



Οι Προτάσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας Αθήνα, Οκτώβριος 2011

Τον Δεκέμβριο του 2010 ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) δημοσιοποίησε τις θέσεις του για την δημιουργία Μητροπολιτικών Οργανισμών Πολεοδομίας και Μεταφορών και επεσήμανε ότι *«απαιτείται ο μετασχηματισμός των συμβατικών πολεοδομικών και κυκλοφοριακών μηχανισμών και η μετεξέλιξη των θεσμικών και οργανωτικών δομών»* και ακόμη ότι *«στο πλαίσιο αυτό, φορείς που παραδοσιακά αντιμετώπιζαν το σχεδιασμό ως μια στατική διαδικασία με στεγανά, θα πρέπει να μετεξελιχθούν σε δομές πιο ανοιχτές και δυναμικές»*.

Οι παραπάνω επισημάνσεις είναι και σήμερα επίκαιρες, ειδικά όταν αναφέρονται στις προτεραιότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας / Αττικής 2021, και σχετίζονται με το κείμενο για τις στρατηγικές που έχει θέσει σε διαβούλευση το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, (ΥΠΕΚΑ). Σε ότι αφορά στη Συγκοινωνιακή Πρόταση του Ρυθμιστικού Σχεδίου, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων επισημαίνει τα εξής:

A. Εισαγωγική τοποθέτηση για το Ρυθμιστικό Σχέδιο

1. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της πόλης αποτελεί το κατεξοχήν απαραίτητο **εργαλείο για την ανάπτυξη και λειτουργία της πόλης** και η τακτική επικαιροποίησή του πρέπει να θεσμοθετηθεί (τουλάχιστον κάθε δεκαετία), ώστε να συμπεριλαμβάνει κάθε φορά τις σύγχρονες κατευθύνσεις σχεδιασμού και οργάνωσης. Το συγκοινωνιακό σύστημα αποτελεί τον κορμό της ανάπτυξης και της λειτουργίας των πόλεων και για το λόγο αυτό απαιτείται μία ολοκληρωμένη συγκοινωνιακή πρόταση καθώς και κατάλληλη ενσωμάτωσή της στο συνολικό Ρυθμιστικό Σχέδιο. Το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας έχει πληρώσει ακριβώς την - για δεκαετίες - μη ολοκληρωμένη επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου της και των συγκοινωνιακών συστημάτων αυτού.

2. Τις τελευταίες δεκαετίες το **Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας παραμένει ανεκτέλεστο χωρίς πραγματικό αντίκρισμα** στην πόλη. Επιπλέον ο χωροταξικός / πολεοδομικός και ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός δεν συμβαδίζουν χρονικά, ενώ η πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων στην Πρωτεύουσα καθώς και το αναποτελεσματικό σχετικό νομοθετικό πλαίσιο εφαρμογής καθιστούν γρήγορα ανεπίκαιρο και ανεφάρμοστο κάθε Ρυθμιστικό Σχέδιο. Αποτέλεσμα αυτού είναι οι εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες να προωθούν και ενίοτε να υλοποιούν έργα και παρεμβάσεις μικρής και μεγάλης κλίμακας με βάση είτε την πολιτική συγκυρία είτε άλλους - κατά κανόνα βραχυπρόσθεσμούς - σχεδιασμούς. Παράλληλα το εκάστοτε Ρυθμιστικό Σχέδιο χρησιμοποιείται συχνά για την εξυπηρέτηση των κάθε λογής



αντιδράσεων και συμφερόντων που θέλουν να καθυστερήσουν ή να σταματήσουν, στο Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣΤΕ), ένα έργο ή μία παρέμβαση, συχνά ενάντια στις πραγματικές επιταγές του Ρυθμιστικού Σχεδίου και τις βιώσιμης ανάπτυξης της πόλης.

Το προτεινόμενο Ρυθμιστικό Σχέδιο πρέπει συνεπώς πρώτιστα να καθορίσει περιοριστικά τον τρόπο εφαρμογής του, ώστε να υπάρχει «συμπόρευση» των χωροταξικών και πολεοδομικών επιλογών με τα συγκοινωνιακά και μεταφορικά δίκτυα.

3. Κρίνεται ιδιαίτερα θετικό ότι **το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο έλαβε υπόψη τις προτάσεις που έχουν κατά καιρούς καταθέσει οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι**, όπως εξειδικεύουν οι θέσεις του ΣΕΣ για τη στρατηγική για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και η προηγούμενη πρόταση του Ρυθμιστικού Σχεδίου, με αποτέλεσμα μία σχετικά πλήρη εξέταση των συγκοινωνιακών ζητημάτων. Είναι σκόπιμο αυτή η αναβάθμιση του ρόλου των Συγκοινωνιολόγων να θεσμοθετηθεί στον ΟΡΣΑ με τις κατάλληλες δομικές και οργανικές βελτιώσεις.

4. Ο προτεινόμενος **αναλυτικός κατάλογος όλων των υφιστάμενων και μελλοντικών συγκοινωνιακών συστημάτων**, με εξαίρεση τις σοβαρές ελλείψεις στα μεγάλα έργα (μετρό, οδικό άξονες), αποτελεί μία ιδιαίτερα χρήσιμη συνεισφορά στην τεκμηρίωση μελλοντικών αποφάσεων. Είναι απαραίτητη όμως η προσθήκη μίας διατύπωσης που να επιτρέπει την προσθήκη νέων - μη συγκεκριμένων σήμερα - συγκοινωνιακών συστημάτων, ώστε αυτά να μην κρίνονται παράνομα από το ΣΤΕ όταν και όποτε αυτό κληθεί να αποφανθεί.

5. **Ο χρονικός ορίζοντας του 2021 δεν ενδείκνυται για ένα Ρυθμιστικό Σχέδιο και είναι ανεπαρκής για ένα το Ρυθμιστικό Σχέδιο μητροπολιτικής περιοχής.** Με βάση την προηγούμενη εμπειρία ο ελάχιστος χρόνος θα ήταν η 15ετία, ενώ θα ήταν μάλλον ορθότερο η περίοδος να καθοριστεί σε 20 έως 25 χρόνια. Όταν τίθεται ένας τόσο κοντινός χρονικός ορίζοντας (για παράδειγμα το 2021) τότε πρόκειται για ένα Πρόγραμμα Δράσης, ενώ όταν τίθεται μακρινός χρονικός ορίζοντας (το 2031 για παράδειγμα), πρόκειται ουσιαστικά για Ρυθμιστικό Σχέδιο. Ο κοντινός χρονικός ορίζοντας μπορεί βέβαια να χρησιμοποιηθεί ως ενδιάμεσος στόχος του Ρυθμιστικού Σχεδίου. Κατά συνέπεια, όλοι οι στόχοι και οι δράσεις του προτεινόμενου Σχεδίου είναι αναγκαστικά περιορισμένοι και οπωσδήποτε απέχουν σημαντικά από το νέο όραμα που έχει ανάγκη η Αθήνα, ειδικά για την εποχή ανάπτυξης που πρέπει να ακολουθηθεί ώστε και να βγούμε από την οικονομική κρίση, αλλά και να αποφευχθεί η δημιουργία νέων στρεβλώσεων και και αγκυλώσεων.

6. Στο **προτεινόμενο Σχέδιο πρέπει να καθοριστούν συγκεκριμένες προτεραιότητες δράσεων** που θα λαμβάνουν υπόψη συγκεκριμένους τρόπους χρηματοδότησης. Οι θεωρητικές αναζητήσεις που προϋποθέτουν ανεξάντλητους οικονομικούς πόρους και εναποθέτουν τα πάντα στις Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) και θεωρούν ακόμη ότι υπάρχει ανεξάντλητος χώρος και χρόνος για



την υλοποίηση των έργων, έχουν ως αποτέλεσμα τη στρεβλή ανάπτυξη και τελικά είναι σε βάρος των αναγκών και επιβεβλημένων συγκοινωνιακών παρεμβάσεων.

7. Επιπλέον, η **έλλειψη συνεργασίας και κοινής πρότασης με τους καθ' ύλην αρμόδιους** για την εφαρμογή του Σχεδίου, δηλαδή το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥΠΥΜΕΔΙ), την Περιφέρεια Αττικής και τους Δήμους, αποτελεί **εγγύηση για την αποτυχία** και τη μη εφαρμογή του Σχεδίου, όπως δηλαδή γίνεται τις τελευταίες δεκαετίες. Είναι αδιανόητο ο σχεδιασμός της συγκοινωνιακής υποδομής να αποφασίζεται με την απουσία των φορέων που κατασκευάζουν και λειτουργούν τις συγκοινωνιακές υποδομές. Είναι επιτέλους αναγκαία και απαραίτητη η ίδρυση και η θεσμοθέτηση του Μητροπολιτικού Φορέα, που πολλάκις στο παρελθόν έχει εξαγγελθεί, ώστε να υπάρξει συγκεντρωτική και συνολική αντίληψη των απαιτήσεων και των τρόπων εξυπηρέτησης των μετακινήσεων στον Νομό Αττικής.

8. Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων πιστεύει όμως ότι το οποιοδήποτε Ρυθμιστικό Σχέδιο είναι καλύτερο από το να μην υπάρχει καθόλου Ρυθμιστικό Σχέδιο. Κατά συνέπεια, τόσο επί της διαδικασίας όσο και επί της ουσίας, ο ΣΕΣ πιστεύει ότι **το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας πρέπει να θεσμοθετηθεί το συντομότερο δυνατόν**. Απαιτείται, όμως, η βελτίωση του υπάρχοντος σχεδίου και η συμπλήρωσή του (με βάση και τις προτάσεις του ΣΕΣ) ώστε το νέο Σχέδιο να μπορέσει σταδιακά να εξελιχθεί σε πραγματικό εργαλείο ανάπτυξης της Πρωτεύουσας της Ελλάδας.

B. Οι βασικές συγκοινωνιακές αστοχίες του Ρυθμιστικού Σχεδίου

1. **Στις συγκοινωνιακές προτάσεις του Σχεδίου λείπει εμφανώς η ολοκληρωμένη συγκοινωνιακή προσέγγιση.** Η πρόταση για την πολιτική βιώσιμης κινητικότητας περιλαμβάνει τη θεωρία των σύγχρονων τάσεων, χωρίς όμως να προτείνει μία ρεαλιστική ένταξη της πολιτικής αστικής κινητικότητας στις πραγματικές περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές ανάγκες αλλά και δυνατότητες της Αθήνας. Στη συγκοινωνιακή πρόταση δίνεται έμφαση στις περισσότερο φιλικές στο περιβάλλον μετακινήσεις (πεζοί, ποδήλατο, ΜΜΜ) χωρίς όμως να περιλαμβάνεται και μια αξιόπιστη λύση για την τεράστια ζήτηση αστικών και περιαστικών μετακινήσεων που στηρίζουν την οικονομία της πόλης και της χώρας. Αυτές οι ελλειπείς και θεωρητικές αναζητήσεις ήταν άλλωστε ιστορικά εκείνες που καθιστούσαν ανεφάρμοστα τα Ρυθμιστικά Σχέδια στην Ελλάδα.

2. Το αποτέλεσμα ήταν αναμενόμενο αφού **δεν υπήρξε συγκοινωνιακός σχεδιασμός με συνολική θεώρηση και ευθύνη για τη συγκοινωνιακή πρόταση.** Η έλλειψη συγκοινωνιακού σχεδιασμού με συνολική ευθύνη είναι εμφανής και από το γεγονός ότι η σύνθεση των συζητήσεων της Επιτροπής των Συγκοινωνιολόγων ήταν μονομερής υπέρ των ελαφρών επεμβάσεων και εις βάρος των απαραίτητων σημαντικών συγκοινωνιακών έργων και παρεμβάσεων. Είναι εσφαλμένο να υποστηρηχθεί ότι τα συγκοινωνιακά δίκτυα της Αθήνας και του Νομού (οδικά,



σιδηροδρομικά και δίκτυα MMM) έχουν ολοκληρωθεί, και ως εκ τούτου απαιτούνται μόνον «ήπιες» επεμβάσεις.

3. **Η συγκοινωνιακή πρόταση του Σχεδίου δεν είναι αναπτυξιακή ούτε περιβαλλοντική.** Βασίζεται στην άρνηση ή και την κατάργηση των μεγάλων έργων που συμπεριλαμβάνουν και δίκτυο μετρό και περιφερειακούς οδικούς άξονες, έργα που μπορούν να δώσουν ουσιαστικές λύσεις στη σημερινή συγκοινωνιακή ασφυξία της Αθήνας. Η συνύπαρξη οδικών Έργων και Έργων Προαστιακού Σιδηροδρόμου απεδείχθη επιτυχής στο παρελθόν ενώ ο διαχωρισμός τους δεν επιτυγχάνει τους στόχους που για δεκαετίες είχαν τεθεί σχετικά με τη σύνδεση των λιμανιών της Αττικής με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα. Η καθυστέρηση στην υλοποίηση των απαραίτητων έργων με την κατασκευή και δημιουργία ενός ευρύτατου δικτύου μετρό και η ολοκλήρωση των οδικών έργων της Αθήνας θα στερήσει για αρκετά χρόνια την κυκλοφοριακή ανακούφιση της πόλης. Είναι απορίας άξιο γιατί οι βασικές συγκοινωνιακές προτάσεις του νέου Σχεδίου φαίνονται κατώτερες της προηγούμενης πρότασης του Ρυθμιστικού Σχεδίου.

4. Η πρόταση για τις **υποδομές σε Μέσα Σταθερής Τροχιάς κρίνεται ατεκμηρίωτη και παρουσιάζει σημαντικές ατέλειες.** Η μαξιμαλιστική έμφαση στον «ακριβό» Προαστιακό Σιδηρόδρομο και στο «χαμηλής χωρητικότητας και υψηλών ελλειμμάτων Τραμ» δεν τεκμηριώνεται ούτε συγκοινωνιακά ούτε οικονομικά. Η περαιτέρω επέκταση του Προαστιακού είναι προφανές ότι είναι εκτός συζητήσεως για τα επόμενα 20 τουλάχιστον χρόνια. Αυτό είναι απολύτως σαφές αφού καμία τέτοια επέκταση δεν δικαιολογείται σε τεχνικοοικονομική βάση (έσοδα, κόστος κατασκευής, απαλλοτριώσεις, περιβαλλοντικά & κοινωνικά οφέλη). Επομένως, η πρόταση αυτή είναι σαφώς εκτός των αναγκών αλλά και των δυνατοτήτων της Χώρας για το προβλεπόμενο μέλλον. Τα σαφή και αναμφισβήτητα πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου πρέπει να αξιοποιηθούν σε άλλα πεδία εφαρμογής. Έτσι, ο περιορισμός του δικτύου Μετρό με την ανάπτυξη μόνο της νέας Γραμμής 4 δίνει στο προτεινόμενο Σχέδιο τον χαρακτήρα σχεδίου εφαρμογών μέτρων χαμηλού βεληνεκούς που θα διατηρήσει και θα επιτείνει την συγκοινωνιακή ανεπάρκεια των δικτύων του Νομού. Πάντως, η εισαγωγή των Διαδρόμων Αποκλειστικής Κυκλοφορίας MMM αποτελεί μία πολύ θετική πρόταση η οποία μπορεί να εφαρμοστεί με σχετική ευκολία.

5. Η **μη πρόβλεψη της ολοκλήρωσης των περιφερειακών οδικών δακτυλίων αποτελεί θεμελιώδη αστοχία** του προτεινόμενου Σχεδίου, δείγμα της έλλειψης ολοκληρωμένης και βιώσιμης πρότασης για τη διαχείριση της ζήτησης της οδικής κυκλοφορίας. Σε ένα οραματικό και αναπτυξιακό Ρυθμιστικό Σχέδιο θα περίμενε κανείς να προτείνονται οι βασικές οδικές υποδομές που χρειάζεται η μελλοντική ανάπτυξη και να εισάγονται, έστω θεωρητικά, προτάσεις για να κλείσουν οι οδικοί δακτύλιοι (ακόμη και στο μέτωπο της θάλασσας με την υποθαλάσσια σύνδεση Ελληνικού - Περάματος), η σύνδεση των λεκανοπεδίων με την υλοποίηση των κατάλληλων έργων. Απαιτείται σαφής πρόβλεψη για την οδική σύνδεση των τεσσάρων λιμανιών της Αττικής (Πειραιάς, Ραφήνα, Λαύριο, Ελευσίνα) με οδικό



δίκτυο υψηλών προδιαγραφών. Πρέπει να προβλεφθεί η επέκταση της Αττικής Οδού στο τμήμα Σταυρού-Ραφήνας (απομένει ένα μικρό μόνο τμήμα μέχρι την Ραφήνα) ενώ απαιτείται η σύνδεση του λιμανιού με το Αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος». Πρέπει επίσης να προβλεφθεί και η οδική επέκταση μέχρι το νέο ανακατασκευασμένο λιμάνι του Λαυρίου, επέκταση σχετικά εύκολη κατασκευαστικά και μικρού κόστους. Η σύνδεση του Κέντρου της Αθήνας (περιοχή Χίλτον) με την Περιφερειακή Υμηττού (μέσω παράκαμψης της Καισαριανής), καθώς και οι άξονες για τη μελλοντική ανάπτυξη των περιοχών της Ανατολικής και Βόρειας Αττικής (Ραφήνα – Κρουονέρι) πρέπει να συμπεριληφθούν στο Ρυθμιστικό ώστε να υπάρξει ανακούφιση του κορεσμένου κυκλοφοριακά δικτύου της Καισαριανής. Χωρίς αυτές τις προβλέψεις, **το καταστροφικό μοντέλο των τελευταίων δεκαετιών με την ανεξέλεγκτη οικιστική ανάπτυξη** (που δεν την σταματούν οι θεωρητικοί νόμοι απαγόρευσης), **θα συνεχίσει να προηγείται των συγκοινωνιακών υποδομών**, με αποτέλεσμα τη νομοτελειακή υποβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής.

Γ. Οι προτάσεις του ΣΕΣ

1. **Βασικός στόχος** του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας πρέπει να είναι η ισορροπημένη ανάπτυξη στο σύνολο της Μητροπολιτικής Περιοχής και κατ' επέκταση και στο Σύνολο του Νομού Αττικής. Τόσο οι **περιβαλλοντικοί** στόχοι (εξοικονόμηση ενέργειας, μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ορθολογική χρήση του φυσικού κεφαλαίου), όσο και οι **κοινωνικοί στόχοι** (εξασφάλιση οικονομικά προσιτής, χρονικά αξιόπιστης, ασφαλούς και ευέλικτης μετακίνησης για όλες τις ομάδες πληθυσμού) **και ειδικά οι οικονομικοί στόχοι** (βέλτιστη διαχείριση των πόρων κατασκευής και λειτουργίας των συγκοινωνιακών συστημάτων) πρέπει να εξυπηρετούνται με τελικό απώτερο στόχο την ισορροπημένη εξυπηρέτηση των αναγκών και δυνατοτήτων της πόλης.

2. Πάγια αρχή για την ανάπτυξη του συγκοινωνιακού συστήματος μιας πόλης είναι ότι η **εξυπηρέτηση γύρω από τις κεντρικές περιοχές πρέπει να γίνεται με δίκτυο περιφερειακών οδικών αξόνων για να σταματήσει η διαμπερής κυκλοφορία και μέσα στα κέντρα με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και με ήπιους τρόπους μετακίνησης**. Όσο δεν ολοκληρώνονται οι οδικοί δακτύλιοι, τόσο θα πνίγεται η πόλη στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων και θα υποβαθμίζεται το περιβάλλον και η ποιότητα ζωής.

3. Ταυτόχρονα θα πρέπει **να υιοθετείται η αρχή του «ο επιβαρύνων πληρώνει»**, που σημαίνει πρακτικά την υιοθέτηση μέτρων οικονομικής επιβάρυνσης (ή άλλου είδους επίπτωση π.χ. απαγόρευσης πρόσβασης) σε οχήματα και μέσα μεταφορών που επιβαρύνουν το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής σε συγκεκριμένες περιοχές. Μια τέτοια δυνατότητα πρέπει να υπάρχει ως επιλογή στο Ρυθμιστικό Σχέδιο αλλά να υπάρχουν και οι αναγκαίες προϋποθέσεις εφαρμογής της, ενώ θα πρέπει να θεσμοθετηθούν εξαρχής κανόνες για την υλοποίηση της αρχής αυτής καθώς και για την διάθεση των τυχών εσόδων από την εφαρμογή της, είτε μέσω «αστικών» διοδίων είτε μέσω άλλου τρόπου είσπραξης, στη χρηματοδότηση του ίδιου του



συγκοινωνιακού συστήματος ώστε τα έσοδα να μην καλύπτουν κρατικά ελλείματα αλλά να χρηματοδοτούν το ίδιο το σύστημα, την βελτίωση και την επέκταση του.

4. Για τη προώθηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και των ήπιων τρόπων μετακίνησης απαιτείται η δημιουργία αποκλειστικών διαδρόμων χρήσης για τα **MMM τα δίκυκλα και τα ποδήλατα και εκτεταμένες πεζοδρομήσεις** (τουλάχιστον για τις κεντρικές περιοχές), που όμως δεν πρέπει να οδηγήσουν σε επεκτάσεις τραπεζοκαθισμάτων και δημιουργία χώρων παράνομης στάθμευσης. Η αστυνόμευση αποτελεί αναγκαίο μέτρο για την επιτυχία του εγχειρήματος και η καταγραφή των παραβάσεων (πχ των λεωφορειολωρίδων) πρέπει πλέον να γίνεται με σύγχρονα τεχνολογικά μέσα και συσκευές που δεν απαιτούν την παρουσία εκατοντάδων τροχονόμων, ούτε δίνουν στην συνέχεια την δυνατότητα του γνωστού «σβησίματος», πρακτική που συνεχίζεται αμείωτη, με αποτέλεσμα να υπάρχει η γνωστή έλλειψη σεβασμού στους κανόνες κυκλοφοριακής συμπεριφοράς με τα επίσης γνωστά τραγικά αποτελέσματα στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

5. Καθοριστική προϋπόθεση για την ουσιαστική εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου αποτελεί η **ριζική αλλαγή του υφιστάμενου πολύπλοκου και αναποτελεσματικού θεσμικού πλαισίου** για την ανάπτυξη και τη λειτουργία της ελληνικής πόλης και των συγκοινωνιακών συστημάτων. Χρειάζεται καταρχήν απλοποίηση του θεσμικού πλαισίου και μία ευέλικτη εξειδίκευση της εφαρμογής του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Επιπλέον, χρειάζεται η υιοθέτηση τεχνικών προδιαγραφών σχεδιασμού και μελετών καθώς και εγχειριδίων καλών πρακτικών για όλες τις συγκοινωνιακές παρεμβάσεις.

6. Για την τεκμηρίωση των συγκοινωνιακών λύσεων και των σχετικών προτεραιοτήτων εφαρμογής είναι απαραίτητη η **εκπόνηση μιας νέας Γενικής Συγκοινωνιακής Μελέτης της Αθήνας**, η οποία θα επικαιροποιείται ανά δεκαετία και θα προηγείται χρονικά των αναθεωρήσεων του Ρυθμιστικού. Σχεδιασμός που θα επιτρέπει τη συγκριτική αξιολόγηση όλων των εναλλακτικών πολιτικών και λύσεων και της επιρροής τους στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος, στην ανάπτυξη της πόλης και στην εν γένει ποιότητα ζωής στην πόλη. Η σωστή συγκοινωνιακή μελέτη με τη χρήση των κατάλληλων μοντέλων θα επιτρέπει τη συνεχή εκτίμηση των νέων δεδομένων και την τεκμηρίωση των καταλληλότερων λύσεων σε κάθε φάση εφαρμογής του Ρυθμιστικού Σχεδίου

7. Επιπλέον, βασική προϋπόθεση για την αποτελεσματική εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου αποτελεί η **συστηματική παρακολούθηση** της εφαρμογής και των αποτελεσμάτων των επεμβάσεων στην πόλη και στη συγκοινωνιακή της υποδομή, έτσι ώστε να είναι δυνατή η αξιολόγηση της εφαρμογής του και ο επαναπροσδιορισμός των κατευθύνσεων του και η επικαιροποίηση των προτεινόμενων επεμβάσεων και έργων σε τακτά χρονικά διαστήματα.

8. Τέλος, καθοριστικής σημασίας προϋπόθεση αποτελεί η **οργανωμένη ενημέρωση και συμμετοχή** όλων των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών σε όλες τις



φάσεις, σχεδιασμού, μελέτης, υλοποίησης και λειτουργίας των νέων έργων και επεμβάσεων.

Δ. Η επόμενη μέρα

Οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι επικροτούν και ενθαρρύνουν τον διάλογο και την έκφραση διαφορετικών απόψεων. Ο ΣΕΣ πιστεύει ότι το κόστος της αδράνειας είναι πολύ μεγαλύτερο από το κόστος των συγκοινωνιακών επεμβάσεων και έργων στην Αττική και για τον λόγο αυτό υποστηρίζει ότι **το προτεινόμενο Ρυθμιστικό Σχέδιο πρέπει να ψηφιστεί και να αρχίσει να εφαρμόζεται το συντομότερο δυνατόν.** Επιπλέον, η ενσωμάτωση των προτάσεων του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων στην τελική μορφή του Σχεδίου αυτού θα άρει τις σοβαρές συγκοινωνιακές αστοχίες του και θα το καταστήσει το κατεξοχήν αναπτυξιακό εργαλείο για την αναβάθμιση του συγκοινωνιακού συστήματος, του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής στην Αττική. Σε αυτήν την κατεύθυνση οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι είναι πάντοτε πρόθυμοι να συνδράμουν την Πολιτεία σε κάθε φάση σχεδιασμού, μελέτης, υλοποίησης και λειτουργίας των συγκοινωνιακών συστημάτων.