιλάει για την ιδιωτικοποίηση όλων αυτών των μέσων, μια λογική που αποδίδει οικονομικά, αλλά στον ιδιώτη, όχι στο κοινωνικό σύνολο.

Εμείς, σε τέτοια διλήμματα δεν μπαίνουμε. Είναι γεγονός ότι σήμερα το παγκόσμιο συνδικαλιστικό προοδευτικό κίνημα ψάχνει να βρει ένα δρόμο. Στο ψάξιμο αυτό προτιμούμε την οποιαδήποτε διαχείριση, έστω κι αν δεν είναι τόσο καλή που θα περιλαμβάνει διαδικασίες αυτοδιαχείρισης, συμμετοχικές διαδικασίες των εργαζομένων από οποιαδήποτε χρηστή διαχείριση του ιδιώτη.

Αυτή είναι η άποψή μας, και η δική μου άποψη.

Θα πρέπει να πω ότι οι συνάδελφοι και οι φίλοι που είπαν προηγουμένως ότι η συμμετοχή των φορέων σ' αυτές τις επιχειρήσεις δεν είναι ουσιαστική, πράγματι έχουν δίκιο. Δεν ήταν τόσο ουσιαστική ούτε της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ούτε των εργαζομένων και θα πω παρακάτω γιατί.

Η ΕΑΣ, για παράδειγμα που γνωρίζω καλύτερα από τους άλλους οργανισμούς, – αλλά και οι υπόλοιποι στο ίδιο πλαίσιο κινούνται – έχει ένα ιδρυτικό νόμο, τον 588 και το 1001 Π.Δ. που καθορίζει τις λειτουργίες του Προέδρου της, ο οποίος έχει υπερεξουσίες, που σίγουρα είναι αναχρονιστικές, στο διορισμένο από την Πολιτεία Διοικητικό της Συμβούλιο όλα αυτά τα χρόνια, τον Δήμαρχο και τους εργαζόμενους. Δεν είχε ένα διοικητικό συμβούλιο το οποίο να απαρτίζεται από τους χρήστες, ενδεχομένως, των μέσων μαζικής μεταφοράς, από τους εργαζόμενους και τους μαζικούς φορείς έστω και κατά 1/3 και από εκπρόσωπο της Πολιτείας.

Επομένως, όπως καταλαβαίνετε, εξ αρχής ο Δήμαρχος πήγαινε να προστατεύσει τα δίκαια της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, οι εργαζόμενοι τα δίκαια αυτών που εκπροσωπούσαν στο Διοικητικό Συμβούλιο και το Διοικητικό Συμβούλιο το διορισμένο έπαιζε το ρόλο του τοποτηρητή της πολιτείας.

Μια τέτοια κατάσταση δεν μπορεί να δώσει την εικόνα του τι σημαίνει δημόσια επιχείρηση. Σαφώς αυτή η δημόσια επιχείρηση δεν μπορεί να συγκριθεί με τον ιδιώτη, ο οποίος παίρνει αποφάσεις ανά πάσα στιγμή και τις υλοποιεί. Απέναντι σ' αυτή τη μη αποκεντρωμένη δημόσια επιχείρηση που λειτουργεί πραγματικά πάρα πολύ άσχημα ο ιδιωτικός τομέας θα έχει να επιδείξει επιτεύγματα.

Εμείς οι εργαζόμενοι δεν δίνουμε αυτό το νόημα στον όρο δημόσια επιχείρηση. Δίνουμε το νόημα της κοινωνικοποιημένης επιχείρησης, που έχει συμμετοχική διαδικασία, της επιχείρησης που ψάχνουν οι εργαζόμενοι να δώσουν κάποια λύση.

Εδώ θα πρέπει να πω, επειδή ακριβώς δεν έχω την ιδιότητα του τεχνοκράτη όπως οι περισσότεροι φίλοι, σ' αυτήν εδώ την διημερίδα, ότι σε όλα αυτά τα χρόνια που εν πάσει περιπτώσει το μαζικό κίνημα γνώρισε κάποιες διαδικασίες νέες, κινήθηκαν λίγο τα νερά, παρουσιάστηκε μία αντίθεση μεταξύ κάποιας λογικής που αναπτύσσεται, από την τεχνοκρατική πλευρά...

Θα πρέπει να πω κάτι το οποίο είναι σημαντικό για μας και θέλουμε να καταγραφεί σ' αυτή την διημερίδα. Ακούμε γενικά από την Πολιτεία, από Υπουργούς, από τεχνοκράτες, από όλους αυτούς που εν πάσει περιπτώσει έχουν την ευθύνη των προτάσεων ότι πρόκειται να γίνει αγορά 700 νέων λεωφορείων νέας τεχνολογίας στην επιχείρηση αστικών συγκοινωνιών.

Θα πρέπει να πούμε ότι η μεγάλη μερίδα των εργαζομένων, παρ' ό,τι αυτή η αγορά θα τους δώσει κάποια πλεονεκτήματα, καινούργια λεωφορεία, μικρότερο επισκευαστικό έργο, καλύτερες συνθήκες οδήγησης, είναι αντίθετοι αν δεν τηρηθούν κάποιες προϋποθέσεις. Η νέα τεχνολογία, εάν η διαδικασία υποστήριξης των οχημάτων είναι αυτή που ήταν μέχρι σήμερα, θα γίνει παλιά τεχνολογία σε σύντομο χρονικό διάστημα. Αυτό είναι δεδομένο. Αρα, ποιές είναι οι διαδικασίες υποστήριξης; Μιλάμε για επισκευαστική βάση, μιλάμε για χίλια πράγματα τα οποία δεν έχω το χρόνο να σας αναπτύξω.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΚΑΙ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Εισηγητής: **Γ. Μάμαλης,** εκπαιδευτής τεχνολόγος Πολιτικός Μηχανικός, Γραμματέας του Σωματείου ΟΑΣ.

Κυρίες και κύριοι, θα ήθελα από την μεριά του σωματείου εργαζομένων του ΕΑΣ να τοποθετηθώ πάνω στο οργανωτικό πλαίσιο που λειτουργεί το υπάρχον σύστημα των αστικών συγκοινωνιών, ποιοί άλλοι φορείς επηρεάζουν την λειτουργία αυτού του συστήματος, και να εκφέρω κάποιες απόψεις που πιστεύουμε ότι θα συμβάλλουν στη λύση κάποιων προβλημάτων που έχουμε επισημάνει.

Οι φορείς που επεμβαίνουν άμεσα ή έμμεσα στο ΣΑΣ της Αθήνας κατά κύριο λόγο είναι: Το Υπουργείο Μεταφορών, το ΥΠΕΧΩΔΕ, ο Οργανισμός Αθήνας, το Υπουργείο Εσωτερικών και Δημόσιας Τάξης, οι Δήμοι και οι Κοινότητες, το Υπουργείο Οικονομικών με την γενική γραμματεία των ΔΕΚΟ, και τέλος ο ΟΑΣ, η ΕΑΣ, ο ΗΛΠΑΠ, οι τρεις εκτελεστικοί φορείς.

Αυτοί οι φορείς δεν ενεργούν συντονισμένα, όχι μόνο στο σχεδιασμό, αλλά ακόμα περισσότερο στην αντιμετώπιση καθημερινών προβλημάτων. Τούτο οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αλληλοεπικάλυψη των αρμοδιοτήτων και στην μη σωστή συνεργασία. Οι ιδρυτικοί νόμοι όλων των φορέων και ειδικώτερα των συγκοινωνιακών προέβλεπαν: 1) την έκδοση Προεδρικών Διαταγμάτων για να καθοριστούν οι αρμοδιότητες και 2) την σύνταξη υπηρεσιακών οργανισμών και κανονισμών προσωπικού.

Μέχρι σήμερα, όμως, τίποτα από τα παραπάνω δεν έχει γίνει. Ετσι, τόσο στο εσωτερικό οργανο-λειτουργικό πρόβλημα κάθε φορέα όσο και στη σχέση τους με τους τρεις φορείς και πολύ περισσότερο με τους φορείς που σχετίζονται με τα γενικώτερα προβλήματα της κυκλοφορίας, παρατηρούνται ασάφειες και αλληλοεπικαλύψεις.

Η ύπαρξη των τεσσάρων Διοικητικών Συμβουλίων είναι ένα πρόσθετο στοιχείο αυτόνομων αποφάσεων, με το αδιευκρίνιστο των αρμοδιοτήτων που υπάρχει, παρόλη την καλή θέληση των Διοικητικών Συμβουλίων.

Η συνεργασία των φορέων των αστικών συγκοινωνιών με την τοπική αυτοδιοίκηση και τους άλλους μαζικούς φορείς δεν είναι η πρέπουσα. Ετσι, ο χρήστης, ο καταναλωτής δεν συμμετέχει ούτε στον σχεδιασμό, ούτε στον έλεγχο. Η ελλειπής συνεργασία με τους άλλους φορείς που σχεδιάζουν και υλοποιούν γενικώτερα κυκλοφοριακά προβλήματα έχει οδηγήσει στην μη ευνόηση των μαζικών μέσων μεταφοράς έναντι των άλλων μεταφορικών μέσων.

Από τα παραπάνω, φαίνεται ότι το οργανωτικό-θεσμικό ζήτημα είναι σημαντικό και πρέπει ν' αποτελέσει το βασικό μοχλό για την εξυγίανση.

Πρόταση. Η ενοποίηση και κοινωνικοποίηση όλων των συγκοινωνιακών φορέων, ΟΑΣ, ΕΑΣ, ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ. Η τακτική αυτή είναι θεσμική απόφαση που μπορεί και πρέπει κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις να δώσει λύση στο οργανωτικό πρόβλημα. Αυτό το μέτρο χρειάζεται ειδική μελέτη και πολιτική τόλμη, αφού θα κληθεί να δώσει λύση σε μια σειρά προβλήματα, όπως τα παρακάτω που ενδεικτικά αναφέρονται, τα οποία στην οργάνωση κρίνονται σαν κυριώτερα:

α) Στην οργανογραμματική διάρθρωση. Ποιά οργανογραμματική διάρθρωση πρέπει να υπάρχει; Πόσο επηρεάζονται οι εργασιακές σχέσεις και σε ποιό βαθμό; Πώς λύνονται τα προβλήματα των διαφορετικών συλλογικών συμβάσεων, των διαφορετικών ασφαλιστικών καλύψεων κ.λ.π.; Πώς θα υπάρχει σωστός συντονισμός του συγκοινωνιακού έργου με τα γενικότερα κυκλοφοριακά θέματα; Με ποιό τρόπο θα επιτευχθεί η συνεργασία του ΣΑΣ με τους φορείς που αναφέρθηκαν παραπάνω; Με ποιό τρόπο θα γίνει η συνεργασία με την τοπική αυτοδιοίκηση και πώς θα εξαλειφθούν τα προβλήματα και η λογική ότι, η λεωφορειακή γραμμή που διέρχεται από το Δήμο είναι δική μου; Πώς μπορούμε να λύσουμε το πρόβλημα της συμμετοχής του χρήστη σε αποφάσεις που τον ενδιαφέρουν;

Τα πιο πάνω και πολλά άλλα πρέπει να μελετηθούν, να συζητηθούν με όλους τους ενδιαφερόμενους μαζικούς φορείς, εργαζόμενους, τοπική αυτοδιοίκηση, ΓΣΕΕ, ΕΚΑ κ.λ.π., ώστε η λύση που θα δοθεί να είναι η καλύτερη δυνατή και να μην δημιουργήσει έντονα προβλήματα από την αρχή.

Η ενοποίηση και των τεσσάρων συγκοινωνιακών φορέων σε ένα, που μπορεί να έχει την ονομασία Σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας είναι θεσμική επιλογή και μπορεί να λύσει πολλά από τα εσωτερικά προβλήματα λειτουργίας του συστήματος: κατάργηση πολλαπλών κέντρων αποφάσεων, μείωση της γραφειοκρατίας, καλύτερος συντονισμός, ενοποίηση υπηρεσιών, αξιοποίηση εγκαταστάσεων, οικονομία στις δαπάνες, ενιαία αντίληψη, κ.λ.π.

Με την ύπαρξη του ενιαίου φορέα και με καλύτερο και συγκεκριμένο τρόπο συνεργασίας με τους άλλους φορείς που επηρεάζουν και μελετούν γενικώτερα κυκλοφοριακά θέματα θα παρθούν πιο εύκολα οι αποφάσεις που θα καθιστούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς ανταγωνιστικά.

Με την νέα οργανωτική δομή του ενιαίου φορέα, θα πρέπει κατά την οργανωτική του αναδιάρθρωση να δοθεί βαρύτητα στους παρακάτω άξονες:

- την αποκέντρωση και την εκχώρηση αρμοδιοτήτων σε χαμηλά ιεραρχικά κλιμάκια
- την συμπίεση του κόστους λειτουργίας
- την εξασφάλιση λειτουργικού ελέγχου
- την ενεργοποίηση των εργαζομένων
- την λειτουργία ουσιαστικής υπηρεσίας marketing ούτως ώστε, να καθορίζονται οι υπηρεσίες που πρέπει να παρασχεθούν, να γίνεται προσδιορισμός της ποιότητας των υπηρεσιών, να γίνεται διαφήμιση των υπηρεσιών και προώθηση της ζήτησης, να γίνεται έρευνα της αγοράς με την αποτελεσματικότερη πραγματοποίηση όλων των δραστηριοτήτων του συστήματος,
- την αύξηση της παραγωγής και βελτίωσης της παραγωγικότητας μέσα από:

1. αξιοποίηση των ικανοτήτων του προσωπικού, σωστή κατανομή του στις υπηρεσίες, εφαρμογή νέων αντιλήψεων για εξειδίκευση και επιμόρφωση του προσωπικού,

2. τον προσδιορισμό συγκεκριμένων στόχων που θα μας οδηγούν στους γενικούς, δηλ. προσφορά καλύτερων υπηρεσιών και στη μείωση του κόστους παραγωγής όπως, μείωση καθυστερήσεων, μείωση χρόνου διαδρομών, αύξηση μεταφορικού έργου, αύξηση διαθεσιμότητας τροχαίου υλικού, βελτίωση συστήματος προμηθειών, επέκταση και μηχανογράφηση σε όλες τις υπηρεσίες, καθώς και εφαρμογή μέσα από κεντρική υπηρεσία.

– την μελέτη του προβλήματος της λειτουργίας των αμαξοστασίων και του εκσυγχρονισμού τους.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να τονίσω ότι, η ενοποίηση θέλει μελέτη, συναίνεση από όλους τους εργαζόμενους και τέλος πολιτική τόλμη από την οποιαδήποτε κυβέρνηση, διαφορετικά, αν δεν παρθούν αποφάσεις, η κατάσταση που επικρατεί, που όλοι γνωρίζουμε, θα χειροτερεύσει.

Ευχαριστώ.

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΜΑΖΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

Εισηγητής: **Ν. Παπαδόπουλος,** ερευνητής Ε.ΚΕ.ΦΕ «Δημόκριτος»

Μετά από όσα είπε ο κύριος Παπαδημητρίου για το οργανωτικό χάος, νομίζω ότι θάπρεπε να παραιτηθεί, όπως και το Συμβούλιο του ΟΑΣ. Η μάλλον οι εργαζόμενοι στον ΟΑΣ θα έπρεπε κι αυτοί να κάνουν τουλάχιστον απεργία διαρκείας για το ότι δεν περνάνε οι προτάσεις τους και κολλάνε στο ίδιο το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣ και όχι παραπέρα. Αυτό είναι ίσως υπερβολή γιατί θα χάσουν τη δουλειά τους εάν κάνουν κάτι τέτοιο, αλλά θέλω να τονίσω ότι, θα πρέπει ακριβώς να υπάρχει η συμμετοχή και του υπόλοιπου κοινού και των ενδιαφερομένων γενικά, των χρηστών, με άλλα λόγια ώστε να μπορούν ν' αποτελέσουν ομάδα πιέσεως για να περάσουν αυτές οι προτάσεις επιτέλους.

Υπάρχουν διάφορες απόψεις, όπως αποδείχθηκε, διαφορές απόψεων κ.λ.π. και το πρόβλημα είναι ότι οπωσδήποτε χρειάζεται κάποια συνεργασία για να μπορέσει κανείς να καταλήξει σε κάποιο αποτέλεσμα.

Ο ενιαίος φορέας δεν είναι τόσο απλός όσο φαίνεται. Εχουμε κι εμείς στο Δημόκριτο αντιμετωπίσει αυτό το θέμα, του ερευνητικού ενιαίου φορέα και αποδείχθηκε ότι με εκείνο που λέμε ενιαίο φορέα, εννοούμε ουσιαστικά επιτελικό συντονιστικό όργανο, για το οποίο δεν χρειάζεται να υπάρχει ένας φορέας αυτόνομος και αυτοτελής.

Διότι, υπάρχει το πρόβλημα ότι εδώ, στο θέμα το κυκλοφοριακό, υπάρχει και η άλλη πλευρά, που παρεμβαίνει. Δηλαδή, υπάρχουν διάφορα διεπιστημονικά και διϋπουργικά θέματα, όπως είναι το κυκλοφοριακό, το νέφος και άλλα, και είναι πολυτέλεια να υπάρχει ειδικός φορέας γι' αυτά τα θέματα. Οσο και να φαίνεται περίεργο. Ακριβώς επειδή είναι διεπιστημονικό το θέμα, πρέπει να υπάρχουν διάφορες ομάδες που να ανήκουν σε διάφορα Υπουργεία. Αυτό δεν εμποδίζει, όμως, να υπάρχει ένα επιτελικό συντονιστικό όργανο, το οποίο θα έχει και εξουσίες για να μπορέσει να εφαρμόσει τις λύσεις.

Και αυτό το συντονιστικό όργανο θα πρέπει να είναι ελεγχόμενο από το λαό. Πρέπει δηλαδή, να έχει πολιτικό βάρος, για να μπορεί να αποφασίζει και να εφαρμόζει λύσεις, παράλληλα όμως να ελέγχεται. Θα έλεγα μάλιστα

ότι πρέπει πριν ληφθεί η τελική απόφαση να συζητιέται το θέμα και από την τηλεόραση δημόσια, για να τεκμηριωθεί και να εγκριθεί από το κοινό.

Πρέπει λοιπόν, για να παίρνονται σωστές αποφάσεις, να υπάρχουν ορισμένες διαδικασίες που να διασφαλίζουν την ορθότητά τους και να μην λαμβάνονται απλώς από κάποιο φορέα ή άτομο. Ενα παράδειγμα για την ανάγκη να υπάρχει συμμετοχή και άλλων ομάδων στη λήψη αποφάσεων, είναι το θέμα του κορμού.

Ο κορμός έχει βέβαια ορισμένα πλεονεκτήματα. Το πρόβλημα είναι το τέρμα του, η Κηφισιά συγκεκριμένα. Υπάρχουν ορισμένες βελτιώσεις που μπορούν κάλλιστα να γίνουν, για να ξεπεραστούν οι αντιδράσεις της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Δεν θέλω να επεκταθώ περισσότερο, αλλά εν πάσει περιπτώσει, υπάρχουν πάρα πολλά θέματα που θα μπορούσε κανείς να θίξει. Και νομίζω ότι είναι καιρός να γίνονται τέτοιου είδους συζητήσεις πιο συστηματικά και να μπαίνουν τα πράγματα στη σωστή βάση. Διότι αλλιώς θα συζητάμε αιωνίως και ποτέ δεν θα γίνεται τίποτα. Χρειάζονται οπωσδήποτε οι ομάδες πίεσης, αλλά χρειάζονται και σωστές και τεκμηριωμένες εισηγήσεις που θα έχουν λογική βάση, όχι απλώς για να λέμε κάτι. Δηλαδή, να θέσουμε τους υπεύθυνους ενώπιον ακριβώς των ευθυνών τους για να μπορέσει να περάσει, τέλος πάντων, κάποια απόφαση. Είναι πια καιρός και δεν δικαιολογείται πλέον να μην γίνει η αναδιάρθρωση του συγκοινωνιακού δικτύου. Νομίζω ότι πρέπει να υπάρξει μια πιό δυναμική αντίδραση.

ΣΥΖΗΤΗΣΗ

ΕΥΜΟΛΠΙΔΗΣ: (Συγκοινωνιολόγος):

Ηθελα να πω ότι η ερώτησή μου για το πως έγιναν μη κερδοφόρες οι επιχειρήσεις, παρανοήθηκε, ιδιαίτερα από τον κύριο Ρουχωτά. Εγώ δεν είπα, ούτε άφησα να εννοηθεί ότι θα θέλαμε να εκτελούνται οι αστικές συγκοινωνίες από ιδιώτες. Είναι γνωστό δα, ότι αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν πάρα ελάχιστες πόλεις στην Ευρώπη, ή στην Αμερική που οι ιδιώτες διαχειρίζονται ακόμα τις αστικές συγκοινωνίες.

Εκείνο το οποίο εγώ αισθάνομαι σαν συγκοινωνιολόγος και σαν άνθρωπος που παρακολουθεί αυτά τα πράγματα είναι ότι, είμαστε η μόνη πόλη στον κόσμο όπου το εισιτήριο καλύπτει μόνο ένα 25%, αν δεν κάνω λάθος, των δαπανών, έναντι ενός διεθνούς μέσου όρου που είναι από 60-90% και αυτό κατά την άποψή μου βασίζεται σε ορισμένες λάθος αποφάσεις που έχουν παρθεί ιστορικά στα θέματα της τιμολογιακής πολιτικής.

Και γι' αυτό θεωρώ ότι, η δωρεάν μετακίνηση από 5 έως 8, παρόλο που αντιλαμβάνομαι ότι για πολλούς πράγματι είναι σημαντική και αυτή η δαπάνη, δεν αποτελεί ουσιαστική κοινωνική παροχή. Διότι τι θα ήταν εάν παρέμενε 30 δραχμές το εισιτήριο για την πρωϊνή μετακίνηση και γινόταν φθηνότερο σε ώρες εκτός αιχμής, που θα θέλαμε να προσελκύσουμε και άλλο κόσμο στα μαζικά μέσα, όπως είναι η πρακτική σε αρκετές πόλεις του κόσμου;

Οσο για τη σχέση μεταξύ εργαζόμενων και πόσο οι εργαζόμενοι θεωρούν τα μέσα μαζικών μεταφορών σαν δικό τους αντικείμενο και δικό τους έργο, εγώ θα ήθελα να φέρω το παράδειγμα ότι, όταν μπήκαν οι χάρτες και οι πληροφοριακές πινακίδες μέσα στα λεωφορεία, οι ίδιοι οι εργαζόμενοι των λεωφορείων τις έβγαζαν, για λόγους που για μένα είναι άγνωστοι, άλλοι μπορεί να τους ξέρουν καλύτερα. Κατά τη γνώμη μου αυτό ήταν εγκληματικό.

Και εν πάσει περιπτώσει, αυτό δεν είναι ένα marketing προφίλ θετικό για τις αστικές συγκοινωνίες.

Τέλος, για τους επιστήμονες και για το πόσο οι επιστήμονες δρουν απομονωμένοι μέσα στο χώρο των αστικών συγκοινωνιών και τον ΟΑΣ, εγώ θα ήθελα να πω, πάλι σαν εξωτερικός παρατηρητής, ότι οι επιστήμονες του ΟΑΣ είναι και αυτοί εργαζόμενοι και ότι μέχρι τώρα δεν έχουν πάρει την παραμικρή ικανοποίηση σαν εργαζόμενοι, να δουν κάτι από αυτά που έχουν μελετήσει να έχει υλοποιηθεί τόσα χρόνια. Και πιστεύω ότι σ' αυτό φέρουν ευθύνη και άλλοι εργαζόμενοι μέσα στον ΟΑΣ και στους άλλους οργανισμούς αστι...ών συγκοινωνιών, αλλά και οι διοικήσεις και οι αρμόδιοι που δεν έχουν αφήσει ποτέ τους επιστήμονες να κάνουν σωστά τη δουλειά τους.

Κ. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ:

Ευχαριστούμε, κύριε Ευμολπίδη. Νομίζω ότι φτάσαμε στο διάλειμμα έστω και με μισή ώρα καθυστέρηση. Μάλιστα κύριε Ιωαννίτη;

ΙΩΑΝΝΙΤΗΣ:

Μία διευκρίνιση. Δεν είναι σωβινιστική η διάθεσή μου, με την έννοια υποστήριξης των εργαζομένων, αλλά θα ήθελα να διευκρινίσει ο συνάδελφος τι συνέβη με τους χάρτες του ΟΑΣ στα λεωφορεία. Ποιοί τους έσχισαν. Δεν κατάλαβα ουσιαστικά τι εννοούσε.

ΕΥΜΟΛΠΙΔΗΣ:

Ίσως ο κύριος Κόκκινος είναι πιο αρμόδιος να μιλήσει γιατί έζησε αυτό το θέμα πιο κοντά.

Α. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Δεν συνέβη στην ΕΑΣ. Στάλθηκαν στον ΗΣΑΠ μερικές δεκάδες κούτες χαρτών και οι δημοσιογράφοι τους βρήκαν πεταμένους στην οδό Αθηνάς. Τους είχαν πετάξει μαζί με τα άχρηστα χαρτιά. Τον λόγο θα τον βρούμε στους εργαζόμενους του ΗΣΑΠ. Ο μόνος αποδεκτός λόγος που μπορώ να φανταστώ είναι η αδιαφορία. Δηλαδή, δεν μπορώ να καταλογίσω πρόθεση ή κακή συσκευασία. Η συσκευασία ήταν άψογη. Και μετά, δεν φταίει η συσκευασία αν πετάς κάτι με τη συσκευασία του μαζί. Δηλαδή, δεν είδαμε καν έναν να του πέφτουν στο δρόμο καθώς τους μετέφερε.

ΙΩΑΝΝΙΤΗΣ:

Θα ήθελα να μου δώσετε λίγο χρόνο να μιλήσω πάνω σ' αυτό, μισό λεπτό.

Κ. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ:

Μισό λεπτό, ακόμη καλύτερα.

ΙΩΑΝΝΙΤΗΣ:

Εκτιμώ ότι η διευκρίνιση οδήγησε κάπου τελικά. Δηλαδή κάποιοι εργαζόμενοι στον ΗΣΑΠ, παίρνοντας αυτούς τους χάρτες, θεώρησαν σκόπιμο να τους πετάξουν. Αυτή είναι η ουσία της υπόθεσης. Αυτό δεν σημαίνει ότι η συμπεριφορά των εργαζομένων σ' αυτούς τους οργανισμούς είναι αδιάφορη ή καταστροφική, όπως τουλάχιστον, στην πρώτη σας τοποθέτηση αφήσατε να διαφανεί. Διότι εγώ σκέφτηκα κάποιους οι οποίοι αντιστρατεύονται τα συμφέροντά τους και ενεργούν εις βάρος δικό τους και του κοινωνικού συνόλου.

Οι εργαζόμενοι στις αστικές συγκοινωνίες αποτελούν ένα κομμάτι των εργαζομένων σε όλη την χώρα και μάλλον θα υπάρχουν και καλοί εργαζόμενοι καί κακοί εργαζόμενοι. Η εξαίρεση, όμως, επιβεβαιώνει τον κανόνα και ο κανόνας είναι ότι οι εργαζόμενοι ενδιαφέρονται για το συμφέρον τους και παράλληλα για το συμφέρον του κοινωνικού συνόλου που εξυπηρετούν.

Α. ΚΟΚΚΙΝΟΣ:

Οταν όμως βγήκε το φυλλάδιο για τις γραμμές εξπρές, και έπρεπε μερίμνη του οδηγού ή του σταθμάρχη μονίμως να γεμίζει μια ειδική θέση για την πληροφόρηση του κοινού, αυτή η θέση έμεινε γεμάτη φυλλάδια μόνο μία ώρα. Στη συνέχεια, κανένα άλλο φυλλάδιο δεν εμφανίστηκε μέσα στα οχήματα.

Κ. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ:

Κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι ακριβώς κάτι τέτοιες περιπτώσεις δείχνουν την αξία των συνεδρίων, όπου υπάρχει άμεση επαφή και συγχρονισμός πολλών ατόμων, ίσως όχι τόσο πολλών όσο θα θέλαμε, από διάφορους εργασιακούς χώρους. Νομίζω ότι είναι ώρα για καφέ, για να πάρουμε δυνάμεις και να προχωρήσουμε στην επόμενη φάση.

Οσοι θέλουν να κάνουν παρέμβαση και μάλιστα συμπερασματικής φύσεως, παρακαλούμε να το δηλώσουν την ώρα του διαλείμματος στο προεδρείο.

(Γίνεται διάλειμμα)

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΗΣ ΦΥΣΕΩΣ

ΚΑΛΟΓΕΡΑΣ: (Μέλος Δ.Σ. ΗΣΑΠ):

Απο τους τρεις εποπτευόμενους φορείς, ΕΑΣ, ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ, δεν παρευρέθη στην ουσία κανένας. Και μάλιστα, ενώ θα έπρεπε να παρευρεθούν, διότι ακούστηκαν απόψεις από ειδικούς περί ενοποίησης του συστήματος. Επειδή μετέχω στο Διοικητικό Συμβούλιο των ΗΣΑΠ, ξέρω ότι εκεί οι εργαζόμενοι είναι κατηγορηματικά αντίθετοι. Ας μην είναι, λοιπόν, το μόνο μέλημα των εργαζομένων και των σωματείων, το 5 με 8, κάρτα ή όχι κάρτα, βιβλίο ή όχι βιβλίο ή συμπαράσταση σε κάποιον δοκιμαζόμενο λαό της Υφηλίου. Ας έρχονται να υποβάλλουν προτάσεις και να συμμετέχουν σε διαδικασίες.

Πάντως, παρά την λύπη μου την οποία εκφράζω για τους εργαζόμενους, ο ΟΑΣ θα συνεχίσει την προσπάθεια την οποία άρχισε σήμερα και πιστεύω ακράδαντα ότι στο μέλλον θα έλθουν οι εργαζόμενοι να συζητήσουν και να κάνουν τις προτάσεις τις οποίες οφείλουν και είναι υποχρεωμένοι να κάνουν όταν γίνονται τέτοιες ημερίδες.

Χαιρετίζω κι εγώ από την πλευρά μου τη λήξη αυτής της διημερίδας και πιστεύω στο μέλλον να ολοκληρωθεί με προτάσεις των εργαζομένων και των υπολοίπων φορέων. Ευχαριστώ.

Σ. ΛΑΙΜΟΣ: (μέλος Εκτελεστικής Επιτροπής ΕΚΑ):

Δεν θα είχα πολλά να προσθέσω πέρα από αυτά που είπαμε και στις παρεμβάσεις μας. Εκείνο που μας προβληματίζει είναι το πως όλοι όσοι άμεσα ενδιαφέρονται για την ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς θα παρέμβουν θετικά, προκειμένου να ενεργοποιήσουμε το λαό του λεκανοπέδιου, ώστε να δρομολογηθούν κάποιες λύσεις σαν κι αυτές που προτείνουμε.

Πιστεύουμε ότι είναι ένας ρεαλιστικός στόχος. Η οργανωτική επιτροπή αξιοποιώντας τις παρεμβάσεις που έχουν γίνει από αξιόλογους συνάδελφους, να διατυπώσει πρόταση πλήρη για την πολιτική ανάπτυξης των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Ποιός θα είναι ο ρόλος των λεωφορείων, ποίος θα είναι ο στόχος της αναδιάρθρωσης, και πότε και πώς θα πρέπει να παίξει το ρόλο του το μετρό, το προμετρό, κ.λ.π. Αυτά φαίνεται ότι μπορούν να ενταχθούν σε μια Ενιαία Πρόταση. Πιστεύω ότι μια τέτοια πρόταση μπορεί να την διατυπώσει η οργανωτική αυτή επιτροπή σε συνεργασία με τους πιο ειδικούς ανθρώπους

που παρευρίσκονται εδώ προτείνοντας κι έναν αντιπρόσωπο της ΤΕΔΚΝΑ να πάρει μέρος.

Στη συνέχεια θα βοηθηθούμε εμείς σαν συνδικαλιστικό κίνημα να διατυπώσουμε συγκεκριμένες και σωστά ιεραρχημένες προτάσεις που θα τις διεκδικήσουμε.

Να δώσουμε, δηλαδή, και την διάσταση της κοινωνικής πολιτικής, όπως την αντιλαμβανόμαστε και εάν υπάρχουν λαθεμένες αντιλήψεις να ξεπεραστούν, και εν πάσει περιπτώσει να γίνει υπόθεση όλης της κοινωνίας του λεκανοπεδίου μία φιλολαϊκή συγκοινωνιακή πολιτική.

Πιστεύουμε ότι υπάρχει δυνατότητα, αν δεν υπάρχει αντίρρηση, από την οργανωτική επιτροπή να κάνει ένα βήμα παραπέρα και να μην διαλυθεί, ώστε να προχωρήσουμε παραπέρα σε μία τέτοια συγκεκριμένη πρόταση.

ΣΧΕΔΙΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ – ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ

Κ. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ:

Ευχαριστώ πάρα πολύ. Θα παρακαλούσα τώρα τον κύριο Μανώλη Μελεμενή να διαβάσει τα πρώτα συμπεράσματα της οργανωτικής επιτροπής για τις εργασίες οι οποίες έγιναν σ' αυτό το διήμερο. Μετά την ανάγνωση τους θα παρακαλούσα το ακροατήριο εάν έχει να πει κάτι το οποίο ενδεχομένως παραλείψαμε ή να προσθέσει κάτι, να το κάνει και βεβαίως θα το λάβουμε σοβαρότατα υπόψη στη τελική διατύπωση των συμπερασμάτων. Κύριε Μελεμενή έχετε τον λόγο.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΜΕΛΕΜΕΝΗΣ:

Από την πρώτη ήδη μέρα φάνηκε καθαρά ο σημαντικότατος ρόλος των μέσων μαζικής μεταφοράς για την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, και ιδιαίτερα των εργαζόμενων, μιά και οι ώρες μετακίνησης θεωρούνται σαν επέκταση του χρόνου εργασίας.

Ο σημαντικότατος αυτός ρόλος των μέσων μαζικής μεταφοράς δεν τους έχει αποδοθεί μέχρι σήμερα. Κύριες αιτίες γι' αυτό αναφέρθηκαν οι εξής:

– Ελλειψη συγκεκριμένης, προγραμματισμένης, κοινά αποδεκτής πολιτικής μεταφορών υπέρ των μέσων μαζικής μεταφοράς.

– Πολυδιάσπαση στα κέντρα λήψης των αποφάσεων με αντικρουόμενα αποσπασματικά μέτρα.

– Συνεχής επιδείνωση των οικονομικών των φορέων αστικών συγκοινωνιών, που εμπόδισαν και εμποδίζουν τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξή τους, με αποτέλεσμα ένα δυσβάστακτο σημερινό χρέος 180 δις που μένει να αποπληρωθεί. Από ποιούς; Η απάντηση, που δόθηκε είναι: Από αυτούς που ωφελούνται και κατά την αναλογία της ωφέλειάς τους. Δηλαδή, τις υπηρεσίες, το εμπόριο, την εργοδοσία και βέβαια τους ίδιους τους χρήστες.

Πέρα από τον σημαντικό κοινωνικό τους ρόλο οι δημόσιες συγκοινωνίες αποτελούν το βέλτιστο, το μοναδικό επανορθωτικό εργαλείο αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος που έχει τραγικά υποβαθμιστεί από την ανεξέλεγκτη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου. Οι συγκρίσεις ανάμεσα στις δημόσιες συγκοινωνίες και το ΙΧ είναι συντριπτικές. Βέλτιστη αξιοποίηση της οδικής υποδομής και των αστικών διαδρόμων και δεύτερον, συντριπτικά μικρότερη ρύπανση στην ατμόσφαιρα ανά μεταφερόμενο επιβάτη.

Ενα τέτοιο αποτελεσματικό, ελκυστικό, γρήγορο, ολοκληρωμένο δίκτυο για την Αθήνα δεν μελετήθηκε ποτέ. Εγιναν μόνο αποσπασματικές μελέτες, παρόλο που υπάρχει το απαραίτητο μελετητικό ανθρώπινο δυναμικό και η συσσωρευμένη γνώση και εμπειρία.

Πρέπει να υπάρξει οργάνωση των διαφόρων μεταφορικών συστημάτων που λειτουργούν ανεξέλεγκτα στο λεκανοπέδιο. Δηλαδή, στρατιωτικά, σχολικά, λεωφορεία επιχειρήσεων, ΚΤΕΛ νομού Αττικής, κ.λ.π. Η ανάπτυξη της πόλεως έχει δημιουργήσει νέα σημαντικά περιφερειακά κέντρα. Επίσης κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων έχουν δημιουργηθεί δραστηριότητες που γεννούν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων.

Η σημερινή δομή των δημοσίων συγκοινωνιών που αναπτύχθηκε ακτινωτά μέσα από την αναγκαιότητα μετακίνησης από την περιφέρεια στο κέντρο, πρέπει να μετεξελιχθεί σύμφωνα με τις σημερινές και επιθυμητές ανάγκες μετακίνησης.

Επομένως, είναι απαραίτητη η αναδιοργάνωση των δημόσιων συγκοινωνιών με γραμμές κορμούς και η σταδιακή τους εξέλιξη σε μεγαλύτερης χωρητικότητας και ανεμπόδιστης κίνησης, όπως μετρό και τραμ. Η αναδιοργάνωση αυτή θα εξυπηρετήσει τη σύνδεση των περιφερειακών κέντρων μεταξύ τους δίνοντας επιπλέον την δυνατότητα δημιουργίας νέων τοπικών λεωφορειακών γραμμών σε περιοχές που δεν καλύπτονται σήμερα με την αστική συγκοινωνία.

Σημαντικός παράγοντας που θα βοηθήσει στη βελτίωση της στάθμης εξυπηρέτησης αποτελεί η καλύτερη αξιοποίηση του υφιστάμενου στόλου οχημάτων με όλες τις αναγκαίες γι' αυτό ενέργειες, όπως επενδύσεις, επισκευαστική ζώνη, κ.λ.π. Η αναδιοργάνωση προβλέπει ακόμα διαφοροποίηση του στόλου των οχημάτων από μίνι μπας έως ελαφρύ μετρό, ανάλογα με τις συνθήκες και τις ανάγκες κάθε μετακίνησης.

Πρέπει οι κάτοικοι, αλλά και η τοπική αυτοδιοίκηση να συνειδητοποιήσουν ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες αποτελούν ένα πολύτιμο κομμάτι του αστικού εξοπλισμού το ίδιο σημαντικό με όσα άλλα διεκδικούν για την βελτίωση της ποιότητας ζωής της περιοχής τους.

Το ταξί πρέπει να πάψει να λειτουργεί ανταγωνιστικά της αστικής συγκοινωνίας σε σταθερές κεντρικές μετακινήσεις μικρού μήκους με πολλαπλή μίσθωση, αλλά μέσα από μια νέα οργάνωση και τιμολογιακή πολιτική να επανέλθει σταδιακά στο παραδοσιακό ρόλο εξυπηρέτησης.

Διαπιστώθηκε ότι, η συμμετοχή των εργαζομένων στο συγκοινωνιακό σχεδιασμό παρεμποδίζεται από ελλιπή πληροφόρηση, αδιαφάνεια και αναποτελεσματικές διαδικασίες που είναι συνυφασμένες με την γενικώτερη κοινωνική και θεσμική κρίση. Παρόλα αυτά είναι απαραίτητο να παρέμβουν ουσιαστικά οι εργαζόμενοι και οι μαζικοί φορείς στο σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων στις συγκοινωνίες εξ' αιτίας της μεγάλης σημασίας που έχουν στην παραγωγικότητα και την ποιότητα ζωής.

Ο ρόλος των επιστημόνων αφ' ενός και της αποκατάστασης ομαλής ροής πληροφόρησης μέσα στο συνδικαλιστικό κίνημα αφ' ετέρου, είναι κατορθωτός.

Ευχαριστώ.

Κ. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ:

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό είναι ένα κείμενο πρώτων συμπερασμάτων και εάν κάποιος θέλει να μας πει την άποψή του, θα παρακαλούσα να το κάνει τώρα. Η οργανωτική επιτροπή οπωσδήποτε θα το επεξεργαστεί.

Λόγου χάριν αυτά τα οποία αναφέρθηκαν για το ελαφρύ μετρό, τα τραμ κ.τ.λ. ίσως χρειάζονται περισσότερη προσοχή. Κύριε Παπαδόπουλε, έχετε το λόγο.

Ν. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ:

Νομίζω ότι θα μπορούσαν να τονισθούν περισσότερο τα πλεονεκτήματα τα οποία θα προκύψουν από την αναδιοργάνωση του συγκοινωνιακού δικτύου, όπως η αποσυμφόρηση του κέντρου, με αποτέλεσμα την ταχύτερη μετακίνηση των μέσων μαζικής μεταφοράς και ακόμα τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν ακριβώς από την χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ώστε να πεισθεί ο κόσμος να τα χρησιμοποιεί.

Επίσης, νομίζω ότι θα μπορούσε να μπει κάποιο χρονοδιάγραμμα για το πότε θα υλοποιηθούν αυτά τα πράγματα. Ας μην πούμε ότι θέλουν ενάμιση χρόνο για να γίνουν. Ας πούμε ότι μπορούν ν' αρχίσουν σταδιακά από αύριο και να ολοκληρωθούν σιγά-σιγά σε κάποιο χρόνο, χωρίς να δώσουμε έμφαση του πότε θα τελειώσουν, αλλά στο ότι από τώρα μπορεί να γίνει μία αποσυμφόρηση. Και μάλιστα αυτά να συνδυασθεί με το ότι δεν χρειάζεται ο μεγάλος δακτύλιος ώστε να βλέπει ο κόσμος ότι υπάρχουν και άλλες λύσεις εκτός από τα περιβόητα πακέττα λύσεων που προτείνει το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Νομίζω ότι έτσι θα μπορούσε να ανακουφιστεί ο κόσμος και να πεισθεί ότι τέλος πάντων γίνεται κάτι. Δεν ξέρω εάν υπάρχει ακόμα πρόβλημα, μια που είναι εδώ ο εκπρόσωπος του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΑΣ, ας μου απαντήσει εάν υπάρχει πρόβλημα εγκρίσεως της αναδιοργάνωσης του συγκοινωνιακού δικτύου. Για μένα είναι ακατανόητο να υπάρχει ακόμα ένα πρόβλημα τέτοιο τη στιγμή που είναι φως φανάρι ότι, η μόνη λύση του κυκλοφοριακού προβλήματος είναι αυτή η αναδιάρθρωση.

Κ. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ:

Ο κ. Τοχατζόγλου έχει το λόγο.

Γ. ΤΟΧΑΤΖΟΓΛΟΥ: (Υπεύθυνος οδοποιΐας και συγκοινωνιακών του Δ. Νίκαιας)

Ηθελα απλώς να συμπληρώσω, στο ίδιο πνεύμα που μίλησε ο κ. Παπαδόπουλος.

Πρέπει να συμπεριληφθεί νομίζω μέσα στο κείμενο των συμπερασμάτων ένα σημαντικό ζήτημα το οποίο θίχτηκε από πολλούς ομιλητές και το οποίο αφορά ακριβώς την αποσυμφόρηση του κέντρου και των κεντρικών αρτηριών.

Αναφέρθηκε, όπως θυμάστε όλοι ότι, το πλέον ανέξοδο και το πλέον άμεσο που είναι ανάγκη να γίνει και μπορεί να προσφέρει κάποιες έστω βραχυπρόθεσμες λύσεις, είναι η καθιέρωση λεωφορειοδρόμων, λωρίδων προτεραιότητας κυκλοφορίας των λεωφορείων, η οποία από ό,τι ακούσαμε, νομίζω από τον κύριο Βόσκογλου, έχει μπει στο πρόγραμμα για την Β. Σοφίας, αλλά για τις υπόλοιπες αρτηρίες έχει παγώσει και έχει μείνει στα συρτάρια. Νομίζω ότι πρέπει να εξαρθεί σαν άμεσο μέτρο.

Και έρχομαι στο θέμα της αστυνόμευσης. Πρέπει ν' απαγορεύεται το παρκάρισμα στις κεντρικές αρτηρίες. Αυτό πρέπει να γίνει με ευθύνη της Πολιτείας, της αστυνομίας, της Τροχαίας, κ.λ.π. με τα κατάλληλα μέτρα. Ποιά θα είναι αυτά δεν ξέρω. Αύξηση προστίμων; Παράλληλα και εξεύρεση χώρων στάθμευσης, κ.λ.π. Ολα αυτά, δηλαδή, να μπουν σε κάποιο καλούπι αποσυμφόρησης των κεντρικών αρτηριών.

Ευχαριστώ πολύ.

Κ. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ:

Θα παρακαλούσα την οργανωτική επιτροπή στην οποία συμμετέχω να δει λιγάκι προσεκτικότερα το θέμα των φράσεων γύρω από το τραμ και το ελαφρύ μετρό. Προηγουμένως μίλησα πολύ μαλακά, όπως μου είπε ένας συνάδελφος. Θα το πω πιο ωμά. Θεωρώ αυτό το σχέδιο κι αυτές τις προοπτικές αρκετά ρομαντικές. Εν πάσει περιπτώσει, υπήρξαν εισηγήσεις επί αυτών των θεμάτων, αλλά η οργανωτική επιτροπή ίσως ξανασκεφτεί τα σημεία τα οποία κατέγραψε.

Ενα επόμενο σημείο το οποίο θα ήθελα να προσθέσω στα συμπεράσματα, είναι αυτό το οποίο πολύ ομιλητές τόνισαν, – ο Δήμαρχος κύριος Μακρής, ο κύριος Καλογεράς, – η πολύ μικρή συμμετοχή σ' αυτή την διημερίδα. Είναι ένα στοιχείο που πρέπει να μας προβληματίσει. Ετσι, θα επιχειρήσουμε να συνδυάσουμε αυτό το φαινόμενο και ίσως να το ερμηνεύσουμε σε σχέση με όλα τα άλλα τα οποία ειπώθηκαν και τα οποία ίσως θα πρέπει να τονίσουμε περισσότερο, δηλαδή, για την συμμετοχή του κοινού και των εργαζομένων σε όλη την διαδικασία πληροφόρησης, λήψης αποφάσεων και ούτω καθ' εξής.

Θα είναι πάρα πολύ σημαντικά θέματα διότι δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ένας πόρος πάρα πολύ σημαντικός είναι το ίδιο το κοινό και το ενδιαφέρον του για τα δρώμενα. Εάν αυτός ο πόρος δεν κινητοποιηθεί – τώρα εκφράζω προσωπική άποψη και μόνο – τότε μένουμε στην πενία των υπολοίπων πόρων, δηλαδή της πολύ φτωχής οργάνωσης.

Ισως πρέπει να υπογραμμίσουμε περισσότερο αυτό που πάρα πολύ εισηγητές και χωρίς αντιλόγους από το ακροατήριο είπαν, το γεγονός της πολυαρχίας, της κακής πληροφόρησης μεταξύ των υπηρεσιών αυτών καθεαυτών. Και όταν οι υπηρεσίες δεν είναι πληροφορημένες πόσο θα πληροφορήσουν το κοινό!

Αυτά τα θέματα ίσως θα πρέπει να τα τονίσουμε περισσότερο. Ισως πίσω από όλη αυτή την ανάλυση κρύβεται και η αιτιολογία της φτωχής συμμετοχής σε τέτοιου είδους εκδηλώσεις. Και δεν είναι μόνο η σημερινή εκδήλωση που γνωρίζει αυτή τη φτωχή συμμετοχή. Και ο σύλλογος συγκοινωνιολόγων πριν από τρεις μήνες, είχε μία συμμετοχή η οποία ήταν μεγαλύτερη, αλλά ήταν μεγαλύτερη από την άποψη των ενδιαφερομένων επιστημόνων και όχι από την άποψη των επηρεαζομένων και του κοινού.

Ο κύριος Αργυράκος και ο κύριος Τσαμπούλας αμέσως μετά.

Γ. ΑΡΓΥΡΑΚΟΣ:

Μία διευκρίνηση για τη διημερίδα του συλλόγου συγκοινωνιολόγων. Απευθυνόταν καταρχήν σε μεγάλο ποσοστό, από τη φύση της σε επιστήμονες σχετικούς. Οι εισηγήσεις ήταν αρκετά επιστημονικές και ήταν λογικό κατόπιν τούτου η συμμετοχή να μην είναι μαζική. Δεν αναμενόταν μαζική εξ αρχής, ήταν ο χαρακτήρας της διημερίδας τέτοιος.

Παρόλα αυτά, σε σχέση με το χαρακτήρα της η συμμετοχή ήταν σχετικά μεγάλη. Λέω σχετικά συγκρίνοντάς την με άλλες ανάλογες εκδηλώσεις που έγιναν παλιότερα ή γίνονται. Η σημερινή υποτίθεται ότι έπρεπε να είναι πιο μαζική. Υποτίθεται ότι απευθυνόταν στους εργαζόμενους και εάν θέλετε αν όχι κατευθείαν στους εργαζόμενους, στους εκπροσώπους των εργαζομένων, έστω στις πρωτοβάθμιες οργανώσεις του ΕΚΑ που έλαμπαν δια της απουσίας τους. Και πρώτες απ' όλες οι οργανώσεις των εργαζομένων στις δημόσιες συγκοινωνίες.

Αυτό δεν θέλω να το χαρακτηρίσω, αλλά και το γράμμα που έστειλε το σωματείο των εργαζομένων της ΕΑΣ το πρωΐ ήταν το λιγότερο θρασύ. Είναι το λιγώτερο που μπορώ να πω. Δεν μπορεί να υπάρχουν δύο εκπρόσωποι από τις 7.500 των εργαζομένων.

Κ. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ:

Κύριε συνάδελφε, προκαλέσατε αντιλόγους και συζήτηση και δεν έχει νόημα.

Γ. ΑΡΓΥΡΑΚΟΣ:

Θα προκαλέσω αντιλόγους. Οι απόντες δεν έχουν ποτέ δίκιο, ως γνωστόν. Είναι σαφές. Είναι μία εκδήλωση που ξεκίνησε από αυτούς. Ούτε ο ομιλητής τους δεν ήλθε το πρωΐ να κάνει την ομιλία που είχε προγραμματισθεί. Με συγχωρείτε, αλλά αυτή είναι περιφρόνηση.

Κάτι ανάλογο ισχύει σε μικρότερο ποσοστό για την ΤΕΔΚΝΑ. Δεν μιλάω για μεμονωμένους Δημάρχους που ήλθαν και παρακολούθησαν εδώ πέρα με ενδιαφέρον και υπομονή, μιλάω για την ΤΕΔΚΝΑ στο σύνολό της. Την καλέσαμε να κάνει εισήγηση και αδιαφόρησε. Το σωματείο εργαζομένων της ΕΑΣ δέχθηκε την εισήγηση. Τα άλλα δύο σωματεία από ΗΣΑΠ και ΗΛΠΑΠ δεν εμφανίστηκαν ποτέ, απ' ό,τι ξέρω. Το σωματείο εργαζομένων της ΕΑΣ δέχθηκε να κάνει εισήγηση, γράφτηκε, και δεν ήλθε εκπρόσωπος.

Αυτά είναι ανησυχητικά φαινόμενα για την κοινωνία μας. Δεν είναι σωστά πράγματα. Και αν μου επιτρέπετε, θα συμφωνήσω με τον κύριο Αμπακούμκιν ότι θα πρέπει να αναφερθεί κάτι στα συμπεράσματα, γιατί επ' αυτών μιλάω αυτή τη στιγμή: ότι εάν δεν βοηθήσουν οι εργαζόμενοι να βελτιωθούν οι δικές τους συνθήκες εργασίας δεν τους σώζουν ούτε οι ειδικοί επιστήμονες, ούτε κανένας. Μόνοι τους θα παλέψουν. Οι σχετικοί επιστήμονες δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτα, ούτε το εργατικό κέντρο από ψηλά μπορεί να τους βοηθήσει. Εάν δεν βοηθήσουν τους εαυτούς τους πιστεύω ότι δεν μπορεί να γίνει τίποτα. Και αυτό πρέπει να τους γίνει συνείδηση. Και θα πρέπει να γραφτεί μία φράση στα συμπεράσματα γύρω από το φαινόμενο αυτό. Το φαινόμενο είναι ανησυχητικό.

Κ. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ:

Ο κύριος Τσαμπούλας.

ΤΣΑΜΠΟΥΛΑΣ:

Βλέπω την αφίσσα «Δημόσιες Συγκοινωνίες και Εργαζόμενοι» και τη λέξη εργαζόμενοι την ερμηνεύω με δύο τρόπους. Και δεν είδα να διευκρινίζεται αυτό στα συμπεράσματα.

Τη λέξη «Εργαζόμενος» εγώ την ερμηνεύω διττά. Είναι ο εργαζόμενος που εργάζεται στο συγκοινωνιακό φορέα και παρέχει κάποια υπηρεσία στο σύνολο και ο εργαζόμενος που μετακινείται. Αυτή την αμφίδρομη σχέση, γιατί και οι δύο εργαζόμενοι είναι, δεν την είδα πουθενά στα συμπεράσματα. Σε σχέση με την απουσία των εργαζομένων με κάλυψε ο Πρόεδρος των συγκοινωνιολόγων. Περίμενα από χθες που ήλθα εδώ, να υπήρχαν στο ακροατήριο για ν' ακούσουν τους ειδικούς επιστήμονες, να κάνουν κάποιες παρεμβάσεις και να βρεθεί κάποιο bonous viventi.

Το πρώτο πράγμα λοιπόν που θα ήθελα να φανεί στα συμπεράσματα είναι αυτή η αμφίδρομη σχέση.

Το δεύτερο σημείο είναι ν' αφήσουμε στην οργανωτική επιτροπή να επεξεργαστεί, όπως είθισται, τα πρόχειρα αυτά συμπεράσματα και ιδιαίτερα συμφωνώ με την πρόταση του Προέδρου να έχουμε κάποια πιο ρεαλιστική αντιμετώπιση των προτάσεων. Δηλαδή, ξέρουμε που βρισκόμαστε, τι έχει γίνει στο παρελθόν και τι μπορεί να γίνει στο μέλλον και ιδιαίτερα τα μετρό, το ελαφρύ μετρό ή το βαρύ μετρό. Είναι ένας προβληματισμός που καμμιά φορά εκφράζεται αλλά σε ορισμένα σημεία πρέπει να προσέχουμε πως τον παρουσιάζουμε και που πρέπει να εφαρμοστεί.

... Και το τρίτο σημείο που θα ήθελα να αναφερθεί στα συμπεράσματα είναι ότι όταν προτείνουμε ορισμένα μέτρα, π.χ. την αναδιάρθρωση των συγκοινωνιών, θα πρέπει πάντα να συνοδεύονται από μία μελέτη μακροχρόνιων επιπτώσεων. Για να καταλάβουμε όλοι, θα σας πω ένα απλό παράδειγμα.

Είναι ο μικρός δακτύλιος. Σκεφτείτε όλοι, τι επιπτώσεις είχε στην κοινωνική και οικιστική δομή της πόλης η οκτάχρονη εφαρμογή του δακτυλίου, πόσα εμπορικά κέντρα έγιναν εκτός του δακτυλίου και πώς άλλαξε ο τρόπος ζωής των ανθρώπων. Πού μετακινούνται, πού εργάζονται, πού ψωνίζουν, πού διασκεδάζουν.

Αυτοί οι οποίοι εφήρμοσαν τον δακτύλιο ίσως δεν είχαν σκεφτεί τις μακροχρόνιες επιπτώσεις, γι' αυτό, οποιοδήποτε μέτρο προτείνεται θα πρέπει να εξετάζεται και από αυτή τη σκοπιά.

Κ. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ:

Ο κύριος Μακρής και ο κύριος Ιωαννίτης μετά.

ΠΑΝΑΓ. ΜΑΚΡΗΣ:

Εγώ ήθελα να σταθώ ιδιαίτερα σ' αυτή την επισήμανση για την απομαζικοποίηση. Καταλαβαίνω από πείρα ότι επειδή μέσα στο λαό ακούγονται ένα σωρό «θα», έχει φτάσει σε ένα σημείο αδιαφορίας. Πράγμα που συμφέρει μερικούς.

Αυτό στο οποίο πρέπει να δοθεί μεγάλη δημοσιότητα, ώστε να γίνει κατανοητό στον πολίτη είναι ότι με αυτά τα μέτρα οι συνέπειες μειώνονται. Πρέπει να καταλάβει ότι με αυτά τα μέτρα θα μπορεί να πηγαίνει και νάρχεται από τη δουλειά του γρηγορώτερα.

Να δοθούν επίσης λεπτομέρειες για τα mini-bus: που θα σταματούν, που θα καταλήγουν κ.τ.λ. Να φανούν έτσι ορισμένα μέτρα αναδιάρθρωσης, αλλά να φαίνεται και τι είδους αναδιάρθρωση είναι, επιγραμματικά για να μπορέσει να αυξηθεί το ενδιαφέρον.

ΙΩΑΝΝΙΤΗΣ:

Θέλω να τονίσω ότι πράγματι από πλευρά επιστημόνων υπάρχει μία πληρότητα στην διημερίδα. Στους εργαζόμενους υπήρξε το πρόβλημα. Και όταν λέω εργαζόμενοι εννοώ οι εκπρόσωποί τους, ιδιαίτερα στο συνδικαλιστικό κίνημα. Πρέπει, όμως, εδώ να επιστήσω την προσοχή ότι, τουλάχιστον κατά την άποψή μου, στη διατύπωση των συμπερασμάτων που θα δημοσιευθούν δεν θα πρέπει να υπάρχει καμμία λογική πεσιμισμού ως προς την συμμετοχή των εργαζομένων. Δεν νομίζω ότι βοηθάει την παραπέρα πορεία και εξέλιξη.

Δεύτερο, θέλω να τονίσω ότι την ευθύνη για την μη συμμετοχή των εκπροσώπων των εργαζομένων μάλλον θα πρέπει να την επωμισθούμε εμείς σαν Εργατικό Κέντρο, παρά αυτοί. Οχι για κανέναν άλλο λόγο, αλλά γιατί

εάν οι πολλοί δεν πηγαίνουν σε μια διαδικασία λίγων, σημαίνει μάλλον ότι φταίνε οι λίγοι και όχι οι πολλοί. Δεν υπάρχει στην επισήμανσή μου καμμία πρόθεση να πω ότι κάτι έπρεπε να κάνουμε και δεν το κάναμε. Εν πάσει περιπτώσει, είναι καλύτερα να πάρει τις ευθύνες το Εργατικό Κέντρο της Αθήνας, να δούμε πως μπορούμε να μπούμε σε μια καλύτερη διαδικασία οργάνωσης.

Το σωματείο εργαζομένων ΕΑΣ που είπε ο κύριος προηγουμένως, είναι σωματείο της κίνησης της ΕΑΣ, των οδηγών της ΕΑΣ, δεν είναι σωματείο όλων των εργαζομένων της ΕΑΣ. Από την ΕΑΣ υπάρχει εκπρόσωπος των εργαζομένων και είμαι εγώ. Αρα δεν είναι παντελώς απόντες από τη διαδικασία οι εργαζόμενοι. Με αυτές τις δύο διευκρινίσεις τελειώνω. Ευχαριστώ.

ΚΩΣΤΑΣ ΛΕΝΗΣ: (Εργοδηγός Σχεδιαστής):

Είμαι από τους εργοδηγούς σχεδιαστές. Εγώ, αυτό που δεν έχω καταλάβει ακόμα είναι τα μικρά λεωφορεία στο κέντρο της Αθήνας. Από όσα παρακολούθησα στη διάρκεια που λειτούργησαν κατάλαβα ότι κάνουν ένα κύκλο. Ο κύκλος αυτός είναι γύρω από τις αφετηρίες και τις στάσεις των λεωφορείων. Δηλαδή, εάν κατέβεις από το λεωφορείο και πας με τα πόδια στην Ερμού είναι καντύτερα από το να πας στην αφετηρία ή τη στάση του λεωφορείου αυτού.

Είναι μια χρονοβόρα διαδικασία η συγκοινωνία αυτή. Δεν νομίζω ότι χρειάζεται για το κέντρο της Αθήνας.

Κ. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ:

Ευχαριστώ πολύ. Νομίζω ότι φτάσαμε στο τέλος των εργασιών. Θα πρότεινα σε όλους τους παρισταμένους και μάλιστα σε όσους καταφέρθηκαν κατά των απόντων, και εμού συμπεριλαμβανομένου, να καταθέσουν μέχρι τη Δευτέρα, όχι αργότερα, στην κυρία Θεοχάρη, στο Εργατικό Κέντρο της Αθήνας οποιαδήποτε παρατήρηση που δεν προλάβανε ή δεν την σκέφτηκαν τώρα, για να περιληφθεί στα συμπεράσματα. Αυτό αφορά, βεβαίως και το ΕΚΑ, ως φορέα και τον ΟΑΣ ως φορέα, αλλά αφορά και όλους τους παρισταμένους ως άτομα.

Πρόθεση των οργανωτών είναι να κυκλοφορήσουν σε τόμο τα πρακτικά αυτής της εκδήλωσης και βεβαίως εκτός από τις εισηγήσεις να περιλάβουν στα πρακτικά αυτά και την απομαγνητοφώνηση των συζητήσεων που έγιναν και των παρεμβάσεων, για τις οποίες δεν είχαμε γραπτά κείμενα.

Εν πάσει περιπτώσει, αν κάποιος από αυτούς που έκαναν παρέμβαση θέλει αντί των όσων είπε και χωρίς ν' απέχει από αυτά να βελτιώσει φραστικά την παρέμβασή του, πάλι μέχρι την Δευτέρα, όχι αργότερα, στην κυρία Θεοχάρη, στο Εργατικό Κέντρο Αθήνας για να μπορέσουμε να συμμαζέψουμε όλα αυτά τα πράγματα όσο γίνεται πιο γρήγορα.

Τελειώνοντας, και προτού σας καληνυχτίσω εκ μέρους όλων των μελών της οργανωτικής επιτροπής, πιστεύω ότι τους εκφράζω εάν ευχαριστήσω τους οργανωτές, πρώτον διότι εμπιστεύθηκαν στην Οργανωτική μας Επιτροπή αυτή τη δουλειά και δεύτερον, διότι μας εξασφάλισαν αρκετή αν όχι πλήρη ελευθερία δράσης, έτσι ώστε να κάνουμε την δουλειά μας όπως καλύτερα την καταλαβαίναμε και χωρίς καμμία παρέμβαση οποιασδήποτε φύσεως ή μορφής.

Θα ήθελα και πάλι να ευχαριστήσω όσους είχαν την υπομονή να μείνουν μέχρι τώρα και να σας καληνυχτίσω.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΕΛ

Πρόλογος 5
Πρόγραμμα 1ης ημέρας της Διημερίδας, 28 Φεβρουαρίου 7

1η ΗΜΕΡΑ 28 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1990

Προσφώνηση φορέων 12

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

- **Γ. Μυλωνάς:** Οικονομική κατάσταση των ΟΑΣ, ΕΑΣ, ΗΣΑΠ και ΗΛΠΑΠ 23
- **Β. Σαμπράκος:** Προβλήματα που απορρέουν από την υφιστάμενη οικονομική κατάσταση των φορέων αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας προς ένα πλαίσιο διακανονισμού των 32
- **Α. Βλαστός:** Μαζικές μεταφορές κυκλοφορία - περιβάλλον ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: Η Πολεοδομική διάσταση 38
- **Π. Κοντογιάννης:** ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των μέσων μαζικής μεταφοράς - Η συμπεριφορά τους στην κυκλοφορία 40
- **Γ. Ζήρος:** ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ Η ρύπανση της ατμόσφαιρας 45

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ 49

- **Α. Πίκουλας:** Οι ωφέλειες από τις αστικές συγκοινωνίες 57
- **Δ. Μητρατζάς:** Μικρά λεωφορεία στο κέντρο της Αθήνας 65
- **Ν. Παπαδόπουλος:** Πρόταση για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος 67

ΣΥΖΗΤΗΣΗ 73

2η ΗΜΕΡΑ 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1990
ΠΡΩΙΝΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ
ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ
ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

• **Γ. Αργυράκος:** Αναδιοργάνωση των αστικών συγκοινωνιών
ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ
Πολιτική και βασικές αρχές σχεδιασμού για την ανάπτυξη ενός συστήματος αστικής συγκοινωνίας 91
• **Ν. Βόσκογλου:** ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ
Η πρόταση άμεσης εφαρμογής για την αναδιοργάνωση των αστικών συγκοινωνιών 94
• **Α. Δεϊμέζης:** Το μετρό της Αθήνας 108
• **Β. Ψαράκη - Καλουπτσίδη:** Ταξί και μέσα μαζικής μεταφοράς 113

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

• **Γ. Νάθενα:** Ελαφρύ μετρό 125
• **Ανδρεόπουλος:** Ταξί και μέσα μαζικής μεταφοράς 127
• **Α. Τρίτσης:** Για το μετρό 130

ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ 135

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

• **Κουτρουμπά Φανή, Θεοχάρη Χριστίνα:** Κατανομή του μεταφορικού έργου στα μέσα μεταφοράς 151

• **Κ. Μπίστης:** Μαζικές μεταφορές και οδική υποδομή 156
• **Μ. Σάκκη:** Οι μαζικές μεταφορές της Αθήνας και τα προγράμματα βελτίωσης της οδικής υποδομής 159

ΣΥΖΗΤΗΣΗ

2η ΗΜΕΡΑ 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1990
Απογευματινή συνεδρίαση

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

- **Σ. Παπαδημητρίου:** Οι μαζικές μεταφορές της Αθήνας και το οργανωτικό πλαίσιο 193
- **Α. Ρουχωτάς:** Δημόσιες συγκοινωνίες, τοπική αυτοδιοίκηση και ο ρόλος του πολίτη 204
- **Δ. Αποστολίδης, Σ. Λαιμός, Κ. Πετράκης:** Ενεργητική συμμετοχή του κοινού στο συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Ρόλος των μαζικών φορέων των εργαζομένων 207

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ - ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

- **Π. Μακρής:** Τοπική αυτοδιοίκηση και μέσα μαζικής μεταφοράς 225
- **Δ. Ιωαννίτης:** Προτάσεις των εργαζομένων στα μέσα μαζικής μεταφοράς 228
- **Γ. Μάμαλης:** Οργανωτικό και θεσμικό πλαίσιο των αστικών συγκοινωνιών 231
- **Ν. Παπαδόπουλος:** Οργανωτικό πλαίσιο των μαζικών μεταφορών Υλοποίηση των προτάσεων 234

ΣΥΖΗΤΗΣΗ

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΗΣ ΦΥΣΕΩΣ 244

ΣΧΕΔΙΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ - ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ 247

ΦΩΤΟΣΤΟΙΧΕΙΟΘΕΣΙΑ - ΕΚΤΥΠΩΣΗ:
ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΗ Α.Ε.
Πλαταιών 12 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ: 4175.626