

## **Θέσεις του ΣΕΣ για τις επιπτώσεις της κρίσης στο χώρο των μεταφορών**

### **1. Η σημερινή κατάσταση**

Η οικονομική κρίση επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις σε όλες τις πτυχές της ζωής και συνεπώς και στις μεταφορές, τόσο επιβατικές, όσο και εμπορευματικές. Η μείωση της παραγωγικής δραστηριότητας και η αύξηση της ανεργίας οδηγούν σε ένα άμεσο αρνητικό αποτέλεσμα όσον αφορά στις μεταφορές, αναστρέφοντας την γενικά αυξητική τάση που παρουσίαζε η κυκλοφορία υπό συνθήκες ανάπτυξης. Αξίζει να σημειωθεί πως πριν από την οικονομική κρίση, η τάση που παρουσιαζόταν στην Αθήνα ήταν μια μέση ετήσια αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου κατά 3% και μια μέση ετήσια μείωση της μέσης ταχύτητας κίνησης κατά -2% (η οποία στις κεντρικές αρτηρίες ήταν πολύ πιο σημαντική).

#### **1.1. Οι επιπτώσεις στην κυκλοφορία**

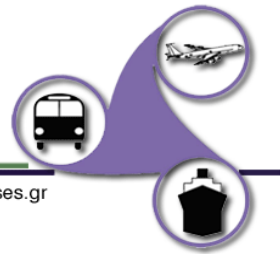
Από την ανάλυση στοιχείων του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας της Περιφέρειας Αττικής (ΚΔΚ) προκύπτει πως η συνολική μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου στα τρία τελευταία χρόνια (2009-2012) κυμάνθηκε μεταξύ -6% και -16%, ενώ η αντίστοιχη αύξηση της ταχύτητας (και αντίστοιχα μείωση των χρόνων διαδρομής) μεταξύ 1% έως 20%. Επισημαίνεται ότι αυτές είναι μέσες τιμές και σε ιδιαίτερα φορτισμένες αρτηρίες τα στοιχεία είναι πιο σημαντικά, όπως π.χ. στη Λ. Κηφισού όπου παρατηρήθηκε μείωση του χρόνου διαδρομής της τάξης του 30% για τη χρονική περίοδο 2009-2012. Εξίσου σημαντική είναι και η μείωση της χρονικής διάρκειας των ωρών αιχμής, η οποία κατά τη χρονική περίοδο 2009-2012 μειώθηκε κατά 60% περίπου.

#### **1.2. Οι επιπτώσεις στο περιβάλλον**

Σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, κατά το διάστημα Ιανουαρίου - Ιουλίου 2012 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά 50.489 αυτοκίνητα (καινούρια ή μεταχειρισμένα εξωτερικού), παρουσιάζοντας σημαντική μείωση της τάξης του 40,4% ως προς την αντίστοιχη περίοδο του 2011. (Μείωση 39,3% είχε παρουσιάσει το επτάμηνο Ιανουαρίου - Ιουλίου του 2011 σε σχέση με το αντίστοιχο του 2010.) Επίσης, η κυκλοφορία νέων μοτοσυκλετών (άνω των 50 cc) κατά το διάστημα Ιανουαρίου - Ιουλίου 2012 ανήλθε σε 22.080, έναντι 32.345 το 2011, παρουσιάζοντας μείωση 31,7%. (Μείωση 22,5% είχε παρουσιάσει το επτάμηνο Ιανουαρίου - Ιουλίου του 2011 σε σχέση με το αντίστοιχο του 2010.)

Τα νέα οχήματα είναι κατά κύριο λόγο μικρού κυβισμού (λόγω χαμηλότερου κόστους και μικρότερης κατανάλωσης), πετρελαιοκίνητα (λόγω φθηνότερου καυσίμου) και όχι απαραίτητα υβριδικά, που κοστίζουν, δυστυχώς ακόμα, αρκετά περισσότερο. Οι πωλήσεις νέων, λιγότερο ρυπογόνων οχημάτων μειώθηκαν πολύ, καθώς ούτε η αγορά νέου οχήματος αλλά ούτε και το επιπλέον κόστος που συνδέεται με ένα όχημα πιο φιλικό στο περιβάλλον αποτελούν πλέον ρεαλιστική προτεραιότητα για την πλειοψηφία.

Η προτίμηση του κοινού σε αυτοκίνητα μικρότερου κυβισμού συμβάλλει θετικά στη μείωση εκπομπών αερίων ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου. Όμως, η αγορά νέων αυτοκινήτων είναι μειωμένη, με αποτέλεσμα να μην ανανεώνεται αρκετά ο στόλος και να κυκλοφορούν περισσότερα παλαιότερα – και πιο ρυπογόνα – αυτοκίνητα. Επίσης, άλλο ένα φαινόμενο που έχει παρατηρηθεί πλέον λόγω της οικονομικής κρίσης είναι ότι, για όσους ακόμη μπορούν να χρησιμοποιούν το Ι.Χ. του για τις μετακινήσεις του, η τακτική συντήρηση του οχήματος δεν είναι πλέον δεδομένη, με αποτέλεσμα την κυκλοφορία πολλών οχημάτων που ξεπερνούν τα όρια θορύβου ή και εκπομπών ρύπων. Για τον περιορισμό του φαινομένου, θα πρέπει να



πραγματοποιούνται συχνότεροι και αυστηρότεροι έλεγχοι των οχημάτων σε κυκλοφορία από τους αρμόδιους φορείς.

### **1.3. Οι επιπτώσεις στις οδική ασφάλεια**

Στην Ελλάδα, ο αριθμός των νεκρών από τροχαία ατυχήματα μειώθηκε κατά 30% από 1456 το 2009 σε 1027 το 2012, σύμφωνα με το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας του ΕΜΠ. Η επιρροή της οικονομικής κρίσης στα οδικά ατυχήματα είναι ένα πολύπλοκο φαινόμενο, και η μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των παθόντων σε αυτά είναι η συνισταμένη των θετικών και αρνητικών επιρροών διαφόρων παραγόντων.

Οι πιθανοί λόγοι επιρροής της οικονομικής κρίσης στη μείωση του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα είναι:

- η μείωση των διανυόμενων οχηματο-χιλιομέτρων, λόγω των αυξημένων τιμών των καυσίμων, της μείωσης των μετακινήσεων αναψυχής και της χαμηλότερης κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων,
- οι χαμηλότερες ταχύτητες των οχημάτων λόγω των αυξημένων τιμών καυσίμων, της πιο οικονομικής και περιβαλλοντικά φιλικής οδήγησης, και της ενδεχόμενης μειωμένης επιθετικότητας λόγω του μειωμένου ηθικού των οδηγών,
- η λιγότερο επικίνδυνη οδήγηση, λόγω της κυκλοφορίας λιγότερων νέων, άπειρων και ηλικιωμένων οδηγών, οι οποίοι είναι συνήθως και οι οικονομικά ασθενέστεροι.

Ενδεχόμενοι παράγοντες με αρνητική επιρροή στην οδική ασφάλεια μπορεί να είναι:

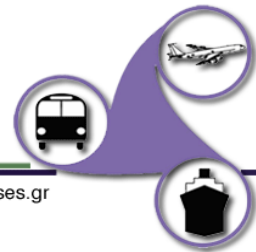
- ότι ενδεχομένως παρατηρούνται περισσότερα οδικά συμβάντα, λιγότερο όμως σοβαρά,
- η αύξηση των ανασφάλιστων οχημάτων,
- η αύξηση του αριθμού των οχημάτων με μεγαλύτερη ηλικία,
- η αύξηση της ελλιπούς συντήρησης των οχημάτων,
- η αύξηση της ελλιπούς συντήρησης του οδικού δικτύου,
- η μείωση του ρυθμού ανάπτυξης και συντήρησης των οδικών υποδομών.

Η συνθετότητα του αντικειμένου απαιτεί μία αναλυτική και τεκμηριωμένη εξέταση όλων των παραγόντων που σχετίζονται με την παρούσα βαθιά οικονομική κρίση στην Ελλάδα και που επηρεάζουν είτε θετικά είτε αρνητικά την οδική ασφάλεια, ώστε Πολίτες και Πολιτεία να αξιοποιήσουν τα θετικά στοιχεία και να αποφύγουν τα αρνητικά στοιχεία, ώστε ο αριθμός των οδικών ατυχημάτων και των παθόντων σε αυτά να μειώνεται συνεχώς.

Επισημαίνεται ότι μετά την κρίση, ενδεχομένως, η αύξηση των διανυόμενων οχηματο-χιλιομέτρων να οδηγήσει σε αύξηση των οδικών ατυχημάτων (ή μείωση του ρυθμού μείωσής τους) για όλες τις κατηγορίες οχημάτων και οδηγών. Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται ήδη στις Βόρειο-Ευρωπαϊκές χώρες που βγήκαν ήδη από την οικονομική κρίση. Πιθανώς όμως, η καλύτερη οδηγική συμπεριφορά της εποχής της κρίσης (χαμηλότερες ταχύτητες, λιγότερο επιθετική συμπεριφορά) να παραμείνει μετά την κρίση, ώστε η οδική ασφάλεια να εξακολουθήσει να βελτιώνεται. Είναι κατά συνέπεια απαραίτητο να προβλεφθούν εγκαίρως τα φαινόμενα που θα πρυτανεύσουν μετά την οικονομική κρίση, ώστε να επικρατήσουν τα θετικά για την οδική ασφάλεια στοιχεία.

## **2. Προτάσεις**

### **2.1. Συντονισμός για δράσεις οδικής ασφάλειας**



Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) οφείλει να περάσει ένα ξεκάθαρο μήνυμα προς τους Πολίτες και την Πολιτεία. Η Πολιτεία πρέπει να εφαρμόσει συστηματικά σε κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο όλες τις απαραίτητες δράσεις οδικής ασφάλειας (δεν απαιτούν όλες υψηλούς προϋπολογισμούς, π.χ. αστυνόμευση), όπως προβλέπονται στο Στρατηγικό Σχέδιο και τα επιμέρους προγράμματα. Επιπλέον, οι Πολίτες πρέπει να υιοθετήσουν συστηματικά στην καθημερινότητά τους την ασφαλή συμπεριφορά με χαμηλότερες ταχύτητες, λιγότερη επιθετικότητα, και αποφυγή επικίνδυνων συμπεριφορών. Οι τεκμηριωμένες προτάσεις του ΣΕΣ πρέπει να αξιοποιηθούν και να εφαρμόζονται από τις Αρχές και τους Πολίτες ώστε ο αριθμός των οδικών ατυχημάτων και των παθόντων σε αυτά στην Ελλάδα να μειώνεται συνεχώς.

## **2.2. Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών**

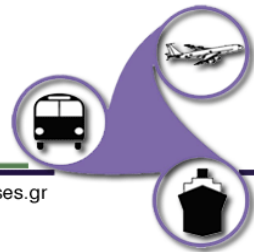
Λαμβάνοντας υπόψη την έλλειψη πόρων για την κατασκευή νέων συγκοινωνιακών υποδομών στη χώρα λόγω της οικονομικής συγκυρίας και με δεδομένο το ότι η κατασκευή νέων οδικών αξόνων ειδικά εντός αστικών περιοχών αποφέρει μόνο βραχυπρόθεσμα οφέλη αφού ενθαρρύνει τη χρήση του ΙΧ, η βελτιστοποίηση της χρήσης των υφιστάμενων υποδομών με τη χρήση Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems, ITS) καθίσταται επιτακτική. Τα συστήματα αυτά συμβάλλουν αποφασιστικά σε τέσσερις κυρίως τομείς:

- α) Βέλτιστη διαχείριση των υφιστάμενων υποδομών και πόρων με σκοπό τις οικονομίες κλίμακας στη χρήση αυτών,
- β) Εξοικονόμηση ενέργειας και τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων,
- γ) Βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, και
- δ) Βελτίωση της εξυπηρέτησης των μετακινούμενων (οδηγών ΙΧ ή επιβατών ΜΜΜ).

Απαραίτητες δράσεις που θα πρέπει να προωθηθούν άμεσα από τους φορείς του Δημοσίου μέσω της κατάρτισης ενός εθνικού πενταετούς στρατηγικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη των εφαρμογών ITS, είναι οι ακόλουθες:

- Αύξηση των επενδύσεων σε νέες τεχνολογίες στις μεταφορές, έστω και εν μέσω της οικονομικής κρίσης, λαμβάνοντας υπόψη και την υψηλή ανταποδοτικότητα που θα έχουν επενδύσεις τέτοιου είδους λόγω των σημαντικών ωφελειών στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω. Αξιολόγηση της επένδυσης με κοινωνικο-οικονομικά κριτήρια και συγκεκριμένη μεθοδολογία.
- Έμφαση στην Τυποποίηση, τη Συμπληρωματικότητα και την εξασφάλιση Διαλειτουργικότητας μεταξύ διαφορετικών Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών, για την άμεση και ευέλικτη ανταλλαγή στοιχείων μεταξύ διαφορετικών συστημάτων, Ανάπτυξη εθνικής αρχιτεκτονικής και εθνικών προδιαγραφών συστημάτων ITS στο πλαίσιο των αντίστοιχων Ευρωπαϊκών.
- Προσαρμογή του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου ώστε να παρέχει προστασία των προσωπικών δεδομένων, αλλά ταυτόχρονα και ευελιξία στη χρήση των «μη προσωπικών δεδομένων» από τις Αρχές ειδικά στον τομέα της αστυνόμευσης (π.χ. παραβάτες ορίων ταχύτητας ή διοδίων, υπερμεγέθη οχήματα, επικίνδυνα φορτία κλπ.). Η προστασία των προσωπικών δεδομένων θα πρέπει να εξασφαλίζεται χωρίς όμως να αποτελεί και τροχοπέδη στη γρήγορη ανταλλαγή στοιχείων σε περίπτωση τροχαίων παραβάσεων.

## **3. Ευκαιρίες και προοπτικές**



Αναλογιζόμενοι τις θετικές και αρνητικές συνέπειες της κρίσης στις μεταφορές και το περιβάλλον, ίσως η οικονομική κρίση να είναι μια μοναδική ευκαιρία για την απόκτηση συνηθειών που θα είναι ωφέλιμες και στο μέλλον, τόσο ως προς την μείωση της σπατάλης πόρων, όσο και ως προς την περιβαλλοντική συνείδηση του κοινού. Ίσως η συνειδητοποίηση ότι οι μετακινήσεις μπορούν να πραγματοποιούνται και με άλλους τρόπους, εξίσου (ή και περισσότερο) εύκολα και αποτελεσματικά όσο με το Ι.Χ., επιτυγχάνοντας οικονομία αλλά και προστασία του πλανήτη, να είναι μια βασική προτεραιότητα για όλους αυτήν την δύσκολη εποχή που διανύει η χώρα μας.

Επίσης, η κρίση και η έλλειψη πόρων για μεγάλα δημόσια έργα στην παρούσα φάση, είναι ευκαιρία και πρέπει να αποτελέσει την αφορμή για προώθηση συγκοινωνιακών λύσεων μέσω των ITS, με δημιουργία ακόμα και εθνικής βιομηχανίας ITS μέσα από τη γενικότερη ανάγκη ανάπτυξης της ελληνικής επιχειρηματικότητας.

Τέλος, πρέπει να γίνει και αναφορά στην τεχνολογική εξέλιξη των οχημάτων και των συστημάτων πληροφόρησης. Σαφώς και η τεχνολογία των οχημάτων, ώστε να είναι πιο φιλικά προς το περιβάλλον έχει εξελιχθεί πολύ και κυκλοφορούν αρκετά μοντέλα στην αγορά που συμβάλλουν στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, λόγω μειωμένων εκπομπών, σε συνδυασμό και με την άρση απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης στα τέλη του 2011.