

11.3. Πόλεις για τους Ανθρώπους - Η Επανάσταση των Βιώσιμων Μεταφορών

(Strategic Analysis: Cities for People - The Sustainable Transport Revolution)

Σελίδα 1: Η Διάγνωση του Προβλήματος και η Προτεινόμενη Λύση

1. Συνοπτική Αξιολόγηση

Η δέσμευση του ΚΟΣΜΟΥ για την αύξηση της πρόσβασης στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM) από το 63% σε πάνω από 90%, μέσω μιας ετήσιας επένδυσης ~€250 εκατομμυρίων, αποτελεί μια στρατηγική παρέμβαση για τον ριζικό μετασχηματισμό των ελληνικών πόλεων. Η πολιτική είναι ολιστική και σύγχρονη, καθώς δεν περιορίζεται στην απλή "αναβάθμιση των MMM", αλλά την συνδυάζει με μια ισχυρή προώθηση των **ήπιων μορφών μετακίνησης** (ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι) και την πιλοτική εφαρμογή καινοτόμων ρυθμιστικών εργαλείων, όπως οι **ζώνες μηδενικών εκπομπών**. Η υλοποίησή της, μέσω της συνεργασίας κεντρικού κράτους και Δήμων και της χρηματοδότησης από τα αρμόδια ευρωπαϊκά ταμεία, είναι απολύτως εφικτή και ευθυγραμμισμένη με τις βέλτιστες ευρωπαϊκές πρακτικές.

2. Η Στρατηγική Σημασία της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Η κυριαρχία του ιδιωτικού αυτοκινήτου στις ελληνικές πόλεις έχει δημιουργήσει ένα δυσλειτουργικό μοντέλο με τεράστιες συνέπειες που υπερβαίνουν την απλή κυκλοφοριακή συμφόρηση.

- **Κρίση Δημόσιας Υγείας:** Η ατμοσφαιρική ρύπανση από τις εξατμίσεις των οχημάτων (σωματίδια PM2.5, οξείδια του αζώτου) είναι υπεύθυνη για χιλιάδες πρόωρους θανάτους και την επιδείνωση αναπνευστικών παθήσεων ετησίως. Ταυτόχρονα, η ηχορύπανση από την κυκλοφορία αποτελεί έναν συνεχή παράγοντα άγχους και υποβάθμισης της ποιότητας ζωής. Η προώθηση των MMM και της ήπιας μετακίνησης είναι μια πολιτική δημόσιας υγείας πρώτης γραμμής (Στόχος 3).
- **Οικονομική Αναποτελεσματικότητα:** Το κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι τεράστιο και μετράται σε δισεκατομμύρια ευρώ χαμένων εργατοωρών και σπαταλημένων καυσίμων ετησίως. Μια πόλη που "ασφυκτιά" στην κίνηση είναι μια πόλη οικονομικά αναποτελεσματική και λιγότερο ελκυστική για επενδύσεις και talέντα.
- **Κλιματική και Ενεργειακή Επιβάρυνση:** Ο τομέας των μεταφορών είναι ένας από τους κύριους καταναλωτές ενέργειας και παραγωγούς αερίων του θερμοκηπίου. Η μετάβαση από το ατομικό αυτοκίνητο στα MMM, το ποδήλατο και το περπάτημα είναι η πιο αποτελεσματική στρατηγική για τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των πόλεων (Στόχος 13).
- **Κοινωνικός Αποκλεισμός:** Ένα μοντέλο πόλης που βασίζεται στο αυτοκίνητο αποκλείει όσους δεν μπορούν ή δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να το χρησιμοποιήσουν: τους νέους, τους ηλικιωμένους, τα άτομα με αναπηρία και τα νοικοκυριά με χαμηλό εισόδημα. Ένα πυκνό και αξιόπιστο δίκτυο MMM είναι ένα ισχυρό εργαλείο κοινωνικής δικαιοσύνης και ισότητας στην πρόσβαση.

3. Αποδομώντας την Προτεινόμενη Λύση του ΚΟΣΜΟΥ

Η στρατηγική του ΚΟΣΜΟΥ υιοθετεί την κλασική, αποδεδειγμένα επιτυχημένη προσέγγιση "Push and Pull": ταυτόχρονα "σπρώχνει" τους πολίτες έξω από τα αυτοκίνητά τους (push) και τους "έλκει" προς τις βιώσιμες εναλλακτικές (pull).

- **Η Ελκυστική Εναλλακτική ("Pull"):**
 - **Αναβάθμιση MMM:** Αυτή είναι η προϋπόθεση. Κανείς δεν θα αφήσει το αυτοκίνητό του εάν τα MMM δεν είναι συχνά, αξιόπιστα, καθαρά και ασφαλή. Η αναβάθμιση σημαίνει περισσότερα δρομολόγια, νέο, καθαρό στόλο οχημάτων και καλύτερη πληροφόρηση για τους επιβάτες.
 - **Επενδύσεις σε ήπιες μεταφορές:** Η δημιουργία ενός ασφαλούς και συνεχούς δικτύου **ποδηλατοδρόμων** και η επέκταση των **πεζοδρόμων** καθιστά το ποδήλατο και το περπάτημα βιώσιμες, υγιεινές και ευχάριστες επιλογές για τις μικρές, καθημερινές μετακινήσεις.
- **Η Αποθάρρυνση του Αυτοκινήτου ("Push"):**
 - **Πιλοτική εφαρμογή ζωνών μηδενικών εκπομπών (ZEZ):** Αυτό είναι ένα σύγχρονο και ισχυρό ρυθμιστικό εργαλείο. Σημαίνει τη δημιουργία περιοχών, συνήθως στα ιστορικά/εμπορικά κέντρα, όπου η πρόσβαση επιτρέπεται μόνο σε οχήματα μηδενικών ρύπων (ηλεκτρικά), στα MMM και στα ποδήλατα. Λειτουργεί ως ισχυρό κίνητρο για την υιοθέτηση καθαρών οχημάτων και ως αντικίνητρο για τη χρήση ρυπογόνων αυτοκινήτων στο πιο επιβαρυνόμενο τμήμα της πόλης.

Σελίδα 2: Υλοποίηση, Ρίσκα και Πολιτική Επικοινωνία

4. Ανάλυση Στρατηγικής Υλοποίησης και Χρηματοδότησης

- **Φορείς Υλοποίησης:** Η δομή είναι σωστή. Το **Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών** έχει την ευθύνη για τα μεγάλα έργα υποδομής (π.χ. επεκτάσεις Μετρό) και την εθνική στρατηγική. Οι **Οργανισμοί Αστικών Συγκοινωνιών** (π.χ. ΟΑΣΑ, ΟΑΣΘ) είναι υπεύθυνοι για τη λειτουργία των MMM. Οι **Δήμοι** είναι οι κρίσιμοι εταίροι για την υλοποίηση των τοπικών παρεμβάσεων, όπως οι πεζοδρομήσεις, οι ποδηλατόδρομοι και η εφαρμογή των ZEZ.
- **Χρηματοδοτικό Μοντέλο:** Η χρηματοδότηση των ~€250 εκατομμυρίων από το **Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ)** και το **Ταμείο Συνοχής** είναι η ενδεδειγμένη προσέγγιση. Αυτά τα ευρωπαϊκά ταμεία έχουν ως ρητή προτεραιότητα τη χρηματοδότηση έργων βιώσιμης αστικής κινητικότητας και πράσινων μεταφορών.

5. Πιθανά Ρίσκα και Στρατηγικές Αντιμετώπισης

1. **Ρίσκο Πολιτικών Αντιδράσεων:** Το μεγαλύτερο ρίσκο είναι η σφοδρή αντίδραση από το "λόμπι του αυτοκινήτου": ιδιοκτήτες ΙΧ, επαγγελματίες οδηγοί και καταστηματαρχές που φοβούνται ότι ο περιορισμός του αυτοκινήτου θα βλάψει την ευκολία τους ή την επιχείρησή τους.

- ο **Αντιμετώπιση:** Η σειρά των παρεμβάσεων είναι κρίσιμη. Πρώτα πρέπει να γίνει η ορατή και ουσιαστική βελτίωση των MMM (pull), και μόνο μετά να εφαρμοστούν τα περιοριστικά μέτρα (push). Απαιτείται εκτεταμένη και ειλικρινής διαβούλευση με τις τοπικές κοινωνίες και τους επαγγελματικούς φορείς.
- 2. **Ρίσκο Αποσπασματικών Υποδομών:** Ο μεγαλύτερος κίνδυνος για τους ποδηλατόδρομους είναι να είναι αποσπασματικοί ("ποδηλατόδρομοι-αποφάγια") και να μην συνδέονται σε ένα ενιαίο, ασφαλές δίκτυο, καθιστώντας τους άχρηστους.
 - ο **Αντιμετώπιση:** Απαιτείται η εκπόνηση ενός Μητροπολιτικού Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας για κάθε μεγάλη πόλη, το οποίο θα διασφαλίζει ότι όλες οι νέες υποδομές αποτελούν μέρος ενός συνεκτικού δικτύου.
- 3. **Ρίσκο Χαμηλής Ποιότητας των MMM:** Εάν, παρά τις επενδύσεις, τα λεωφορεία παραμένουν αναξιόπιστα, ακανόνιστα και υπερπλήρη, οι πολίτες απλώς δεν θα πειστούν να αφήσουν την ασφάλεια του αυτοκινήτου τους.
 - ο **Αντιμετώπιση:** Ένα σημαντικό μέρος του προϋπολογισμού πρέπει να κατευθυνθεί όχι μόνο σε νέες υποδομές, αλλά και στην αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων και στη βελτίωση της αξιοπιστίας των υφιστάμενων γραμμών, που είναι αυτό που βιώνει ο πολίτης καθημερινά.

6. Πολιτική Επικοινωνία & Αφήγημα

- **"Πόλεις για τους Ανθρώπους, Όχι για τα Αυτοκίνητα":** Ένα ισχυρό, αξιακό μήνυμα που επαναπροσδιορίζει την προτεραιότητα του αστικού σχεδιασμού γύρω από την ποιότητα ζωής των ανθρώπων.
- **"Περισσότερος Χρόνος, Λιγότερο Άγχος, Καθαρότερος Αέρας":** Αυτό το αφήγημα αναδεικνύει τα προσωπικά οφέλη της πολιτικής. "Σου επιστρέφουμε τον χρόνο που χάνεις στην κίνηση, μειώνουμε το άγχος της καθημερινής σου μετακίνησης και καθαρίζουμε τον αέρα που αναπνέεις εσύ και τα παιδιά σου."
- **"Η Ελευθερία της Επιλογής στη Μετακίνηση":** Το αφήγημα πρέπει να πλαισιώνει την πολιτική ως παροχή περισσότερων, και όχι λιγότερων, επιλογών. "Στόχος μας δεν είναι να καταργήσουμε το αυτοκίνητο, αλλά να κάνουμε τα MMM, το ποδήλατο και το περπάτημα τόσο ασφαλείς, άνετες και οικονομικές επιλογές, ώστε να μην χρειάζεσαι το αυτοκίνητο για κάθε σου μετακίνηση. Σου δίνουμε την ελευθερία να επιλέξεις."

7. Συμπέρασμα

Η πολιτική για τις βιώσιμες μεταφορές αντιπροσωπεύει μια θεμελιώδη και αναγκαία αλλαγή παραδείγματος στον αστικό σχεδιασμό, απομακρύνοντας τις ελληνικές πόλεις από το αποτυχημένο, αυτοκινητοκεντρικό μοντέλο του 20ου αιώνα. Ο προτεινόμενος συνδυασμός βελτίωσης των MMM, επένδυσης στις ήπιες μορφές μετακίνησης και εφαρμογής σύγχρονων ρυθμιστικών εργαλείων είναι η μόνη βιώσιμη στρατηγική. Η επιτυχία της πολιτικής θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την πολιτική τόλμη για τη σύγκρουση με τα εδραιωμένα συμφέροντα που συνδέονται με το αυτοκίνητο και από την ικανότητα παροχής μιας πραγματικά υψηλής ποιότητας δημόσιας συγκοινωνίας που θα κερδίσει την εμπιστοσύνη των πολιτών.

