

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

*Γιώργος Γιαννής, Λέκτορας, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
Σχολή Πολιτικών Μηχανικών Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου
geyannis@central.ntua.gr*

Σύντομη Περίληψη

Η εργασία στοχεύει στην εξέταση των βασικών παραμέτρων της στρατηγικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών στην Ελλάδα επ' ευκαιρίας της Παγκόσμιας Διάσκεψης για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του Γιοχάνεσμπουργκ 2002. Με βάση ευρεία βιβλιογραφία και ανάλυση εμπειριών από την Ελλάδα και τα άλλα ευρωπαϊκά κράτη καταγράφονται τόσο οι κατευθύνσεις της στρατηγικής ανάπτυξης των μεταφορών στην Ευρώπη, όσο και οι ιδιαιτερότητες των μεταφορών στην Ελλάδα και πραγματοποιείται ο προσδιορισμός των βασικών παραμέτρων της εθνικής στρατηγικής για την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα ενώ ταυτόχρονα προτείνονται τα βασικά στοιχεία του σχεδίου εφαρμογής που θα επιτρέψουν την επιτυχημένη σταδιακή υλοποίηση αυτής της εθνικής στρατηγικής. Η επεξεργασία και υιοθέτηση της εθνικής στρατηγικής είναι δυνατόν να οδηγήσει στην σταδιακή αναβάθμιση του συστήματος μεταφορών στη χώρα, ιδιαίτερα σήμερα που η αναπτυξιακή πορεία των τελευταίων ετών αναμένεται να οδηγήσει σε νέες αυξημένες απαιτήσεις στον τομέα των μεταφορών.

PARAMETERS OF THE STRATEGY FOR TRANSPORT SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN EUROPE AND IN GREECE

Abstract

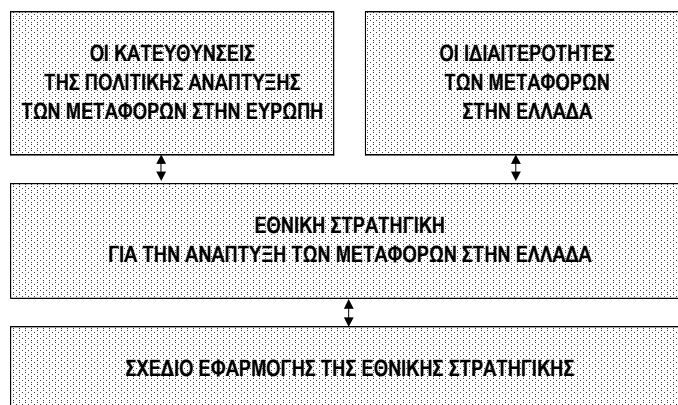
This work aims to the elaboration of the basic parameters for the sustainable development of the transport system in Greece, on the occasion of the World Conference on Sustainable Development in Johannesburg 2002. On the basis of wide bibliography and analysis of experiences from Greece and the other European countries, the priorities of the transport strategy development in Europe as well as the particularities of transport in Greece are recorded and the basic parameters of the national transport development strategy for Greece are identified, followed by the basic elements of the related implementation plan. The elaboration and adoption of this national strategy could lead to the gradual upgrade of the Greek transport system, especially today that new increased needs in the transport sector arise as a result of the recent upgrade of the Greek economy.

1. Εισαγωγή

Οι μεταφορές αποτελούν έναν από τους βασικότερους τομείς της οικονομίας στις σύγχρονες κοινωνίες. Η **ανάπτυξη των σύγχρονων αποτελεσματικών, ασφαλών και φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορικών συστημάτων** αποτελεί μία εξαιρετικά πολύπλοκη διαδικασία, η οποία συχνότατα καλείται να ικανοποιήσει αντίθετους επιμέρους στόχους (European Commission, 2002). Για το λόγο αυτό θεωρείται απαραίτητο οι επιμέρους δράσεις για την ανάπτυξη των μεταφορικών συστημάτων να εντάσσονται σε μία γενικότερη στρατηγική ανάπτυξης των μεταφορών, στην οποία τίθενται οι βασικοί στόχοι και υιοθετούνται οι βασικές επιλογές. Διαφορετικά, όπως έχει δείξει η εμπειρία των τελευταίων δεκαετιών στην Ευρώπη, είναι δυνατόν τα επιμέρους μέτρα να αντιστρατεύονται το ένα το άλλο με αποτέλεσμα να μην επιτυγχάνεται το επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης προς τους ευρωπαίους πολίτες, παρά τις σημαντικές επενδύσεις στον τομέα αυτό.

Μέσα στο πλαίσιο αυτό, **στόχος της παρούσας εργασίας είναι η εξέταση των βασικών παραμέτρων της στρατηγικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών στην Ελλάδα**. Η διαμόρφωση μίας εθνικής στρατηγικής στον ιδιαίτερα σημαντικό αυτό τομέα πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα για την Ελλάδα, στην οποία η αναπτυξιακή πορεία των τελευταίων ετών αναμένεται να οδηγήσει σε νέες αυξημένες απαιτήσεις για αναβάθμιση του συστήματος μεταφορών στη χώρα. Οι παράμετροι που εξετάζονται μπορούν να αποτελέσουν μία βάση για τη διαμόρφωση και την υλοποίηση της εθνικής στρατηγικής επ' ευκαιρίας της Παγκόσμιας Διάσκεψης για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του Γιοχάνεσμπουργκ 2002 (ΕΚΠΑΑ, 2002).

Για την επίτευξη του στόχου αυτού υιοθετήθηκε **μεθοδολογία που αποτελείται από τέσσερα στάδια**, όπως αυτά παρουσιάζονται στο Σχήμα 1. Πιο συγκεκριμένα, στα πρώτα στάδια με βάση ευρεία βιβλιογραφία και ανάλυση εμπειριών από την Ελλάδα και τα άλλα ευρωπαϊκά κράτη καταγράφονται τόσο οι κατευθύνσεις της στρατηγικής ανάπτυξης των μεταφορών στην Ευρώπη, όσο και οι ιδιαιτερότητες των μεταφορών στην Ελλάδα. Στο επόμενο στάδιο πραγματοποιείται ο προσδιορισμός των βασικών παραμέτρων της εθνικής στρατηγικής για την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα και στο τελευταίο στάδιο προτείνονται τα βασικά στοιχεία του σχεδίου εφαρμογής που θα επιτρέψουν την επιτυχημένη σταδιακή υλοποίηση αυτής της εθνικής στρατηγικής.



Σχήμα 1. Τα στάδια της μεθοδολογίας

2. Ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα και την Ευρώπη

2.1. Θεμελιώδη προβλήματα μεταφορών στην Ελλάδα και την Ευρώπη

Στο ξεκίνημα της νέας χιλιετίας, το σημαντικότερο πρόβλημα των μεταφορών τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρώπη αποτελεί η **συνεχής αύξηση της ζήτησης για μετακινήσεις**. Η αύξηση αυτή αφορά στις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων τόσο στις αστικές όσο και στις υπεραστικές περιοχές και είναι αποτέλεσμα της οικονομικής ανάπτυξης των ευρωπαϊκών κρατών. Η συνεχιζόμενη αυτή αύξηση της ζήτησης μετακινήσεων επικεντρώνεται στις οδικές μεταφορές, αφού αυτές αποτελούν τον περισσότερο ευέλικτο τρόπο μεταφοράς, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι και τα άλλα μέσα μεταφοράς δεν εμφανίζουν φαινόμενα συνεχιζόμενης αύξησης της ζήτησης μετακινήσεων.

Η αυξανόμενη ζήτηση για μετακινήσεις δεν είναι δυνατόν να συνοδεύεται με αντίστοιχη αύξηση της προσφερόμενης συγκοινωνιακής υποδομής και των διαθέσιμων μέσων μεταφοράς με αποτέλεσμα να παρατηρείται **αύξηση της συμφόρησης** σε πολλές περιπτώσεις και αστικών και υπεραστικών μεταφορών. Μάλιστα, συχνά η προσφορά νέας συγκοινωνιακής υποδομής (περισσότερες οδικές συνδέσεις, πύκνωση δρομολογίων σιδηροδρομικών και αεροπορικών γραμμών) προκαλεί μεσοπρόθεσμα και επιπλέον νέα ζήτηση (Αμπακούμκιν, 1984). Βασική αιτία της αύξησης της συμφόρησης αυτής αποτελεί και η μη ισόρροπη κατανομή ανάμεσα στα μέσα μεταφορών καθώς και η αδυναμία εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους των μεταφορών (ατμοσφαιρική ρύπανση, οδικά ατυχήματα, κλπ).

Τέλος, σημαντικό πρόβλημα των μεταφορών στην Ελλάδα και την Ευρώπη αποτελεί και η μεγάλη **διαφοροποίηση που παρατηρείται στις παρεχόμενες υπηρεσίες** ανάμεσα στα διάφορα μεταφορικά μέσα αλλά και ανάμεσα στις περιοχές της Ευρώπης. Η διαφοροποίηση αυτή οφείλεται αφενός στις ιδιαιτερότητες του κάθε μέσου μεταφοράς και αφετέρου στις προσπάθειες που καταβάλλονται από την Πολιτεία και τους πολίτες σε κάθε περιοχή. Παραδείγματος χάριν, το επίπεδο οδικής ασφάλειας είναι έως έξη φορές υψηλότερο σε ορισμένα ευρωπαϊκά κράτη (Ολλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο, Σουηδία) σε σχέση με τα κράτη ουραγούς (Ελλάδα, Πορτογαλία).

2.2. Οι κατευθύνσεις της πολιτικής ανάπτυξης των μεταφορών στην Ευρώπη

Δέκα χρόνια πριν, στην πρώτη Λευκή Βίβλο για την Κοινή Πολιτική Μεταφορών (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1992) εισάγεται για πρώτη φορά η έννοια της **βιώσιμης κινητικότητας**, η οποία αποτέλεσε και τον γνώμονα τόσο για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς όσο για τις πολιτικές επιλογές στον τομέα των μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο την τελευταία δεκαετία. Σε συνέχεια αυτής της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών, σε πρόσφατη ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθορίζονται οι κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010 (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2001). Οι κατευθύνσεις αυτές αφορούν σε συγκεκριμένες δράσεις, μέσω των οποίων μπορούν να επιτευχθούν οι στόχοι της βιώσιμης κινητικότητας. Οι κατευθύνσεις αυτές συνοψίζονται στα παρακάτω δεκατρία σημεία:

1. Αναζωογόνηση Σιδηροδρόμων
2. Βελτίωση ποιότητας οδικών εμπορευματικών μεταφορών
3. Προώθηση θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών
4. Συμφιλίωση αεροπορικών μεταφορών με το περιβάλλον
5. Επίτευξη διατροφικότητας
6. Υλοποίηση Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών
7. Ενίσχυση οδικής ασφάλειας
8. Καθιέρωση αποτελεσματικής πολιτικής τιμολόγησης
9. Αναγνώριση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων χρηστών
10. Ανάπτυξη ποιοτικών αστικών συγκοινωνιών
11. Επιστράτευση έρευνας και τεχνολογίας
12. Διαχείριση της παγκοσμιοποίησης
13. Ανάπτυξη μεσο- και μακρο-πρόθεσμων στόχων

Από τα παραπάνω σημεία γίνεται σαφές ότι είναι απαραίτητες οι δράσεις για την επιμέρους ενίσχυση και των τεσσάρων βασικών τρόπων μεταφοράς αλλά και της αποτελεσματικής διασύνδεσής τους. Βασικοί άξονες της ενίσχυσης αυτής αποτελούν τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και η οδική ασφάλεια. Ταυτόχρονα, προτεραιότητα δίδεται σε τομείς όπως η τιμολόγηση των μεταφορών, ο ρόλος των χρηστών και η ποιότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς, έτσι ώστε να δοθούν **λύσεις στα αδιέξοδα** του τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη που αναφέρθηκαν παραπάνω. Τέλος, η αξιοποίηση των αποτελεσμάτων της έρευνας και της τεχνολογίας, η διαχείριση της παγκοσμιοποίησης και ο καθορισμός στόχων αποτελούν τα βασικά σύγχρονα μέσα για την υποστήριξη μίας βιώσιμης πολιτικής μεταφορών στην Ευρώπη.

2.3. Οι ιδιαιτερότητες του συστήματος μεταφορών στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα του 2002 παρατηρείται μία σαφώς **στρεβλή ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών** ως αποτέλεσμα της από δεκαετίες άνευ όρων υποστήριξης των οδικών μεταφορών και της χρήσης των ιδιωτικής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων. Η στρεβλή αυτή ανάπτυξη συνεχίζεται και σήμερα και επιδεινώνεται από την έλλειψη και την ελλιπή διαχείριση των περισσότερων συγκοινωνιακών υποδομών. Καθοριστικό ρόλο, στην στρεβλή ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών παίζει και το ανύπαρκτο - τουλάχιστον στην πράξη - κανονιστικό πλαίσιο που θα έπρεπε να διέπει τη λειτουργία των επιμέρους μεταφορικών συστημάτων στην Ελλάδα.

Ταυτόχρονα, στην Ελλάδα του 2002 παρατηρείται η πλήρης **απουσία συνολικής στρατηγικής** δεδομένου ότι οι δράσεις που αφορούν σε κάθε επιμέρους μέσο μεταφοράς σχεδιάζονται αποσπασματικά αφού αποσπασματική είναι και η κατάτμηση των αρμοδιοτήτων στις υπηρεσίες της Πολιτείας. Ταυτόχρονα, παρατηρείται μία ανεπάρκεια στους μηχανισμούς εφαρμογής των επιμέρους δράσεων με αποτέλεσμα η αξιοποίηση των πραγματοποιούμενων επενδύσεων αλλά και της διαθέσιμης συγκοινωνιακής υποδομής γενικότερα να είναι χαμηλή. Τέλος, παρατηρείται απουσία συστηματικής παρακολούθησης του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης αλλά και των καταβαλλόμενων προσπαθειών με αποτέλεσμα να μην αξιοποιείται η εμπειρία από τις επιτυχημένες και τις αποτυχημένες προσπάθειες.

Βέβαια, στην Ελλάδα του 2002, υπάρχει σημαντική διαθεσιμότητα προϋπολογισμών, τόσο από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, όσο και από την προετοιμασία των Ολυμπιακών Αγώνων με αποτέλεσμα να είναι δυνατή η υπό προϋποθέσεις **αναστροφή της σημερινής κυρίαρχα αρνητικής κατάστασης** στον τομέα των μεταφορών στη χώρα. Ταυτόχρονα, η ύπαρξη σημαντικού επιστημονικού δυναμικού σε συνδυασμό και με την υψηλή προσαρμοστικότητα των χρηστών των μεταφορικών συστημάτων αποτελούν τα βασικά πλεονεκτήματα που μπορεί να αξιοποιήσει μία σοβαρή και συστηματική προσπάθεια αντιμετώπισης των σημερινών προβλημάτων των μεταφορών στην Ελλάδα.

Επισημαίνεται ότι στην Ελλάδα του 2002, το **εξωτερικό οικονομικό κόστος των μεταφορών εκτιμάται ότι ξεπερνά το 1 τρισεκατομμύριο δραχμές** ετησίως. Πιο συγκεκριμένα, το οικονομικό κόστος της συμφόρησης στο αστικό και υπεραστικό οδικό δίκτυο της χώρας εκτιμάται ότι ξεπερνά ετησίως τα 200 δις δραχμές (Κυριακόπουλος, 2000), το οικονομικό κόστος των 300.000 ατυχημάτων με 75.000 τραυματίες και 2.200 νεκρούς ξεπερνά ετησίως τα 800 δις δραχμές (Λιακόπουλος, 2002) και το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω των μεταφορών ξεπερνά ετησίως τα 100 δις δραχμές (NIEIR, 1996). Μάλιστα, το συνολικό εξωτερικό κόστος των μεταφορών εκτιμάται ότι είναι τουλάχιστον διπλάσιο εάν σε αυτό συνυπολογιστεί και το κόστος του πόνου, της θλίψης και της οδύνης για τον τραυματισμό, την αρρώστια, ή τον θάνατο προσώπων κατά τη διάρκεια χρήσης των μεταφορικών μέσων.

3. Εθνική Στρατηγική για την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα

Οι βασικές παράμετροι της εθνικής στρατηγικής για την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα που εξετάζονται στην παρούσα εργασία αφορούν στην αναγκαιότητα καθορισμού ποσοτικών στόχων, στον προσδιορισμό των βασικών αρχών, στην επιλογή των βασικών κατευθύνσεων της στρατηγικής και στην ανάπτυξη του σχετικού σχεδίου εφαρμογής.

3.1. Καθορισμός στόχων της εθνικής στρατηγικής

Για την επιτυχία της εθνικής στρατηγικής για την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα είναι απαραίτητο να καθοριστούν συγκεκριμένοι ποσοτικοί στόχοι με συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα. Ο καθορισμός συγκεκριμένων ποσοτικών στόχων αποτελεί **απαραίτητο εργαλείο υποστήριξης** στη φάση υλοποίησης της στρατηγικής διότι αφενός αποτελούν μία ορθολογική βάση για τον προσδιορισμό και την εφαρμογή των απαραίτητων μέτρων και αφετέρου επιτρέπουν την αξιολόγηση της επιτυχίας της στρατηγικής μέσα από την ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση της προόδου των δράσεων που εντάσσονται στη στρατηγική αυτή.

Ταυτόχρονα, η θέσπιση συγκεκριμένων ποσοτικών στόχων **αποδεικνύει την πραγματική δέσμευση της Πολιτείας** και αποτελεί ένα κίνητρο για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς αλλά και για το σύνολο των πολιτών, οι οποίοι αποδεδειγμένα αποδέχονται ευκολότερα δράσεις που εντάσσονται σε μία ολοκληρωμένη και συστηματική προσπάθεια.

Όπως άλλωστε συμβαίνει και με κάθε στρατηγική, ο καθορισμός των επιθυμητών στόχων πρέπει να πραγματοποιείται με την εκκίνηση εφαρμογής της στρατηγικής και να είναι το αποτέλεσμα τεκμηριωμένης μελέτης και **ειλικρινούς και συστηματικής διαβούλευσης** με όλους τους εμπλεκόμενους, έτσι ώστε να βρίσκεται όσο το δυνατόν πιο κοντά στις ανάγκες των τελικών χρηστών. Οι μακροπρόθεσμοι στόχοι θα παραμένουν γενικά σταθεροί και θα υπόκεινται σε ελαφρές διορθώσεις με βάση την πρόοδο της εφαρμογής της στρατηγικής ενώ αντίθετα οι βραχυπρόθεσμοι στόχοι θα αναπροσαρμόζονται σε τακτά διαστήματα με βάση την αξιολόγηση των επιμέρους μέτρων.

3.2. Οι βασικές αρχές της στρατηγικής

Βασική αρχή για την ανάπτυξη κάθε σύγχρονου μεταφορικού συστήματος είναι ότι **η σωστή διαχείριση των μεταφορικών συστημάτων είναι σημαντικότερη από την ίδια την ανάπτυξή τους**. Δηλαδή η κατάλληλη πρόβλεψη του τρόπου λειτουργίας ενός νέου έργου είναι σημαντικότερη και από την κατασκευή του έργου αυτού καθεαυτού. Παραδείγματος χάριν, η δημιουργία των δύο νέων γραμμών μετρό στην Αθήνα θα μπορούσε να είχε αξιοποιηθεί πολύ καλύτερα εάν είχε συνοδευτεί από σειρά κατάλληλων διαχειριστικών μέτρων, όπως η δημιουργία σταθμών μετεπιβίβασης, η συστηματική τροφοδοσία του από τις λεωφορειακές γραμμές και η εφαρμογή μιας αποτελεσματικής πολιτικής διαχείρισης της στάθμευσης τουλάχιστον στις περιοχές που εξυπηρετούν οι δύο νέες γραμμές (Γιαννής, 1996).

Ταυτόχρονα, βασική αρχή της εθνικής στρατηγικής για την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα πρέπει να είναι ο **συνδυασμός της στρατηγικής μεταφορών με τις στρατηγικές ανάπτυξης των άλλων συστημάτων**. Μόνο εάν οι επιλογές για την ανάπτυξη των μεταφορικών συστημάτων συνδυαστούν με την πολιτική χρήσεων γης, τη χρήση των νέων τεχνολογιών και την διασφάλιση των κανόνων υγιούς ανταγωνισμού θα μπορέσουν να οδηγήσουν σε ουσιαστικά αποτελέσματα. Διαφορετικά, ακόμη και η πιο σωστή στρατηγική μεταφορών εάν εφαρμοστεί ανεξάρτητα από τις υπόλοιπες κοινωνικές και οικονομικές παραμέτρους είναι καταδικασμένη σε περιορισμένα αποτελέσματα.

Επίσης, είναι εξαιρετικά σημαντικό για την επιτυχία της εθνικής στρατηγικής μεταφορών η κατάλληλη **διαχείριση των εγγενών αντιθέσεων του τομέα** με τη δημοσιοποίηση των θετικών και αρνητικών επιπτώσεων και μέσα από θεσμοθετημένο, ειλικρινή και επαρκώς χρηματοδοτούμενο διάλογο. Πρέπει παραδείγματος χάριν να διευκρινίζεται επαρκώς ότι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας μπορεί να επιτευχθεί κυρίως εις βάρος της ταχύτητας μετακίνησης ώστε ο χρήστης των μεταφορικών συστημάτων να είναι υπεύθυνος για τις επιλογές του (Γκόλιας, 1996). Κατά συνέπεια, πρέπει να αποφεύγεται η ωραιοποίηση των καταστάσεων με την υπόσχεση αντίθετων μεταξύ τους στόχων διότι έτσι δημιουργείται το γνωστό κλίμα δυσπιστίας για τη σοβαρότητα των προθέσεων της Πολιτείας.

Τέλος, ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην **αξιοποίηση των ιδιαιτεροτήτων της Ελλάδας**, ιδιαίτερα εκείνων που μπορούν να συμβάλλουν στην επιτυχία της στρατηγικής. Η σωστή αξιοποίηση τόσο των διαθέσιμων πόρων και της δυναμικής που δημιουργούν οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004,

όσο και του έμπυχου δυναμικού των Ελλήνων μπορεί να οδηγήσει σε θεαματικά αποτελέσματα. Επιπλέον, ο κατάλληλος σχεδιασμός και εφαρμογή των επιλογών της στρατηγικής των μεταφορών μπορεί να εκμεταλλευτεί την υψηλή προσαρμοστικότητα των Ελλήνων και να επιταχύνει το ρυθμό εφαρμογής της στρατηγικής.

3.3. Οι κατευθύνσεις της εθνικής στρατηγικής

Με βάση τη διεθνή εμπειρία και τις ιδιαιτερότητες της Ελλάδας όπως αυτές συνοψίστηκαν στο Κεφάλαιο 2 της παρούσας εργασίας προκύπτει ότι η στρατηγική για την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα μπορεί να αφορά στις **οκτώ βασικές κατευθύνσεις** που αναφέρονται ενδεικτικά παρακάτω. Προφανώς, ο καθορισμός των κατευθύνσεων πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο σοβαρής και συστηματικής μελέτης και η οριστικοποίησή τους πρέπει να είναι το αποτέλεσμα μίας ολοκληρωμένης διαδικασίας διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκόμενους.

1. Αναβάθμιση ποιότητας εξυπηρέτησης του πολίτη
2. Προώθηση μέσων μαζικής μεταφοράς
3. Έλεγχος χρήσης ΙΧ
4. Βελτίωση οδικής ασφάλειας
5. Έλεγχος ρύπανσης και περιβαλλοντικών επιπτώσεων
6. Εσωτερίκευση εξωτερικού κόστους
7. Διασφάλιση βιωσιμότητας των συστημάτων
8. Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών

Η **εξυπηρέτηση του πολίτη** σε αντίθεση με την σημερινή εξυπηρέτηση των συστημάτων πρέπει να αποτελεί βασική κατεύθυνση της εθνικής στρατηγικής μεταφορών, η οποία πρέπει να είναι εμφανής σε όλες τις επιμέρους δράσεις της στρατηγικής. Παραδείγματος χάριν, εξυπηρέτηση του πολίτη και όχι των συστημάτων σημαίνει ότι πρέπει να υπάρχει ένα ενιαίο εισιτήριο για όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα και όχι τρία διαφορετικά εισιτήρια (ΟΑΣΑ, ΗΣΑΠ, Μετρό) όπως συμβαίνει σήμερα.

Ταυτόχρονα, βασικές κατευθύνσεις της εθνικής στρατηγικής μεταφορών πρέπει να είναι αφενός η **προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς** και ιδιαίτερα εκείνων σε τροχιά αποκλειστικής χρήσης (τραμ, μετρό, τραίνο) τόσο στις πόλεις όσο και εκτός αυτών και αφετέρου ο έλεγχος της χρήσης των ιδιωτικής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων. Κατά την ώρα αιχμής, το οδικό δίκτυο δεν επαρκεί για την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση όλων των ΙΧ αυτοκινήτων με αποτέλεσμα να είναι απαραίτητη η εφαρμογή μέτρων αποθάρρυνσης της χρήσης τους με συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης και κατάλληλης τιμολογιακής πολιτικής (διόδια).

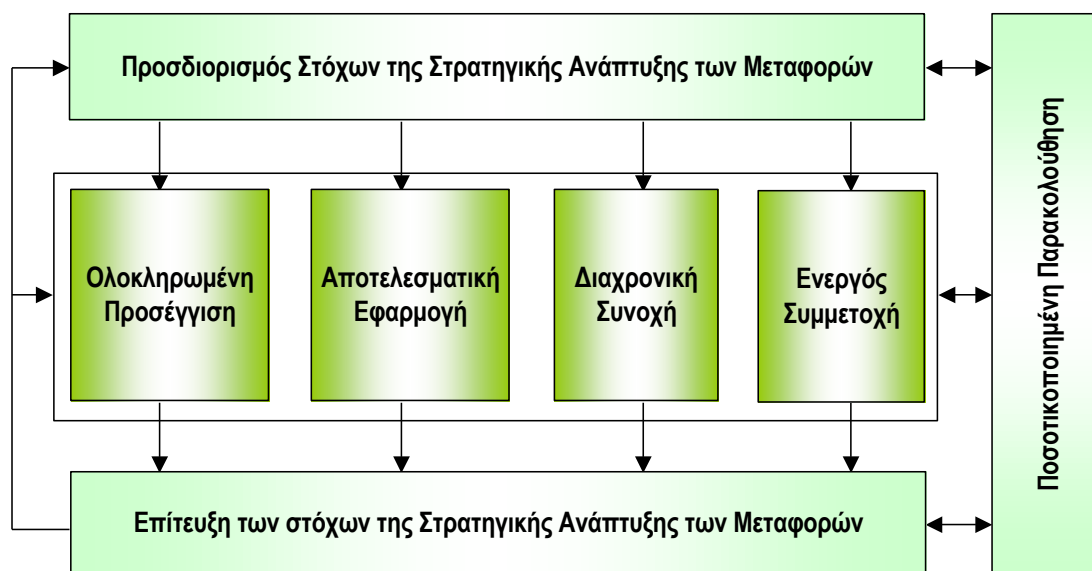
Βασική κατεύθυνση της εθνικής στρατηγικής για την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα πρέπει να αποτελεί η **εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών**, δηλαδή στις επιλογές για την κατασκευή και τη λειτουργία των μεταφορικών συστημάτων πρέπει να συνυπολογίζονται και οι αρνητικές επιπτώσεις που αφορούν στην κυκλοφοριακή συμφόρηση, στα οδικά τροχαία ατυχήματα και στην ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση. Διαφορετικά, θα συνεχίζεται η προώθηση τόσο των οδικών μεταφορών όσο και της χρήσης των

ΙΧ, σε αντίθεση με τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών της Ελλάδας.

Τέλος ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην **διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας** των μεταφορικών συστημάτων, έτσι ώστε να διασφαλίζεται ταυτόχρονα και το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης του πολίτη. Προς την κατεύθυνση αυτή σημαντικός είναι και ο ρόλος των νέων τεχνολογιών (Γιαννής, 1995), οι οποίες μπορούν σε αρκετές περιπτώσεις αφενός να μειώσουν το κόστος λειτουργίας των μεταφορικών συστημάτων και αφετέρου να διευκολύνουν σημαντικά τους χρήστες των συστημάτων.

3.4. Το σχέδιο εφαρμογής της εθνικής στρατηγικής

Καθοριστική σημασία για την επιτυχία της εθνικής στρατηγικής για την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα παίζει το κατάλληλο σχέδιο εφαρμογής της στρατηγικής. Όπως φαίνεται και στο Σχήμα 2, η επιτυχία των στόχων της εθνικής στρατηγικής στηρίζεται σε **τέσσερις βασικούς άξονες**, δηλαδή την ολοκληρωμένη προσέγγιση, την αποτελεσματική εφαρμογή, τη διαχρονική συνοχή και την ενεργό συμμετοχή. Ταυτόχρονα, η ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση της προόδου της εθνικής στρατηγικής αποτελεί την κινητήρια δύναμη για την επιτυχία της καθώς παίζει σημαντικό ρόλο και στον επανακαθορισμό της συνολικής διαδικασίας (Γιαννής, 2002). Το σχέδιο εφαρμογής αυτό αφορά τόσο στην υλοποίηση της εθνικής στρατηγικής μεταφορών όσο και στην υλοποίηση και λειτουργία όλων των επιμέρους μεταφορικών συστημάτων στη χώρα.



Σχήμα 2. Βασικές παράμετροι για την εφαρμογή της στρατηγικής μεταφορών

Για την επίτευξη των στόχων της εθνικής στρατηγικής μεταφορών απαιτείται **ολοκληρωμένη προσέγγιση** που αφενός θα περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές, θαλάσσιες) και αφετέρου θα διασφαλίζει τη βέλτιστη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων (κυβερνητικών και μη) καθώς και τον συντονισμό με τη στρατηγική σε άλλους σχετικούς τομείς (αστυνόμευση, χρήσεις γης, ανταγωνισμός, κλπ).

Η **αποτελεσματική εφαρμογή** των μέτρων της εθνικής στρατηγικής μεταφορών αφορά στην πρόβλεψη των απαραίτητων ενεργειών, στην κλιμάκωσή τους στο χρόνο καθώς και στην εξασφάλιση των απαραίτητων κονδυλίων για την υλοποίησή τους. Χωρίς συγκεκριμένο σχέδιο εφαρμογής και αντίστοιχο εξασφαλισμένο προϋπολογισμό η εθνική στρατηγική μεταφορών είναι καταδικασμένη σε πολύ περιορισμένα αποτελέσματα.

Η **διαχρονική συνοχή** και εξέλιξη της εθνικής στρατηγικής μεταφορών θα διασφαλίζει τόσο την σταδιακή αύξηση της αποτελεσματικότητας της στρατηγικής όσο και τη διαμόρφωση κλίματος αποδοχής των σχετικών μέτρων από τους χρήστες των μεταφορικών συστημάτων. Άλλωστε μόνο μια διαχρονική εφαρμογή της εθνικής στρατηγικής μεταφορών είναι δυνατόν να πείσει - με έργα - και να ευαισθητοποιήσει τους χρήστες των συστημάτων για την αναγκαιότητα των μέτρων και της αλλαγής συμπεριφοράς.

Επίσης, η **ενεργός συμμετοχή** των εμπλεκόμενων φορέων αλλά και του συνόλου των πολιτών μέσα από θεσμοθετημένες και κατάλληλα χρηματοδοτούμενες διαδικασίες αποτελεί προϋπόθεση για τη δημιουργία της απαραίτητης ορμής και την αποδοχή της στρατηγικής από τους χρήστες των μεταφορικών συστημάτων. Διαφορετικά, η εθνική στρατηγική θα παραμένει μία θεωρητική διαδικασία, η οποία θα απομακρύνεται συνεχώς από την πραγματικότητα εξέλιξης των μεταφορικών συστημάτων στην Ελλάδα.

Τέλος, η **ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση** της εθνικής πολιτικής μεταφορών επιτρέπει την αξιολόγηση της επιτυχίας τόσο των επιμέρους μέτρων όσο και της στρατηγικής στο σύνολό της. Η παρακολούθηση της στρατηγικής επιτρέπει τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας στην εφαρμογή της στρατηγικής καθώς και τη διαχρονική συνοχή της αφού μπορεί σε τακτά χρονικά διαστήματα να συγκρίνει απ' ευθείας την επιρροή των εφαρμοζόμενων μέτρων στο επίπεδο εξυπηρέτησης των χρηστών των μεταφορικών συστημάτων.

4. Συμπεράσματα

Στην παρούσα εργασία παρουσιάστηκαν οι κατευθύνσεις της πολιτικής ανάπτυξης των Μεταφορών στην Ευρώπη και οι ιδιαιτερότητες των μεταφορών στην Ελλάδα επιτρέποντας τον προκαταρκτικό προσδιορισμό των βασικών παραμέτρων της εθνικής στρατηγικής για την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα καθώς και την πρόταση του σχετικού σχεδίου εφαρμογής. Η ανάπτυξη της εθνικής στρατηγικής μεταφορών πρέπει να εξεταστεί με **ιδιαίτερη προσοχή από την Πολιτεία**, η οποία πρέπει να εκμεταλλευτεί την ευκαιρία της Παγκόσμιας Διάσκεψης για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του Γιοχάνεσμπουργκ (ΕΚΠΑΑ, 2002).

Πρώτο απαραίτητο στάδιο αποτελεί η **εκπόνηση ειδικής μελέτης** για την επεξεργασία της εθνικής στρατηγικής ανάπτυξης των μεταφορών στην Ελλάδα με βάση τη διεθνή εμπειρία από αντίστοιχες στρατηγικές και κατάλληλη προσαρμογή στις ελληνικές ιδιαιτερότητες. Η μελέτη αυτή πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει μία ποσοτικοποιημένη αποτίμηση όλων των σχετικών θετικών και αρνητικών επιπτώσεων από την εφαρμογή της στρατηγικής αυτής.

Στη συνέχεια, είναι απαραίτητο να ξεκινήσει ευρεία, θεσμοθετημένη, ειλικρινής και αποτελεσματική διαδικασία διαλόγου με όλους τους εμπλεκόμενους (Κυβερνητικούς και μη) φορείς, έτσι ώστε να προκύψει η τελική μορφή της στρατηγικής, η οποία και τελικώς θα υιοθετηθεί επίσημα. Με βάση την επίσημη αυτή στρατηγική είναι απαραίτητο στη συνέχεια να πραγματοποιηθεί ο **προγραμματισμός των μέσων υλοποίησης**, δηλαδή να διασφαλιστεί ο απαραίτητος προϋπολογισμός, να οριστικοποιηθεί το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, να καθοριστεί το σχετικό θεσμικό πλαίσιο και να λειτουργήσει η αρμόδια για την υλοποίηση συντονιστική αρχή.

Η επεξεργασία και υιοθέτηση της εθνικής στρατηγικής για την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα είναι δυνατόν να οδηγήσει στην σταδιακή αναβάθμιση του συστήματος μεταφορών στη χώρα και των προσφερόμενων υπηρεσιών στον πολίτη, ιδιαίτερα σήμερα που η αναπτυξιακή πορεία των τελευταίων ετών αναμένεται να οδηγήσει σε νέες αυξημένες απαιτήσεις στον τομέα των μεταφορών. Τα αποτελέσματα της παρούσας εργασίας μπορούν να φανούν καταρχήν χρήσιμα στην προσπάθεια αυτή.

Αναφορές

1. European Commission, "Good practice in integration of environment into transport policy", Conference Proceedings, Brussels, 10 - 11 October 2002.
2. NIEIR, "Subsidies to the use of natural resources", Department of the Environment of Australia, Canberra, 1996.
3. Αμπακούμκιν Κ., "Σχεδιασμός Μεταφορικών Συστημάτων", ΕΜΠ, Αθήνα 1984.
4. Γιαννής Γ., "Πληροφορικά συστήματα και ανταγωνισμός στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών", Πρακτικά συνεδρίου "Η κοινωνία των πληροφοριών", ΤΕΕ, Αθήνα, Δεκέμβριος 1995.
5. Γιαννής Γ., Γκόλιας Ι., "Η ανάγκη συναρμογής των μεγάλων έργων με το υπάρχον σύστημα μεταφορών", Πρακτικά 2ου συνεδρίου "Ένα όραμα για την Αθήνα - η συνέχεια - ο καταστατικός χάρτης", ΤΕΕ, Δήμος Αθηναίων, Αθήνα, Νοέμβριος 1996.
6. Γιαννής Γ., Καραδήμας Χ., Βαρδάκη Σ., Κανελλαΐδης Γ., "Ανάπτυξη στρατηγικού σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα 2001 - 2005", Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου "Έρευνα στις Μεταφορές", Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Ινστιτούτο Μεταφορών, Αθήνα, Φεβρουάριος 2002.
7. Γκόλιας Ι., Γιαννής Γ., "Βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών, ο ρόλος της στην υπηρεσία των πολιτών", Πρακτικά διεθνούς συνεδρίου "Αθήνα - Αττική: στρατηγικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη", Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, Αθήνα, Μάιος 1996.
8. Εθνικό Κέντρο Περιβάλλοντος & Αειφόρου Ανάπτυξης, "Ο δρόμος για το Γιοχάνεσμπουργκ, καταγραφή της επιτευχθείσης προόδου κατά τη δεκαετία μετά τη διάσκεψη του Ρίο", Εθνικό Κέντρο Περιβάλλοντος & Αειφόρου Ανάπτυξης, Αθήνα, Ιανουάριος 2002.
9. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Λευκή Βίβλος - Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών", Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες, Σεπτέμβριος 2001.
10. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Λευκή Βίβλος - Μελλοντική ανάπτυξη της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών: Μία συνολική προσέγγιση για τη δημιουργία ενός Κοινοτικού πλαισίου για τη βιώσιμη κινητικότητα", Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες, Δεκέμβριος 1992.
11. Κυριακόπουλος Λ., "Εισαγωγή στο κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας", Πρακτικά ημερίδας για τις Προοπτικές Βελτίωσης της Κυκλοφορίας στην Αθήνα - ο ρόλος της Πολιτείας και των Πολιτών, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Αθήνα, Ιούλιος 2000.
12. Λιακόπουλος Δ., "Ανάπτυξη προτύπου για τον υπολογισμό των οικονομικών ωφελειών από τη μείωση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων", Διπλωματική Εργασία, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα, Μάρτιος 2002.