



Σύλλογος
Ελλήνων
Συγκοινωνιολόγων

Θεσμικές αδυναμίες για τη διαχείριση των αναγκών μετακίνησης στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας

Εισήγηση της Επιτροπής Μετακινήσεων στην ελληνική περιφέρεια

Άννα Γόγολα

Αθήνα, 6 Φεβρουαρίου 2013

Οδοιπορικό

“Οι μετακινήσεις στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας”, Ι

○ Ιστορικό

Το Νοέμβριο του 2008 ο ΣΕΣ απευθύνθηκε σε **70 Δήμους της περιφέρειας και στα μέλη του**, αποστέλλοντας ερωτηματολόγια, με σκοπό τη συλλογή πληροφοριών που αφορούσαν κυρίως:

- στην οργάνωση των δημοτικών υπηρεσιών για την αντιμετώπιση θεμάτων σχετικών με τις μετακινήσεις στις πόλεις ,
(διοικητικές & οικονομικές πρωτεύουσες Νομών, πόλεις με πληθυσμό ≥ 10.000 μόνιμοι κάτοικοι),
- στα μέτρα που λαμβάνονται και τις πρακτικές που εφαρμόζονται για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας των οχημάτων, της ζήτησης για στάθμευση, των συγκοινωνιών, των μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο, της οδικής ασφάλειας, κλπ.,

ώστε αφού αξιολογηθούν, να διατυπωθούν θέσεις αναφορικά με θεσμικές και οργανωτικές αδυναμίες και να προταθούν ιεραρχημένες επιστημονικές λύσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι ΟΤΑ. ([Πίνακας 1: Επιλεγείσες πόλεις](#))

Το ερωτηματολόγιο ήταν οργανωμένο στις ακόλουθες 7 θεματικές ομάδες:

- Οργάνωση υπηρεσιών σε θέματα κυκλοφοριακής διαχείρισης
- Πολεοδομικός & Κυκλοφοριακός σχεδιασμός
- Έργα
- Διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης
- Διαχείριση κινητικότητας
- Οδική ασφάλεια
- Λοιπά θέματα: περιγραφή και ιεράρχηση προβλημάτων

Επιλεγείσες πόλεις για συμμετοχή στην έρευνα

Κριτήριο	α/α	Πόλη	Συμμετοχή στην έρευνα
1	1	Αλεξανδρούπολη	✓
	2	Κομοτηνή	
	3	Ξάνθη	
	4	Καβάλα	✓
	5	Δράμα	
	6	Σέρρες	
	7	Κιλκίς	✓
	8	Έδεσσα	
	9	Βέροια	✓
	10	Κατερίνη	
	11	Πολύγυρος	
	12	Φλώρινα	
	13	Καστοριά	✓
	14	Κοζάνη	
	15	Γρεβενά	
	16	Ιωάννινα	
	17	Ηγουμενίτσα	✓
	18	Πρέβεζα	✓
	19	Άρτα	
	20	Λάρισα	✓
	21	Τρίκαλα	
	22	Καρδίτσα	
	23	Βόλος	✓
	24	Καρπενήσι	✓
	25	Λαμία	✓
	26	Άμφισσα	✓
	27	Λιβαδειά	
	28	Χαλκίδα	✓
	29	Μεσολόγγι	✓
	30	Πάτρα	✓
	31	Πύργος	
	32	Κόρινθος	
	33	Ναύπλιο	✓
	34	Τρίπολη	
	35	Σπάρτη	

Κριτήριο	α/α	Πόλη	Συμμετοχή στην έρευνα
1	36	Καλαμάτα	✓
	37	Κέρκυρα	
	38	Λευκάδα	
	39	Αργοστόλι	✓
	40	Ζάκυνθος	
	41	Μυτιλήνη	
	42	Χίος	✓
	43	Σάμος	✓
	44	Ερμούπολη	✓
	45	Ρόδος	
	46	Χανιά	✓
2	47	Ρέθυμνο	✓
	48	Ηράκλειο	✓
	49	Άγιος Νικόλαος	✓
	50	Νέα Μουδανιά	
	51	Θήβα	
3	52	Αγρίνιο	✓
	53	Άργος	✓
	54	Ορεστιάδα	✓
	55	Γιαννιτσά	
	56	Αλεξάνδρεια	
	57	Νάουσα	
	58	Πτολεμαΐδα	
	59	Τύρναβος	
	60	Φάρσαλα	
	61	Νέα Ιωνία	
	62	Ναύπακτος	
	63	Αίγιο	✓
	64	Αμαλιάδα	
	65	Λουτράκι	✓
66	Ιαλυσός		
67	Κάλυμνος		
68	Κως		
69	Νέα Αλικαρνασός	✓	
70	Ιεράπετρα		

Οδοιπορικό

“Οι μετακινήσεις στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας”, ii

ο Αποτελέσματα έρευνας #1

Η πλημμελής και ανομοιογενής συμπλήρωση των **31 ερωτηματολογίων** που ελήφθησαν, δεν επέτρεψε τη συγκριτική επεξεργασία των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν.

Παρ’ όλα αυτά από κάθε θεματική ενότητα αναδείχθηκαν τα ακόλουθα σημεία.

- **Οργάνωση υπηρεσιών σε θέματα κυκλοφοριακής διαχείρισης**

(Πίνακας 2: Οργάνωση Δημοτικών Υπηρεσιών και στελέχωση με συγκοινωνιολόγους μηχανικούς)

Οι αρμοδιότητες αντιμετώπισης θεμάτων που αφορούν στον κυκλοφοριακό & συγκοινωνιακό σχεδιασμό καθώς και τη διαχείριση των υποδομών ανήκουν στην πλειοψηφία των Δήμων στις Διευθύνσεις Τεχνικών Υπηρεσιών.

Σε όσους Δήμους υπάρχουν Τμήματα ή Γραφεία με αντικείμενο τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό δεν είναι στελεχωμένα με συγκοινωνιολόγους μηχανικούς, γεγονός που περιορίζει τις αρμοδιότητες τους.

- **Πολεοδομικός & Κυκλοφοριακός σχεδιασμός**

Καταγράφονται καθυστερήσεις στην υλοποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού και η αποσπασματικότητα (έως βαθμού πλήρους απαξίωσης) στην εφαρμογή του – όποιου – κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

- **Έργα**

Κυριαρχούν τα οδικά (τα οποία σε πολλές περιπτώσεις αποτελούν τμήματα των υπό εξέλιξη μεγάλων οδικών) και υπολείπονται σημαντικά έργα που αφορούν σε δίκτυα πεζοδρομήσεων, υποδομής ποδηλάτου και υποδομών στάθμευσης.

Οργάνωση Δημοτικών Υπηρεσιών και στελέχωση με συγκοινωνιολόγους μηχανικούς

α/α	Πόλη	Διεύθυνση / Τμήμα	Γραφείο / Τμήμα	Συγκοινωνιολόγοι
1	Καβάλα	Τεχνικών Υπηρεσιών	Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού	1
2	Βέροια	Τεχνικού - Πολεοδομίας	Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού & Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων	
3	Καστοριά	Τεχνικών Υπηρεσιών	Μελετών (κυκλοφοριακές ρυθμίσεις) Έργων (σήμανση)	
4	Πρέβεζα	Τεχνικών Υπηρεσιών	Έργων & Ηλεκτροφωτισμού	
5	Λάρισα	Τεχνικών Υπηρεσιών	Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού	1
6	Βόλος	Πολεοδομίας	Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού	1
7	Καρπενήσι	Τεχνικών Υπηρεσιών		
8	Λαμία	Τεχνικών Υπηρεσιών	Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού	
9	Χαλκίδα	Τεχνικών Υπηρεσιών	Εκτέλεσης Έργων	1
10	Μεσολόγγι	Τεχνικών Υπηρεσιών		
11	Πάτρα	Πολεοδομικού Σχεδιασμού & Εφαρμογών	Κυκλοφοριακής Ρύθμισης	1
12	Ναύπλιο	Τεχνικών Υπηρεσιών		
13	Καλαμάτα	Τεχνικών Υπηρεσιών		
14	Χίος	Τεχνικών Υπηρεσιών		
15	Σάμος	Τεχνικών Υπηρεσιών		
16	Ερμούπολη	Τεχνικών Υπηρεσιών	Ελεγχόμενης Στάθμευσης (υπό τη Διεύθυνση Οικονομικών)	1
17	Χανιά	Τεχνικών Υπηρεσιών	Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού	
18	Ρέθυμνο	Τεχνικών Υπηρεσιών	Κυκλοφοριακών Θεμάτων	
19	Ηράκλειο	Τεχνικών Έργων	Κυκλοφορίας	
20	Άγιος Νικόλαος	Τεχνικών Υπηρεσιών	Έργων & Μελετών	
21	Αγρίνιο	Τεχνικών Υπηρεσιών		
22	Άργος	Τεχνικών Υπηρεσιών		
23	Ορεστιάδα	Τεχνικών Υπηρεσιών		
24	Αίγιο	Τεχνικών Υπηρεσιών	Πολεοδομικού Σχεδιασμού & Εφαρμογών	
25	Λουτράκι	Τεχνικών Υπηρεσιών		
26	Νέα Αλικαρνασός	Τεχνικών Υπηρεσιών	Τεχνικών Έργων, Πολεοδομίας, Περιβάλλοντος & Η/Μ Εξοπλισμού	
Σύνολο				6

Οδοιπορικό

“Οι μετακινήσεις στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας”, iii

○ Αποτελέσματα έρευνας #2

● Διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης

- κατακερματισμός των αρμοδιοτήτων που αφορούν στο σχεδιασμό, τη λειτουργία και τη συντήρηση των ΦΣ μεταξύ των περιφερειακών υπηρεσιών και αυτών της τοπικής αυτοδιοίκησης,
- πλημμελής έως ανύπαρκτη συλλογή και επεξεργασία κυκλοφοριακών στοιχείων,
- μη συστηματική επιτήρηση των κανόνων κυκλοφορίας & στάθμευσης,
- μικρός αριθμός πόλεων (14 σε σύνολο 31) στις οποίες λειτουργεί σύστημα ΣΕΣ στις κεντρικές περιοχές.

● Διαχείριση κινητικότητας

- Αστικές Συγκοινωνίες: απουσία λεωφορειολωρίδων, απουσία υποδομών για τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας ευπαθών ομάδων χρηστών, ελλιπής πληροφόρηση του επιβατικού κοινού για τις διαθέσιμες συγκοινωνιακές υπηρεσίες,
- Δίκτυα πεζών: περιορισμένο μήκος πεζοδρόμων σε σχέση με το μήκος του οδικού δικτύου των πόλεων, υψηλότερη συγκέντρωση υποδομών στις κεντρικές εμπορικές περιοχές έναντι των περιοχών κατοικίας, θετική άποψη των εμπορικών συλλόγων για τη λειτουργία και επέκτασή τους – όπου υπάρχουν – ή την έναρξη κατασκευής τους. Οι υποδομές για τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας ευπαθών ομάδων είναι περιορισμένες και αποσπασματικές. Τέλος, στις τουριστικές περιοχές σημειώθηκε η εφαρμογή εποχιακών μέτρων αποκλεισμού της κυκλοφορίας σε κεντρικές και παραλιακές περιοχές.
- Δίκτυα ποδηλάτων: μικρός αριθμός υλοποιημένων παρεμβάσεων μικρού μήκους για τη σύνδεση κυρίως χώρων άθλησης / αναψυχής και δευτερευόντως των κεντρικών εμπορικών περιοχών.
- Δράσεις ενημέρωσης των πολιτών για τα πλεονεκτήματα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας: μη συστηματικές πρωτοβουλίες, μη καταχωρημένες στις ευρωπαϊκές βάσεις δεδομένων.

Οδοιπορικό

“Οι μετακινήσεις στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας”, in

○ Αποτελέσματα έρευνας #3

● **Οδική ασφάλεια**

- παρεμβάσεις: σηματοδοτήσεις κόμβων και τοποθέτηση / κατασκευή σήμανσης,
- ο θεσμός του σχολικού τροχονόμου εφαρμόζοταν σε 20 πόλεις,
- σε σύνολο 21 Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής λειτουργούσαν μόνο 15.

● **Περιγραφή και ιεράρχηση προβλημάτων**

- ελλιπής κυκλοφοριακός σχεδιασμός,
- προβλήματα στη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης,
- έλλειψη υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες,
- υψηλή παραβατικότητα σε συνδυασμό με την έλλειψη κυκλοφοριακής παιδείας,
- ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση.

Οδοιπορικό

“Οι μετακινήσεις στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας”, ν

ο Συμπεράσματα #1

Από πλευράς συνθηκών διαχείρισης των θεμάτων που σχετίζονται με τις μετακινήσεις στον αστικό, ημιαστικό και αγροτικό χώρο, η ελληνική περιφέρεια αντιμετώπιζε οξύτατα και διαφορετικής τάξης προβλήματα από τις μητροπολιτικές περιοχές, πολύ πριν την πρόσφατη οικονομική κρίση, τα οποία πλέον έχουν γιγαντωθεί, όπως:

- αδυναμία εφαρμογής πλαισίων πολιτικών και μέτρων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας,
- αποσπασματικός, ελλιπής και σχεδόν ποτέ έγκαιρος σχεδιασμός και μελετητική επεξεργασία των θεμάτων, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των αναγκών μετακίνησης,
- ελλιπέστατη στελέχωση με συγκοινωνιολόγους μηχανικούς.

Οδοιπορικό

“Οι μετακινήσεις στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας”, νι

ο Συμπεράσματα #2

Παρ’ όλα αυτά οι περιφερειακοί Δήμοι και τα στελέχη τους – υπηρεσιακά και πολιτικά – τόσο κατά την προηγούμενη προγραμματική περίοδο όσο και κατά την τρέχουσα έχουν δείξει διάθεση και αντανακλαστικά για να αξιοποιήσουν διαθέσιμα χρηματοδοτικά μέσα για την αντιμετώπιση προβλημάτων που αφορούν στην κυκλοφοριακή λειτουργία των πόλεων, κυρίως στην κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.



Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα “Αστική Αναζωογόνηση 2012-2015”

Προϋπολογισμοί ενταγμένων έργων δήμων της περιφέρειας κατά το έτος 2012

Κατηγορία δήμου	Μέγεθος δήμου	Κατηγορία έργου		
		Διαβάσεις	Πεζόδρομοι / Πεζοδρόμια / Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας	Προμήθεια αυτοματοποιημένου συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων
Ηπειρωτικός	Μεγάλος	60.000,00		412.936,17
	Μεσαίος προς μεγάλος			614.799,51
Νησιωτικός	Μικρός προς μεσαίος		400.715,57	1.573.264,98
	Μεγάλος		66.000,00	7
	Μεσαίος προς μεγάλος		202.000,00	221.259,78
	Σύνολο	60.000,00	668.715,57	2.822.260,44

Πρόγραμμα Καλλικράτης

(Ν. 3852/2010, ΦΕΚ Α 87/07.06.2010)

○ Ομαδοποίηση νέων Δήμων

- Χαρακτηριστικά Δήμων που συμβάλλουν στη διαφοροποίηση των υπηρεσιακών τους δομών:
 - Πληθυσμιακό μέγεθος: μεγάλοι, μεσαίοι, μικροί δήμοι
 - Αστικοποίηση: αστικοί, ημιαστικοί, αγροτικοί δήμοι
 - Κύριος τομέας παραγωγής της περιοχής: πρωτογενής, δευτερογενής, τριτογενής
 - Νησιωτικότητα και Ορεινότητα



• Ομάδες Δήμων

1. Αστικοί δήμοι μητροπολιτικών κέντρων (Αθηνών και Θεσσαλονίκης)
2. Νησιωτικοί δήμοι Νοτίου Αιγαίου, Βορείου Αιγαίου και Ιονίου
3. Περιφερειακοί ηπειρωτικοί δήμοι, δήμοι Κρήτης και λοιποί δήμοι νησιά

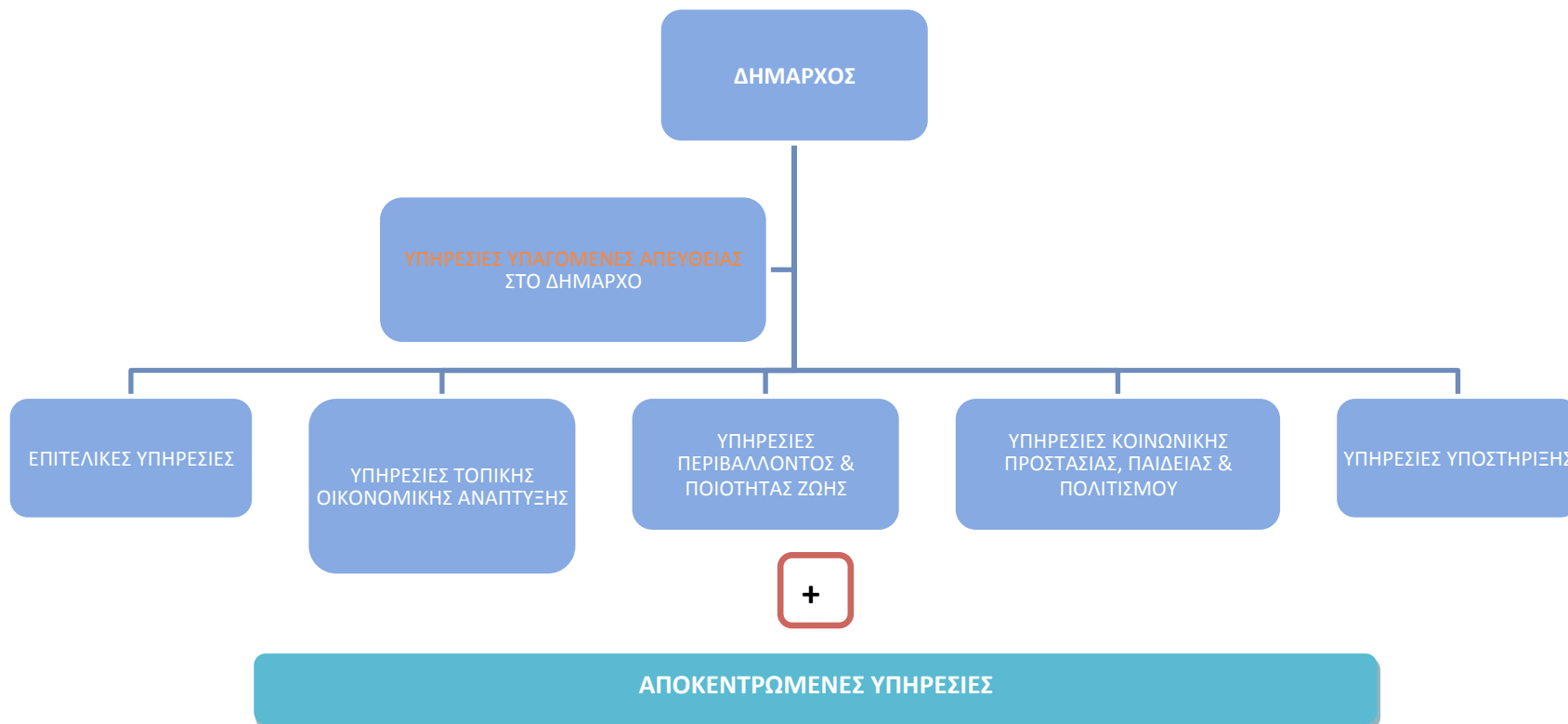


• Υποομάδες Δήμων (βάσει: πληθυσμού, αριθμού εργαζομένων, τακτικών εσόδων)

- Μεγάλοι
- Μεσαίοι προς Μεγάλοι
- Μικροί προς Μεσαίοι
- Μικροί

Οδηγός Προσαρμογής των Προτύπων Σχεδίων Οργανισμών Εσωτερικής Υπηρεσίας των νέων Δήμων, ι

- Προτεινόμενη - γενικά - δομή οργάνωσης Δημοτικών Υπηρεσιών



- Διοικητικές ενότητες Δημοτικών Υπηρεσιών

Υπηρεσίες Περιβάλλοντος & Ποιότητας Ζωής

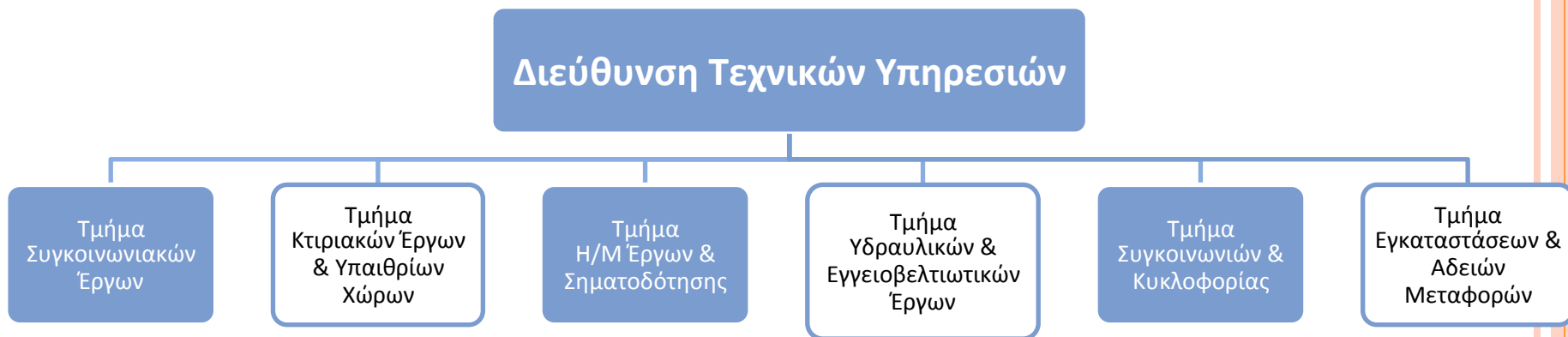
- Διεύθυνση Πολεοδομίας
- Διεύθυνση Καθαριότητας & Ανακύκλωσης
- Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου

Υπηρεσίες Υποστήριξης

- Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών
- Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών
- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών
- Διεύθυνση ΚΕΠ

Οδηγός Προσαρμογής των Προτύπων Σχεδίων Οργανισμών Εσωτερικής Υπηρεσίας των νέων Δήμων, ii

○ Διάρθρωση Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών Μεγάλου Δήμου



○ Αρμοδιότητες τμημάτων που αφορούν τις μεταφορές & τις συγκοινωνίες (συνοπτικά περιγραφικά)

Τμήμα Συγκοινωνιακών Έργων

Μεριμνά για έργα οδοποιίας και συνοδά τεχνικά, σε όλα τα στάδια (μελέτη, κατασκευή, λειτουργία) και καταστάσεις (κανονικές και έκτακτες).

Τμήμα Η/Μ Έργων & Σηματοδότησεων

Μεριμνά για τη φωτεινή σηματοδότηση και τη σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη).

Τμήμα Συγκοινωνιών & Κυκλοφορίας

- Καθορίζει αστικές λεωφορειακές γραμμές, διαδρομές, αφετηρίες, τέρματα, στάσεις και κόμιστρα και μεριμνά για την συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση ειδικών πληθυσμιακών ομάδων.
- Μεριμνά για την οργάνωση κυκλοφορίας και στάθμευσης.
- Εποπτεύει εργοταξιακές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Οδηγός Προσαρμογής των Προτύπων Σχεδίων Οργανισμών Εσωτερικής Υπηρεσίας των νέων Δήμων, iii

ο Συμπεράσματα

Ο “Οδηγός Προσαρμογής των Προτύπων Σχεδίων Οργανισμών Εσωτερικής Υπηρεσίας των Νέων Δήμων”, σε ό,τι αφορά στο αντικείμενο των μεταφορών και των συγκοινωνιών **δεν προβλέπει διακριτή διοικητική ενότητα με αρμοδιότητες που να αφορούν στο σχεδιασμό των μετακινήσεων, και αντικείμενο την επεξεργασία πολιτικών και μέτρων για την διαχείρισή τους, την εφαρμογή, παρακολούθηση και αξιολόγησή τους**, γεγονός που ερμηνεύεται ως:

- υποβάθμιση της σημασίας ολοκληρωμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού για την εύρυθμη λειτουργία των πόλεων και την προστασία του περιβάλλοντος, και
- σύγχυση του αντικειμένου του σχεδιασμού των μεταφορών και των συγκοινωνιών με την κατασκευή και συντήρηση των υποδομών.

Επισημαίνεται ότι η παράβλεψη διακριτής διοικητικής ενότητας εντείνει το δυσχερή συντονισμό των υπολοίπων λόγω του κατακερματισμού και της διάχυσης αρμοδιοτήτων, χωρίς να αποκλείονται επικαλύψεις.

Προτάσεις ΣΕΣ, ι

ο Οργάνωση Δημοτικών Υπηρεσιών #1

Οι διοικητικές ενότητες ανάλογα με το μέγεθος κάθε Δήμου, με αρμοδιότητες που αφορούν τα αντικείμενα του σχεδιασμού και της διαχείρισης των μεταφορικών αναγκών είναι αναγκαίο

- να καταστούν διακριτές στο οργανόγραμμα, και
- να εμπίπτουν στην κατηγορία των Υπηρεσιών Περιβάλλοντος και Ποιότητας Ζωής.

Αναλυτική / περιοριστική περιγραφή των δομών των διοικητικών ενοτήτων και των αρμοδιοτήτων με απαίτηση γενικής ισχύος, δεν κρίνεται σκόπιμη, αφού η πρόταση έχει χαρακτήρα κατεύθυνσης.

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

Διεύθυνση
Πολεοδομίας

Διεύθυνση
Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών

Διεύθυνση
Καθαριότητας
&
Ανακύκλωσης

Διεύθυνση
Περιβάλλοντος
&
Πρασίνου

Τμήμα
Κυκλοφοριακού
Σχεδιασμού

Τμήμα
Διαχείρισης
Οδικού Δικτύου

Τμήμα
Συγκοινωνιακού
Σχεδιασμού

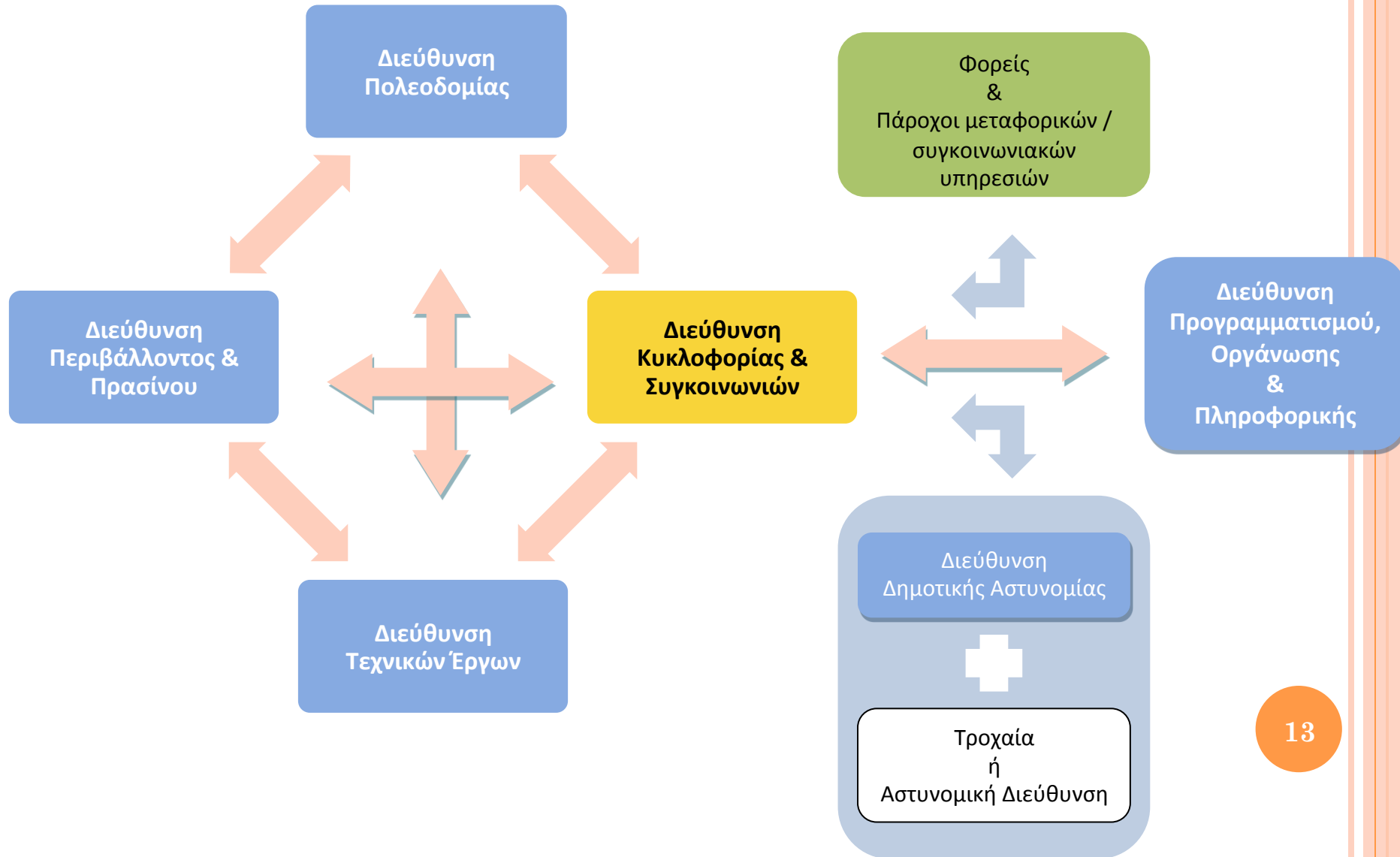
Τμήμα
Διαχείρισης
Στάθμευσης

Τμήμα
Ήπιων Μορφών
Μετακίνησης

Η αποτελεσματικότερη οργάνωση των Δημοτικών Υπηρεσιών, σχετίζεται απόλυτα με την αναγκαιότητα στελέχωσης των σχετικών δομών με συγκοινωνιολόγους μηχανικούς.

Προτάσεις ΣΕΣ, ii

- Οργάνωση Δημοτικών Υπηρεσιών #2



Προτάσεις ΣΕΣ, ii

○ Αναθεώρηση θεσμικού πλαισίου και εργαλείων σχεδιασμού των μετακινήσεων

Ισχύον καθεστώς

Οι ΓΜΚΜ, οι οποίες αποτελούν το μόνο θεσμοθετημένο εργαλείο κυκλοφοριακού σχεδιασμού, είναι από το χαρακτήρα τους “στατικές”. Εκπονούνται και εφαρμόζονται από τις Υπηρεσίες του αρμόδιου Υπουργείου, χωρίς δυνατότητα προσαρμογών και αφορούν κατά βάση το σχεδιασμό των υποδομών, χωρίς να αναφέρονται στη διαχείριση της ζήτησης, ενώ δεν έχουν επιχειρησιακό χαρακτήρα (στόχους).

Πρόταση

- Η συμπλήρωση / αντικατάστασή τους από εργαλεία περισσότερο ευέλικτα, κατάλληλα να συνθέσουν τις προτεραιότητες των πολιτικών της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και της βιώσιμης κινητικότητας είναι απαραίτητος και έχει χαρακτήρα επείγοντος, αφού είναι δεδομένη μια σαφέστατη μετατόπιση προτεραιοτήτων των διαρθρωτικών πολιτικών της ΕΕ για την επόμενη προγραμματική περίοδο 2014 – 2020, εξ ου και η προώθηση σχεδίων ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης και σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Κρίνεται αναγκαία η εξέταση της εμπειρίας άλλων χωρών της ΕΕ, με στόχο την εισαγωγή στην ελληνική σχεδιαστική και διαχειριστική πραγματικότητα, εργαλείων με επιχειρησιακό χαρακτήρα (όπως π.χ. είναι τα Local Transport Plans στη Μεγάλη Βρετανία ή αντίστοιχα εργαλεία σε άλλες χώρες της ΕΕ), καθώς και τα σύγχρονα εργαλεία εφαρμογής της ευρωπαϊκής πολιτικής για την κινητικότητα στον αστικό χώρο, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Επισημαίνεται ότι πρόκειται για μεγάλη θεσμική αλλαγή, αφού η υιοθέτηση των εργαλείων αυτών συνεπάγεται την ανάληψη οικονομικών βαρών.

ΓΠΣ / ΣΧΟΟΑΠ

ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΜΕ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ &
ΣΤΟΧΟΥΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥΣ,
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥΣ &
ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ
(MASTER PLAN)

ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
& ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΖΗΤΗΣΗΣ
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

Προτάσεις ΣΕΣ, iii

○ Αναθεώρηση θεσμικού πλαισίου για τις αστικές συγκοινωνίες #1

Ισχύον καθεστώς

- Το ισχύον θεσμικό καθεστώς για τις αστικές συγκοινωνίες της περιφέρειας δεν προβλέπει συμμετοχή του Δημοσίου (με οποιαδήποτε μορφή) στο κόστος λειτουργίας τους, το οποίο επιβαρύνονται εξ ολοκλήρου οι χρήστες, σε αντίθεση με το καθεστώς που - πολύ σωστά - ισχύει για την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη.
- Οι συγκοινωνιακοί φορείς της περιφέρειας έχουν την υποχρέωση εφαρμογής μειωμένων τιμολογίων για τις ειδικές ομάδες πληθυσμού, χωρίς να λαμβάνουν καμία αποζημίωση από δημόσιους πόρους, γεγονός που σημαίνει ότι επιβαρύνονται την εκάστοτε κοινωνική πολιτική του κράτους. Σημειώνεται ότι το πρόγραμμα ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ, το οποίο εφαρμόστηκε το 2009, και αφορούσε στην οικονομική ενίσχυση των Δήμων περιφέρειας για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου, απεδείχθη προσωρινό.

Από την πλευρά της - πρώην - ΚΕΔΚΕ έχει διατυπωθεί η άποψη ότι το ισχύον καθεστώς μη επιδότησης των συγκοινωνιών των περιφερειακών πόλεων συνιστά παραβίαση της συνταγματικής επιταγής περί ίσης μεταχείρισης των πολιτών, καθώς και βασικών κανόνων που απορρέουν από την εφαρμογή των κοινοτικών πολιτικών.

Προτάσεις ΣΕΣ, iii

- Αναθεώρηση θεσμικού πλαισίου για τις αστικές συγκοινωνίες #2

Πρόταση

Κάλυψη μέρους του λειτουργικού κόστους των αστικών συγκοινωνιών της περιφέρειας με μόνιμες θεσμικές ρυθμίσεις, κατ' αναλογία με τις ρυθμίσεις που ισχύουν για τη Θεσσαλονίκη, μετά από ρεαλιστική και τεκμηριωμένη εκτίμηση των αναγκών, κρίνεται επιτακτική για τη βιωσιμότητά τους.

Η θεσμική αυτή ρύθμιση θα πρέπει να αντιμετωπιστεί και ως η απολύτως αναγκαία συνθήκη για την ίδια την ύπαρξη συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης στις πόλεις της περιφέρειας, στις συνθήκες που θα δημιουργηθούν μετά την απελευθέρωση των αστικών συγκοινωνιών (προβλέπεται για το έτος 2019), αφού χωρίς μόνιμη ρύθμιση για την ενίσχυση του συγκοινωνιακού έργου από δημόσιους πόρους, οι Δήμοι δεν θα είναι σε θέση να θέσουν σε εφαρμογή και να υποστηρίξουν Επιχειρησιακά Σχέδια αστικής συγκοινωνίας.

Τα μέλη της Επιτροπής Μετακινήσεων στην ελληνική περιφέρεια (αλφαβητικά)

Βουγιούκας Εμμανουήλ	Μπιζάκης Απόστολος
Γαλάνης Θάνος	Ξανθόπουλος Παναγιώτης
Γόγολα Ανδριανή (Άννα)	Παπαγιαννάκης Απόστολος
Δήμου Μαρία	Παρασκευόπουλος Σπύρος
Ηλιάδου Ευδοκία	Πετράκης Κώστας
Κανελλοπούλου Αγγελική	Σαρδελιάνος Δημήτρης
Καραγιάννης Κωνσταντίνος	Σίσκου Αικατερίνη-Μαρία
Καρανδεινός Χαράλαμπος	Σκυργιάννης Χαράλαμπος
Κατσιάνης Νικόλαος	Τσιάνος Αθανάσιος
Μηλιώνης Νίκος	Φραγκινέας Σταύρος