

## **«Μετρό Θεσσαλονίκης / Πορεία-Προοπτικές»**

### **ΕΝΑ «ΑΛΛΟ ΚΟΣΤΟΣ» ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (ΠΟΥ -ΣΥΧΝΑ- ΔΕΝ ΑΝΑΛΟΓΙΖΟΜΑΣΤΕ...)**

**Γιάννης Τόσκας**

*Διπλ. Πολιτ. Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος (MS-MUP)*

*Πρόεδρος*

*Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης*

(Ας μου επιτραπεί καταρχήν να αναφέρω ότι σήμερα εδώ, απλά, με κάποιες πρόχειρες, χονδροειδείς, ίσως, παρατηρήσεις, θα επιδιώξω να δώσω ένα εντελώς προσωπικό στίγμα -και όχι τη συλλογική άποψη/θεώρηση του Συμβουλίου μας-) σε ό,τι αφορά σε θέματα προόδου της υλοποίησης αλλά και ενός διαφορετικού «κόστους» που βαρύνει όλους και που αναγκαστικά επιφέρουν οι όποιες χρονικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση του μετρό της Θεσσαλονίκης. Είμαι ίσως λιγότερο αρμόδιος από άλλους σχετικότερους να μιλήσω για το μεγάλο αυτό έργο, και -μάλιστα-, πρέπει να παραδεχτούμε ότι οι **υπηρεσίες της αστικής συγκοινωνίας** τις οποίες εποπτεύουμε, εθίγησαν ή οχλήθηκαν σχετικά λιγότερο από άλλες λειτουργίες -μέχρι σήμερα-, εξαιτίας της κατασκευής του μετρό. Καταφέραμε, μάλιστα (μαζί με τα στελέχη της ΑΜ ΑΕ και της κοινοπραξίας), να τροποποιήσουμε για την αστική συγκοινωνία, αρκετούς τερματικούς μας χώρους, δρομολόγια, γραμμές και στάσεις, με σχετική ευκολία και συναίνεση, χωρίς να ακυρώσουμε γραμμές ή δρομολόγια. Επλήγη, βέβαια, οικονομικά σε ποσοστά μέχρι 4-5% η επιβατική κίνηση της αστικής συγκοινωνίας του ΟΑΣΘ σε αρκετές καίριες γραμμές σε σχέση με παλιότερα χρόνια, αλλά αυτό είναι ένα άλλο ζήτημα. Όσο για τη συναίνεση που ανέφερα, εμείς στο ΣΑΣΘ θα συνεχίσουμε να παλεύουμε, να τη διεκδικούμε, να την κερδίζουμε, ζώντας στην «πόλη της μη συναίνεσης»...

Θα προσπαθήσω να μην κουράσω το ακροατήριο, η εισήγηση δεν έχει στόχο να μεμψιμοιρίσει ούτε να προσφέρει κάτι νέο στην υπόθεση. Τονίζει απλά, ότι ακόμη κι ένα χρησιμότερο έργο, συμβάλλει καμμιά φορά αρνητικά προσωρινά, συμβάλλει δηλαδή σε ένα απίστευτα υψηλό **κόστος για όλους** όσοι ζούμε στην πόλη, σε εποχές «ισχνών αγελάδων». Με λίγα λόγια, θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε πρόχειρα μια η αριθμητική επίπτωση στο κόστος μετακινήσεων στην πόλη, εξαιτίας της διαφανόμενης μη ολοκλήρωσης του έργου

στις συμβατικές ημερομηνίες (της κυρωμένης στη Βουλή των Ελλήνων σύμβασης κατασκευής του έργου). Αναγκαστικά, επομένως, θα αναφερθώ και σε κάποιους αριθμούς.

**«Υποθέσεις»:** Όταν το έτος 2000 εκπονούνταν από ομάδες επιστημόνων η «Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη στο Πολεοδομικό Συγκρότημα και την Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης», εκτιμήθηκε αφενός ότι το αργότερο μέχρι το 2014, **θα έχουμε μετρό** στη Θεσσαλονίκη και, αφετέρου, ότι αυτό (στις γραμμές κορμού τουλάχιστον) θα απορροφήσει σχεδόν το 10-12% του συνόλου των καθημερινών **μετακινήσεων** στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, που -με τη σειρά τους- είχε εκτιμηθεί ότι θα αγγίζουν τον αριθμό πλέον των 2.000.000 συνολικά (στα τέλη του 2012-2013).

**«Γεγονότα»:** Έκτοτε, πέρασαν δέκα χρόνια, το μετρό ξεκίνησε συμβατικά να κατασκευάζεται (ωστόσο ως αντικείμενο δεν έχει ακόμη φθάσει στα μισά), τα λεωφορεία του Ο.Α.Σ.Θ. αυξήθηκαν κατά 12% (έγιναν συνολικά 603/ από 536), ο πληθυσμός του πυρήνα της πόλης μειώθηκε ή έμεινε στάσιμος, ωστόσο, τα προάστια γιγαντώθηκαν κατά 200.000 άτομα περίπου και οι ανάγκες μετακινήσεων αυξήθηκαν. Μέσα σε μια μόλις δεκαετία, οι συνήθειες και οι τύποι μετακινήσεων μεταβλήθηκαν (ποιος αγνοεί σήμερα τις μετακινήσεις Πυλαία-Καλαμαριά, Εύοσμος-κέντρο;), ο δείκτης ιδιοκτησίας των Ι.Χ. στην περιοχή αυξήθηκε κατά 40% (από 275 έγινε σχεδόν 400 οχήματα ανά 1000 κατοίκους) και ο αριθμός τους στο νομό αυξήθηκε συνολικά κατά 170.000 περίπου.

**«Η γκρίζα λυπητερή»:** Εκτιμάται **σήμερα** ότι ο καθημερινός «μέσος» χρόνος μετακινήσεων (με Ι.Χ.) είναι ίσος με (45)-(50) λεπτά της ώρας για όποιον κινείται και, άρα, εκτιμάται ότι υφίσταται ένα επαγόμενο ημερήσιο κόστος μετακίνησης ανά μετακινούμενο το οποίο αγγίζει τα €10. Ο χρόνος που χρειαζόμαστε για να βρούμε θέση και να σταθμεύσουμε και να αποχωρήσουμε είναι το λιγότερο περίπου 20-25 λ. (μετριοπαθώς εκτιμώμενος, δηλ. με αντίστοιχο κόστος στάθμευσης στα €2 περίπου) και συνυπολογίζουμε ένα (επίσης 'λιτό') κόστος συντήρησης του Ι.Χ. μας (από αναγωγή) το οποίο εκτιμάται σε €2/ημ. ανά όχημα ανά ιδιοκτήτη.

Όλα αυτά, αθροίζονται σε ένα χονδρικό **«γενικευμένο» κόστος μετακίνησης Ι.Χ.** ίσο με 12-14€/ημ. (το λιγότερο). Αν υπολογίσουμε τα δυο (περίπου) χρόνια της ήδη επίσημα δηλωθείσας (καθ)υστέρησης παράδοσης του έργου του μετρό, καταλήγουμε σε **(ελάχιστο) κόστος/ απώλεια:**

12 € ανά κάτοχο ΙΧ ανά ημέρα X 200.000 μετακινήσεις ανά κάτοχο ανά ημέρα (αριθμός μετακινήσεων οι οποίες θα είχαν αναληφθεί από το μετρό) = απώλεια σχεδόν 2.500.000€ ανά ημέρα, δηλαδή σχεδόν 900.000.000 ευρώ/ έτος ή 1.8 δις € συνολικά (αν περιορίσουμε σε δύο μόνο τα χρόνια καθυστέρησης...).

Επισημαίνουμε εκ νέου ότι, τα πράγματα με τους αριθμούς δεν είναι πάντα όπως απλά τα υπολογίζουμε στο χαρτί... Υποθέτουμε για παράδειγμα, ότι όταν γίνει το έργο, θα υπάρξει -σε έναν βαθμό- και κόστος λόγω χρήσης του έργου/ δηλ. εισιτήριο αλλά και αναγκαία «εξισορρόπηση», ένα «κέρδος» μετακινήσεων -δηλαδή- με αναδιαρθρώσεις, άρα, ένας αριθμός μετακινήσεων θα οδεύσει προς άλλα «συμπληρωματικά» μ.μ.μ. ή θα παραμείνει λάτρης του ΙΧ (εκτιμάται συνολικά στο 15%-20% του παραπάνω), καταλήγουμε στο αποτέλεσμα ότι –μέσα σε 2,5 περίπου χρόνια-, θα απωλέσουμε, θα πετάξουμε σε καλάθι αχρήστων, περίπου 2 δις ευρώ, εξαιτίας «αργοπορίας» ή μέτριας εκτίμησης των χρόνων υλοποίησης αυτού του μεγάλου έργου της Θεσσαλονίκης...

- Ξέρετε, λοιπόν, πόσες επεκτάσεις θα ήταν εφικτό να γίνουν με ένα κονδύλι αυτού του ύψους; Πάνω από 25 Km για επεκτάσεις!
- Ξέρετε πόσες γραμμές τραμ ή προαστιακού σιδηρόδρομου θα μπορούσαν να είχαν μελετηθεί και κατασκευασθεί στη Θεσσαλονίκη, έχοντας υπόψη το παραπάνω;; σχεδόν 100 Km νέων μέσων σταθερής τροχιάς αστικού ή περιαστικού τύπου
- Ξέρετε πόσες εκατοντάδες σύγχρονα αστικά λεωφορεία κάθε είδους, θα μπορούσε να προμηθευτεί είτε ο Ο.Α.Σ.Θ. (είτε άλλος ιδιώτης) είτε το Ελληνικό Δημόσιο (να χρηματοδοτήσει, να διαθέσει σε δήμους κ.λπ.);; ενδεχόμενα πάνω από (400) και – ταυτόχρονα-:
- να χρηματοδοτήσει (2) νέους σύγχρονους χώρους αμαξοστασίων, (3) μεγάλους χώρους σταθμούς μετεπιβίβασης, (3) νέους σύγχρονους χώρους στάθμευσης και (15) νέους κόμβους και αρτηρίες εντός του αστικού ιστού, να διασώσει και να αναδείξει αρχαιολογικές έρευνες και ευρήματα, να χρηματοδοτήσει, να μελετήσει και να αναδιαρθρώσει την αστική συγκοινωνία, να σχεδιάσει και να λειτουργήσει γραμμές κορμού, να αυξήσει συχνότητες εξυπηρέτησης, να συνδυάσει τις υπηρεσίες αστικής και περιαστικής μετακίνησης, να δομήσει ένα ξεκάθαρο πλαίσιο διαλειτουργικότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς, να αναδιαρθρώσει δρομολόγια και μοντέλα μετακίνησης, να φτιάξει «ανθρώπινη» και καθημερινά «βιώσιμη» Θεσσαλονίκη...

(σημ.: στα παραπάνω έγιναν καταρχήν **υποθέσεις και πρόχειροι υπολογισμοί**. Δεν λήφθηκαν υπόψη η εξόχως θετική αναμενόμενη μελλοντική διάχυση από τα οφέλη στην κοινωνία, τα πολλαπλασιαστικά οφέλη στην ταυτότητα της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, εξαιτίας των ευρημάτων και των ερευνών από τις αρχαιολογικές ανασκαφές, οι όποιες οικονομικές ζημιές των εμπόρων της περιοχής και της εμπορικής κίνησης της πόλης, καθώς άλλα διοικητικής και τεχνικής φύσεως κόστη πχ από σπατάλες σε καύσιμα κίνησης των μέσων και τις καθυστερήσεις, ρήτρες σύμβασης του ΟΑΣΘ, ρήτρες εργολαβικές, θέματα υποχρεώσεων και συμβάσεων κ.λπ. τα οποία ενδεχομένως εκτοξεύουν ψηλότερα ή θα ισοφαρίσουν ή θα υποσκελίσουν και θα μεταβάλλουν πολύ τις όποιες αριθμητικές ‘λύσεις’).

Όποιες κι αν είναι αυτές, ωστόσο, ας βρούμε τους τρόπους ως τεχνικοί ΝΑ διαψεύσουμε τους κακούς μας εαυτούς, ΝΑ ΠΡΟΧΩΡΗΣΟΥΜΕ, με τη γνώση και την πείρα που πήραμε ως τώρα, σαν να ξεκινάμε το έργο σήμερα, -ΕΣΤΩ ΚΑΙ ΤΩΡΑ- ΑΣ ΣΚΕΠΤΟΜΑΣΤΕ ΣΩΣΤΑ, ΕΣΤΩ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΠΙΣΤΩΜΕΝΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ/ ΧΩΡΙΣ ΑΛΛΗ «ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ»!