

ΠΑΣ	41966
12 ΑΠΡ. 2011	

Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

**Για τον κ. Υπουργό Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και
Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης**

Ο βουλευτής Νικόλαος Τσούκαλης κατέθεσε αναφορά, την επιστολή του Δημάρχου Πατρέων σχετικά με τη συνεχή επιδείνωση των συνθηκών κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής τους εξυπηρέτησης.

Αθήνα 11-04-2011

Ο καταθέτων βουλευτής

Νικόλαος Τσούκαλης



ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΑΣ

Δήμαρχος

Πάτρα

28/3/2011

Αριθμ. Πρωτ.

1663

Προς
Υπουργό Εσωτερικών
Αποκέντρωσης & Ηλ. Διακυβέρνησης
κ. Γιάννη Ξύση

Αξιότιμε κ. Υπουργέ,

Όπως γνωρίζετε, τα αστικά κέντρα της ελληνικής περιφέρειας, μεταξύ των οποίων και η Πάτρα, βιώνουν την συνεχή επιδείνωση των συνθηκών κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής τους εξυπηρέτησης. Η κατάσταση αυτή επιδεινώνεται από την ελλιπή ή καθυστερούμενη χρηματοδότηση διαπιστωμένης χρησιμότητας έργων κυκλοφοριακής υποδομής και πολεοδομικών εφαρμογών, καθώς και από την υποβάθμιση - ή και απαξίωση - των αστικών συγκοινωνιών.

Σύμφωνα με την διεθνή πρακτική αλλά και την πολλάκις εκφρασμένη άποψη των συλλογικών φορέων των ειδικών περί τα κυκλοφοριακά και συγκοινωνιακά θέματα - π.χ. πάγιες θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων - η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών μπορεί να στηριχτεί μόνο στον ολοκληρωμένο κυκλοφοριακό - συγκοινωνιακό σχεδιασμό, και, κυρίως, στην ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Το πλαίσιο αρμοδιοτήτων που προβλέπεται με το Σχέδιο «Καλλικράτης» δίνει τη δυνατότητα να αναληφθούν σοβαρές προσπάθειες αναβάθμισης του κυκλοφοριακού περιβάλλοντος, μέσω της αποτελεσματικότερης διαχείρισης των κυκλοφοριακών δικτύων και της βελτίωσης των αστικών συγκοινωνιών, με την ουσιαστική εμπλοκή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Είναι όμως προφανές ότι οι ΟΤΑ δεν έχουν τη δυνατότητα να αντιμετωπίσουν με ίδιους πόρους μόνο, το οικονομικό βάρος αυτής της πολιτικής. Η κατάσταση που έχει διαμορφωθεί ως σήμερα, χαρακτηρίζεται από την απουσία κρατικής χρηματοδότησης των συγκοινωνιών των πόλεων της περιφέρειας, σε αντίθεση με το καθεστώς επιδοτήσεων που - πολύ σωστά - ισχύει για την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη. Οφείλουμε όμως να επισημάνουμε ότι, το καθεστώς αυτό συνιστά παραβίαση της συνταγματικής επιταγής περί ίσης μεταχείρισης των πολιτών, καθώς και βασικών κανόνων που απορρέουν από την εφαρμογή των κοινοτικών πολιτικών.

Οι κάτοικοι των αστικών περιοχών Αθήνας και Θεσσαλονίκης επιδοτούνται μέσω κρατικών ενισχύσεων του ΟΑΣΑ και του ΟΑΣΘ με περισσότερα από 500 εκ. € ετησίως. Οι - δημόσιοι - συγκοινωνιακοί φορείς της πρωτεύουσας και ο - ιδιωτικός - ΟΑΣΘ επιδοτήθηκαν την τελευταία την τελευταία 20ετία - είτε με τη μορφή καθαρής επιδότησης, είτε με τη μορφή παραγραφής παλαιών χρεών - με ποσόν που, σύμφωνα με εκτιμήσεις, φτάνει πιθανόν στην τάξη των 7 δις € σε τρέχουσες τιμές. Στα ποσά αυτά πρέπει να συνυπολογισθεί η τεράστια χρηματοδότηση της κατασκευής βασικών έργων μεταφορικής υποδομής στην πρωτεύουσα όπως, το μετρό, ο προαστιακός, το τραμ, τα αμαξοστάσια, οι σταθμοί, τα ηλεκτρονικά συστήματα κ.ά.. Επί πλέον διατέθηκαν, για νέα συγκοινωνιακά μέσα, λεωφορεία, τρόλεϊ, συρμούς, τραμ, σταθμούς, ηλεκτρονικά μέσα, άλλα 600 εκ. €.

Κατανοούμε απολύτως τις προσπάθειες της κυβέρνησης να μειώσει τα ελλείμματα του κόστους λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας στις δύσκολες σημερινές οικονομικές συνθήκες. Πιστεύουμε όμως ταυτόχρονα, ότι η ενίσχυση των περιφερειακών πόλεων με ένα μέρος των εξοικονομούμενων από τον περιορισμό των ελλειμμάτων των φορέων της πρωτεύουσας, προκειμένου να αποκτήσουν και οι περιφερειακές πόλεις ικανοποιητική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, αποτελεί ελάχιστη αποκατάσταση ίσης μεταχείρισης των πολιτών της περιφέρειας.

Το αίτημα τούτο, το οποίο προβάλλεται σταθερά από την ΚΕΔΚΕ από το 2005 και εντεύθεν, οδήγησε στην εφαρμογή του Προγράμματος ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ, η πρώτη περίοδος εφαρμογής του οποίου, έληξε την 28^η Φεβρουαρίου 2010. Το ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ αποτέλεσε το πρώτο ουσιαστικό βήμα για την ενίσχυση των συγκοινωνιών της ελληνικής περιφέρειας από δημόσιους πόρους, με σημαντικά θετικά πρακτικά αλλά και πολιτικά αποτελέσματα. Επέτρεψε δε στους ΟΤΑ να

εμπλακούν για πρώτη φορά στον σχεδιασμό των συγκοινωνιών και να έχουν ουσιαστικό λόγο όσον αφορά τα επιθυμητά επίπεδα εξυπηρέτησης των πολιτών τους.

Τα παραπάνω αποτελούν σημαντικές κατακτήσεις ανεξάρτητα από την επί μέρους αξιολόγηση των αποτελεσμάτων σε κάθε μια περιοχή, και, προφανώς, ανεξάρτητα από τη δική μας θετική εμπειρία από την εφαρμογή του στην Πάτρα.

Σε μία περίοδο όπου οι έννοιες της «βιώσιμης πόλης» και της «βιώσιμης κινητικότητας» αποτελούν κοινοτική επιταγή, ή εξοικονόμηση ενέργειας και πόρων είναι αδιαμφισβήτητη ανάγκη και η ισόρροπη ανάπτυξη υιοθετείται ως πολιτική προτεραιότητα, είναι εύλογο, προγράμματα όπως το ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ, να αποκτούν στρατηγική σημασία για τη χώρα γενικά και για την περιφέρεια ειδικότερα.

Εκτιμούμε ότι, όλες οι προβληματικές συγκοινωνιακές γραμμές της υπόλοιπης χώρας θα μπορούσαν, όχι μόνο να επιβιώσουν αλλά και να βελτιωθούν σημαντικά, με μία μέση ετήσια επιδότηση μόλις 40 €/έτος ανά κάτοικο. Για την Πάτρα η επιδότηση αυτή θα ισοδυναμούσε με ποσόν της τάξεως των 5 εκατ. € ετησίως.

Η συνέχιση του προγράμματος ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ αποτελεί ζωτική ανάγκη για τον νέο Καλλικρατικό Δήμο Πατρέων. Η χρηματοδότησή του με το ποσόν της τάξεως που προαναφέρθηκε είναι αναγκαίος όρος για τη βελτίωση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, ώστε να καταστεί δυνατή η εφαρμογή πολιτικών περιορισμού του ιδιωτικού αυτοκινήτου, για τις οποίες ομονοούν επί της αρχής όλες οι παρατάξεις του Δημοτικού Σ. Βουλής.

Μετά τημή

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ

Γιάννης Δημαράς