



Προτάσεις Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για την δημιουργία Μητροπολιτικών Οργανισμών Πολεοδομίας και Μεταφορών

Αθήνα, Δεκέμβριος 2010

1. Η λογική της δημιουργίας Μητροπολιτικών Οργανισμών

Ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη και η λειτουργία πολλών Ελληνικών πόλεων χαρακτηρίζεται από υποβαθμισμένη ποιότητα ζωής, χαμηλή ελκυστικότητα και υψηλό κόστος λειτουργίας. Η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, συγκεντρώνοντας το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού και δραστηριοτήτων, είναι αναμενόμενο να αποτελούν τις περιοχές έντασης αυτών των προβλημάτων, αλλά ταυτόχρονα και πεδίο πιθανής ανάδειξης νέων ιδεών και προσεγγίσεων, οι οποίες θα προκύψουν μέσα από μια διαδικασία κριτικής αξιολόγησης αλλά και ενδεχομένως ρήξης με παραδοσιακές δομές. Η παραγωγικότητα, η λειτουργικότητα, η ελκυστικότητα, το περιβάλλον, και η ποιότητα ζωής θα πρέπει να αποτελέσουν τις κύριες παραμέτρους του νέου μοντέλου αστικής οργάνωσης.

Το συγκοινωνιακό σύστημα, ως δομικό στοιχείο κάθε αστικού σχηματισμού, επηρεάζει καθοριστικά τη μορφή ανάπτυξής του. Συνεπώς, οποιαδήποτε προσπάθεια μετασχηματισμού της ελληνικής πόλης και ειδικά της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης θα είναι καταδικασμένη σε αποτυχία εάν δεν βασιστεί σε ένα σύστημα συγκοινωνιακής οργάνωσης που θα συμβάλει στην ανάδειξη των παραπάνω κρίσιμων παραμέτρων. Το ΙΧ αυτοκίνητο, ενώ στηρίζει πολλές δραστηριότητες, αποτελεί συγχρόνως και την πηγή πολλών προβλημάτων στην καθημερινή λειτουργία των πόλεων. Σύμφωνα με τα όσα διδάσκει η διεθνής εμπειρία, τα παραπάνω συνεπάγονται, την αλλαγή προσανατολισμού του προτύπου αστικής ανάπτυξης από το ΙΧ αυτοκίνητο προς τη Δημόσια Συγκοινωνία [ΔΣ], το περπάτημα και το ποδήλατο, που αποτελούν και τους πυλώνες, της βιώσιμης κινητικότητας. Σε



επίπεδο ρητορικής, η στροφή αυτή φαίνεται να έχει επιτευχθεί. Ωστόσο, απαιτείται ο μετασχηματισμός των συμβατικών πολεοδομικών και κυκλοφοριακών μηχανισμών και η μετεξέλιξη των θεσμικών και οργανωτικών δομών που υποστήριξαν την ανάπτυξη της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης βασισμένων στο ΙΧ αυτοκίνητο, ώστε η ρητορική να γίνει και πράξη. Απαιτείται να περάσουμε από μια πραγματικότητα ανεξάρτητων σχεδιασμών ως προς την πολεοδομία και τις μεταφορές που σπάνια συγκλίνουν σε μια ενιαία στρατηγική η οποία θα αποτελεί ευθύνη ενός ενιαίου φορέα. Σήμερα, η Ευρώπη τείνει προς αυτή τη λογική η οποία δείχνει αυτονόητη. Ο προτεινόμενος μετασχηματισμός αφορά τόσο στους τομείς στρατηγικού σχεδιασμού, όσο και στον τρόπο αλληλεπίδρασης μεταξύ των διάφορων επιπέδων σχεδιασμού και των αντίστοιχων φορέων, που αναλαμβάνουν την υλοποίησή τους. Κύρια χαρακτηριστικά της νέας προσέγγισης πρέπει να είναι η ευελιξία, η συνεργασία και η αξιολόγηση. 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.

Στο πλαίσιο αυτό, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων [ΣΕΣ], καταθέτει την πρότασή του για τη δημιουργία **Μητροπολιτικών Οργανισμών Πολεοδομίας και Μεταφορών (ΜΟ)**, κατ' αρχήν στις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας, υπό την εποπτεία των αντίστοιχων Περιφερειών, με αρμοδιότητες σε θέματα Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Κυκλοφορίας και Δημόσιας Συγκοινωνίας και στόχο την ενιαία αντιμετώπισή τους. Σε επόμενο στάδιο θα ήταν σκόπιμο να εξεταστεί η επέκταση των ΜΟ, είτε και σε μικρότερες πόλεις, είτε και στο σύνολο της γεωγραφικής αρμοδιότητας κάθε Περιφέρειας.

Η προτεινόμενη αρχιτεκτονική των ΜΟ, που αναλύεται στη συνέχεια, χρησιμοποιεί ως παράδειγμα την περίπτωση της Αθήνας (ΜΟΑ), που είναι και η πιο σύνθετη.



2. Η περίπτωση του Μητροπολιτικού Οργανισμού Αθήνας – ΜΟΑ

Η μετάβαση από την υφιστάμενη κατάσταση στην ενιαία διαχείριση του συγκοινωνιακού συστήματος από το **ΜΟΑ**, είναι μια σύνθετη διαδικασία και σίγουρα δεν θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με αμιγώς οικονομικούς όρους και όρους αθροιστικής συνένωσης υφιστάμενων φορέων και οργανισμών. Για το λόγο αυτό, ο ΣΕΣ προτείνει ένα πλαίσιο διαμόρφωσης του ΜΟΑ (βασικές αρχές, οργανωτικό πλαίσιο, αρμοδιότητες, αντικείμενο και άλλα θέματα) συμβατό με τους υφιστάμενους φορείς που θα αφομοιωθούν, καθώς και την υλοποίησή του σε δύο διαδοχικά στάδια (μετάβασης και ολοκλήρωσης). Προφανώς, ο στόχος της δημιουργίας του ΜΟΑ δεν περιορίζεται στην οργάνωση του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού της πρωτεύουσας, αλλά επεκτείνεται στον αναγκαίο αναπροσανατολισμό του μοντέλου ανάπτυξης της από το ΙΧ αυτοκίνητο προς τη ΔΣ και τους ήπιους τρόπους μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο).

2.1 Βασικές αρχές

Για την εξασφάλιση της επιτυχίας του ΜΟΑ, πέρα από την επακριβή οριοθέτηση των αρμοδιοτήτων του, είναι απαραίτητος ο σαφής καθορισμός του τρόπου συγκρότησης και λειτουργίας του. Οποιαδήποτε λύση θα πρέπει να είναι ρεαλιστική, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες, καθώς και τα θετικά και αρνητικά στοιχεία των υφιστάμενων φορέων και οργανισμών.

Η κατάργηση υφιστάμενων φορέων και οργανισμών μπορεί να προκαλέσει αρχικά δυσλειτουργίες, αφού είναι δύσκολη η αναπλήρωση της συσσωρευμένης εμπειρίας τους από νεοσύστατους, οι οποίοι αν υπερφορτωθούν με αρμοδιότητες, θα απαιτηθούν πολύς χρόνος και κόπος για να λειτουργήσουν αποδοτικά. Η μετεξέλιξη υφιστάμενου φορέα σε Μητροπολιτικό, θα είχε προκαθορισμένα όρια, που θα



ετίθεντο από το φάσμα αρμοδιοτήτων του Υπουργείου στο οποίο θα εντασσόταν (π.χ. ΟΑΣΑ – ΥΠΟΜΕΔΙ και ΟΡΣΑ - ΥΠΕΚΑ).

Προκύπτει λοιπόν ένας σύνθετος στόχος, που είναι η αξιοποίηση της εμπειρίας και της τεχνογνωσίας υφιστάμενων φορέων, απαλλάσσοντάς τους από οργανωτικές αδυναμίες και στεγανά, που μέχρι σήμερα τους χαρακτήριζαν, και ταυτόχρονα ενισχύοντας τη μεταξύ τους αλληλεπίδραση και συνεργασία, στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης του σχεδιασμού της πόλης και των μεταφορών στο λεκανοπέδιο.

Για την επίτευξη του παραπάνω στόχου, οι βασικές αρχές που θα πρέπει να διέπουν την οργάνωση και λειτουργία ενός νέου φορέα συνοψίζονται ως εξής:

- Καθορισμός και τήρηση στόχων βιώσιμης ανάπτυξης
- Ολοκληρωμένη προσέγγιση
- Συνεργασία – Αλληλεπίδραση
- Συγκέντρωση δραστηριοτήτων
- Ευελιξία
- Αποδοτικότητα
- Αξιολόγηση
- Οικονομικός έλεγχος
- Εξωστρέφεια
- Κοινωνική ευθύνη

Προφανώς, ορισμένες από τις παραπάνω αρχές αποτελούν, θεωρητικά τουλάχιστον, επιδίωξη και των σημερινών φορέων σχεδιασμού - λειτουργίας του συγκοινωνιακού συστήματος. Ωστόσο, η οργανωτική τους δομή, η μορφή της σχέσης τους με τους υπόλοιπους φορείς και με την κεντρική διοίκηση δεν επιτρέπει την επίτευξή τους. Ο Μητροπολιτικός φορέας θα πρέπει να υπερβεί τις υφιστάμενες δυσκαμψίες, λειτουργώντας με υψηλές προδιαγραφές απόδοσης, ώστε να αποτελέσει τον κύριο φορέα αναφοράς για τα ζητήματα του σχεδιασμού της πόλης, των μεταφορών και της λειτουργίας του συγκοινωνιακού συστήματος.



Η πρωτοβουλία σύστασης του Μητροπολιτικού Οργανισμού αποτελεί κατ' εξοχήν ευθύνη της κεντρικής διοίκησης και ειδικότερα των επιμέρους αρμόδιων Υπουργείων (ΥΠΟΜΕΔΙ, ΥΠΕΚΑ), σε συνεργασία με τους νεοσύστατους φορείς περιφερειακής αυτοδιοίκησης, οι οποίοι θα πλαισιώσουν και θα λειτουργήσουν τελικά τους Μητροπολιτικούς Οργανισμούς. Η ένταξη του ΜΟΑ στο επίπεδο της Περιφέρειας Αττικής, θα αποκαταστήσει τη γεωγραφική δυσαρμονία, που υφίσταται σήμερα, καθώς η κεντρική διοίκηση καλείται να σχεδιάσει - αποφασίσει για ζητήματα περιφερειακού - τοπικού επιπέδου, ενώ ταυτόχρονα θα υποστηρίξει επί της ουσίας την αποκέντρωση αρμοδιοτήτων, που ο νόμος 3852/2010 ('Καλλικράτης') επιδιώκει. Θα πρέπει, επίσης, να τονιστεί ότι καθώς ο χωροταξικός σχεδιασμός παραμένει ευθύνη της κεντρικής διοίκησης, οι βασικές αναπτυξιακές και χωρικές κατευθύνσεις σε εθνικό, συνεπώς και περιφερειακό επίπεδο, θα εξακολουθούν να παρέχονται κεντρικά.

2.2 Οργανωτικό πλαίσιο

Ο ΜΟΑ θα είναι ένας οργανισμός πολεοδομίας και μεταφορών, αρμόδιος για τον πολεοδομικό σχεδιασμό και το σχεδιασμό, συντονισμό, ανάπτυξη υποδομών και έλεγχο λειτουργίας του συγκοινωνιακού συστήματος της πρωτεύουσας.

Τρεις θα είναι οι βασικοί άξονες ευθύνης του νέου οργανισμού:

- (α) ο **στρατηγικός σχεδιασμός**, αποτέλεσμα έρευνας σχετικά με ζητήματα που αφορούν σε όλες τις διαστάσεις ανάπτυξης της πόλης (π.χ. πολεοδομική, κυκλοφοριακή, κοινωνική, κ.α.) με στόχο τον προσδιορισμό της μελλοντικής της εικόνας και λειτουργίας. Θα οδηγήσει στον καθορισμό ενός ολοκληρωμένου σχεδίου (Structure Plan) για την ανάπτυξης της πόλης και των δικτύων μεταφορών.



(β) **ο λειτουργικός σχεδιασμός**, που αφορά ουσιαστικά στο σχεδιασμό, εκτέλεση και αξιολόγηση (άρα βελτίωση όπου απαιτείται) του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου. Ο λειτουργικός σχεδιασμός θα έχει μικρότερο χρονικό ορίζοντα από τον στρατηγικό και θα πρέπει να επικαιροποιείται βάσει της εξέλιξης και υλοποίησης των υποδομών αλλά και της αλλαγής των αναγκών των μετακινούμενων.

(γ) **ο έλεγχος, συντονισμός και αξιολόγηση της λειτουργίας** των διαφόρων υποσυστημάτων του συγκοινωνιακού συστήματος της Αττικής.

Η δομή του ΜΟΑ προτείνεται να συγκροτείται από τρία τμήματα με σαφείς τομείς ευθύνης και αρμοδιότητες. Το πρώτο θα έχει συντονιστικό ρόλο, το δεύτερο αφορά στον στρατηγικό σχεδιασμό και την ανάθεση υλοποίησης υποδομών και το τρίτο στον έλεγχο και συντονισμό της λειτουργίας του συγκοινωνιακού συστήματος. Το διοικητικό συμβούλιο του ΜΟΑ προτείνεται να αποτελείται κατ' ελάχιστον από τον Πρόεδρο του ΜΟΑ, τον Γεν.Δ/ντή του ΜΟΑ-Κεντρικό, τον Γεν.Δ/ντή του ΜΟΑ-Σχεδιασμός & Υποδομές, τον Γεν.Δ/ντή του ΜΟΑ-Λειτουργία, τον Γ.Γ. Περιφέρειας και τον Πρόεδρο της Ένωσης Δήμων της Περιφέρειας. Αναλυτικότερα η δομή του ΜΟΑ προτείνεται να έχει την εξής μορφή:

ΜΟΑ | Κεντρικό

Το κεντρικό τμήμα του ΜΟΑ θα έχει συντονιστικό ρόλο, αναλαμβάνοντας τον οικονομικό προϋπολογισμό και έλεγχο, διασφαλίζοντας το πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των δύο υπολοίπων τμημάτων του οργανισμού (Σχεδιασμός & Υποδομές και Λειτουργία).

ΜΟΑ | Σχεδιασμός & Υποδομές

Το τμήμα 'ΜΟΑ - Σχεδιασμός & Υποδομές' θα ενσωματώσει τον ΟΡΣΑ και θα είναι υπεύθυνο για τον στρατηγικό πολεοδομικό σχεδιασμό της πόλης και του



συγκοινωνιακού συστήματος, αλλά και την υλοποίησή του. Θα συνθέσει αρμοδιότητες, που σήμερα έχει η ΕΑΧΑ ΑΕ, ο ΟΑΣΑ (Δ/ση Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού & Ανάπτυξης), η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ, η ΕΥΔΕ/ΛΣΕΠ, η ΕΥΔΕΣΑ¹. Θα συγκροτείται από τον τομέα πολεοδομικού σχεδιασμού, τον τομέα συγκοινωνιακού σχεδιασμού, τον τομέα υλοποίησης - παρακολούθησης πολεοδομικού σχεδιασμού και τέλος τον τομέα υλοποίησης-παρακαλούθησης συγκοινωνιακού σχεδιασμού.

ΜΟΑ | Λειτουργία

Το τμήμα 'ΜΟΑ – Λειτουργία' θα ενσωματώσει τον ΟΑΣΑ (καθώς οι γενικές αρμοδιότητες τους είναι παρόμοιες) και θα έχει υπό την εποπτεία του, σχετικούς φορείς και εταιρείες λειτουργίας [Φορείς Λειτουργίας], που σήμερα ελέγχονται κεντρικά από διάφορα Υπουργεία ή αποτελούν θυγατρικές ή εποπτευόμενους φορείς άλλων οργανισμών (π.χ. ΑΜΕΛ, ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, ΤΡΑΜ)². Θα δίνει επιχειρησιακές κατευθύνσεις, παρέχοντας το λειτουργικό σχέδιο ανάπτυξης και συγκεκριμένους δείκτες απόδοσης, αναθέτοντας στη συνέχεια έργο μέσω προγραμματικών συμβάσεων στους ΦΛ. Ο 'ΜΟΑ-Λειτουργία' θα λειτουργεί στο πρότυπο του φορέα που θα ενσωματώσει (ΟΑΣΑ), ενοποιώντας τις τομεακές προσεγγίσεις των εποπτευόμενων φορέων για το σύνολο της Αττικής. Θα είναι επίσης αρμόδιος για την κατανομή / ιεράρχηση της διάθεσης κονδυλίων για την εφαρμογή λειτουργικών σχεδίων ανάμεσα στους εποπτευόμενους φορείς.

¹ Το φάσμα αρμοδιοτήτων που αναφέρεται στο Τμήμα ΜΟΑ-Σχεδιασμός & Υποδομές θα μπορούσε σε μια μεταβατική περίοδο να επιμεριστεί σε υφιστάμενους φορείς (π.χ. ΟΡΣΑ, ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ κ.λπ), οι οποίοι θα λειτουργούν υπό την εποπτεία του ΜΟΑ-Σχεδιασμός-Υποδομές. Σε επόμενη φάση οι φορείς αυτοί θα μπορούσαν να απορροφηθούν εξ'ολοκλήρου από τον μητροπολιτικό οργανισμό.

² Στην μεταβατική φάση του ΜΟΑ-Λειτουργία οι ΦΛ μπορούν να παραμείνουν ως έχουν, ενώ κατά τη φάση ολοκλήρωσης προτείνεται να ενοποιηθούν σε 1. μέσα σταθερής τροχιάς 2. οδικά μέσα ΔΣ).



Συνεργαζόμενοι Φορείς [ΣΦ]

Ο ΜΟΑ θα συνεργάζεται με φορείς που δεν θα ενσωματωθούν ή δε θα εποπτεύονται από εκείνον, αλλά θα έχουν σημαντική συνεισφορά στο έργο των τριών τμημάτων του. Αυτοί είναι:

- Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ ΑΕ), Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας > συνεργασία σε επίπεδο ΜΟΑ - Κεντρικό Τμήμα.
- Δ/ση Τροχαίας Αττικής, Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη > συνεργασία σε επίπεδο ΜΟΑ - Λειτουργία.
- Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας, Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων > συνεργασία σε επίπεδο ΜΟΑ – Σχεδιασμός & Υποδομές, ΜΟΑ – Λειτουργία.
- Δημοτικοί φορείς συγκοινωνιών και στάθμευσης (συνεργασία σε επίπεδο ΜΟΑ - Σχεδιασμός & Υποδομές, ΜΟΑ – Λειτουργία).

2.3 Αρμοδιότητες και αντικείμενο

Αναλυτικότερα οι αρμοδιότητες του νέου ΜΟΑ ανά τμήμα προτείνεται να είναι:

ΜΟΑ | Κεντρικό

- ✓ Να συντάσσει τον προϋπολογισμό του οργανισμού και να παρακολουθεί την υλοποίησή του.
- ✓ Να διαχειρίζεται τα έσοδα από τη λειτουργία των διαφόρων τμημάτων και συστημάτων του οργανισμού και να τα ανακατανέμει, βάσει μιας συνολικής προσέγγισης για λειτουργία του συγκοινωνιακού συστήματος.
- ✓ Να διαχειρίζεται όλα τα ζητήματα που αφορούν στις πηγές χρηματοδότησης του οργανισμού (Κρατική επιχορήγηση, ΕΕ, ΣΔΙΤ κλπ).
- ✓ Να ελέγχει και να αξιολογεί το έργο των δύο τμημάτων του οργανισμού (Σχεδιασμός & Υποδομές και Λειτουργία).
- ✓ Να συντάσσει εκθέσεις πεπραγμένων του οργανισμού.

ΜΟΑ | Σχεδιασμός & Υποδομές

- ✓ Να εκπονεί έρευνες και μελέτες σχετικά με πολεοδομικά (π.χ. απογραφές χρήσεων γης) και συγκοινωνιακά ζητήματα (π.χ. έρευνα μετακινήσεων), τα οποία θα συνεισφέρουν στο στρατηγικό σχεδιασμό.



- ✓ Να συντάξει και να επικαιροποιεί το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης της πόλης και των μεταφορών στην Αττική.
- ✓ Να εκπονεί ή να αναθέτει σε τρίτους μελέτες εφαρμογής επιμέρους τμημάτων του στρατηγικού σχεδίου.
- ✓ Να παρακολουθεί την πρόοδο υλοποίησης του στρατηγικού σχεδίου, όσον αφορά στα θέματα μελετών και εκτέλεσης έργων (π.χ. Γ.Π.Σ, επεκτάσεις δικτύων μέσων σταθερής τροχιάς, σημαντικών αναπλάσεων, ολοκληρωμένων πολεοδομικών και συγκοινωνιακών παρεμβάσεων).
- ✓ Να αναλαμβάνει την εκτέλεση και την επίβλεψη ή την ανάθεση σε τρίτους όλων των απαιτούμενων για την υλοποίηση του προγράμματος έργων.
- ✓ Να εκπονεί προδιαγραφές, να προκηρύσσει εκδηλώσεις ενδιαφέροντος για τις προς ανάθεση μελέτες και να συντάσσει τεύχη δημοπράτησης έργων προς εκτέλεση στο πλαίσιο του στρατηγικού σχεδίου.
- ✓ Να ρυθμίζει όλα τα ζητήματα υλοποίησης έργων με τη μέθοδο της σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.
- ✓ Να ενημερώνει και να συνεργάζεται με όλους εκείνους τους φορείς του δημοσίου που εμπλέκονται στη διαδικασία υλοποίησης των έργων.
- ✓ Να αναλαμβάνει ή να αναθέτει σε τρίτους τη συντήρηση των υποδομών που κατασκευάζονται υπό την επίβλεψή του.
- ✓ Να συντάσσει εκθέσεις προόδου και αξιολόγησης της εφαρμογής του στρατηγικού σχεδίου, τροφοδοτώντας τον μητρικό οργανισμό σχεδιασμού με κατάλληλα στοιχεία για την σύνταξη της έκθεσης προόδου του οργανισμού.

ΜΟΑ | Λειτουργία

- ✓ Να αναθέτει συγκεκριμένο έργο σε όλους τους ΦΛ και να επιβλέπει την εκτέλεση του με συγκεκριμένους όρους και στόχους, ορισμένοι από τους οποίους θα είναι ποσοτικοποιημένοι (π.χ. παρεχόμενη χωρητικότητα, συχνότητα δρομολογίων, τύπος οχημάτων, κ.λπ.) και με σύστημα οικονομικών σχέσεων που θα καθορίζονται σε συμβάσεις καθορισμένου χρόνου ανάλογα με το έργο και το φορέα.
- ✓ Να συντονίζει και να ελέγχει το έργο των ΦΛ και να διαμορφώνει το επιθυμητό επίπεδο ποιοτικής και ποσοτικής απόδοσης του συγκοινωνιακού συστήματος της πρωτεύουσας.
- ✓ Να ενημερώνει και να συνεργάζεται με όλους εκείνους τους συνεργαζόμενους φορείς, που εμπλέκονται στη διαδικασία εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου.
- ✓ Να χρηματοδοτεί τους ΦΛ για το συγκοινωνιακό έργο που προσφέρουν, σύμφωνα με σαφείς όρους χρηματοδότησης, που θα ορίζονται σε ειδικές συμβάσεις, των οποίων οι βασικοί όροι θα τίθενται από τον ΜΟΑ - Λειτουργία.
- ✓ Να καθορίζει την τιμολογιακή πολιτική και τον τρόπο συλλογής των κομίστρων, κατευθύνοντας τα έσοδα των ΦΛ προς τον ΜΟΑ-Κεντρικό, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την αναδιανομή τους στο πλαίσιο του προϋπολογισμού του οργανισμού και μιας συνολικής θεώρησης των αναγκών του.



- ✓ Να συντάσσει εκθέσεις προόδου και αξιολόγησης της λειτουργίας των ΦΛ τροφοδοτώντας τον μητρικό οργανισμό σχεδιασμού με κατάλληλα στοιχεία για την σύνταξη της έκθεσης προόδου του οργανισμού.

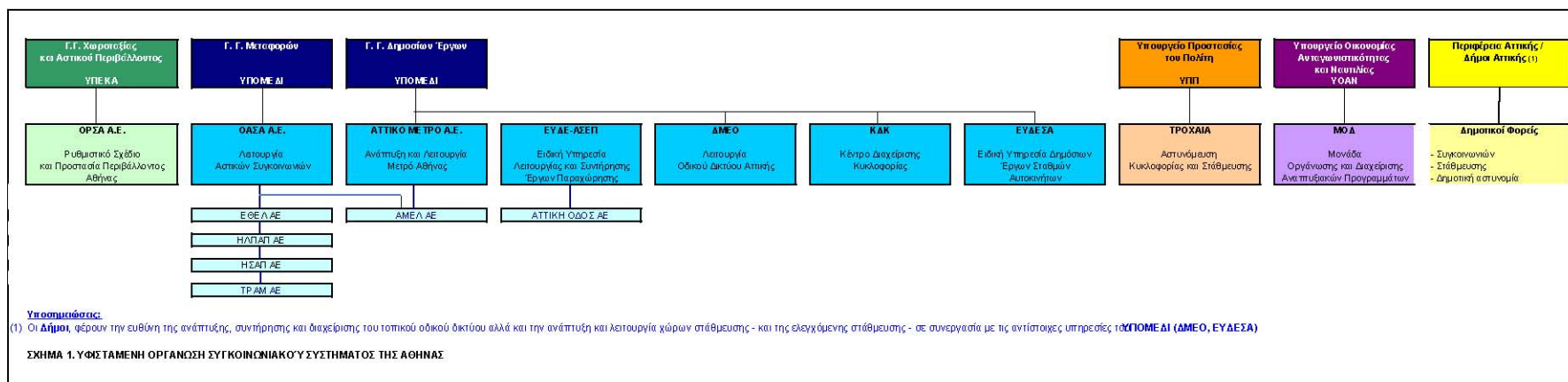
2.4 Διάγραμμα φάσεων δημιουργίας του ΜΟΑ

Η υφιστάμενη κατάσταση, καθώς και η οργανωτική δομή του ΜΟΑ στις δύο φάσεις δημιουργίας του (μεταβατική και τελική) παρουσιάζεται στα παρακάτω διαγράμματα.

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

HELLENIC INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS

ΠΑΝΟΡΜΟΥ 61, 11524 ΑΘΗΝΑ, τηλ.: +30.210.3640604, fax: +30.210.3609220, e-mail: ses@tee.gr, site: www.ses.gr





ΣΧΗΜΑ 2. ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ: ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΗ ΦΑΣΗ



ΣΧΗΜΑ 3. ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ: ΤΕΛΙΚΗ ΦΑΣΗ