



**ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ**  
**HELLENIC INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS**

Μαυρομιάλη 25, 10680, Αθήνα Μανρομιάλη 25, 10680, Athens Greece  
τηλ./phone/fax.: +30.1.3640604, e-mail: ses@tee.gr, web: www.ses.gr

---

## ***Οι Θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων***

---

***με την ευκαιρία της συμπλήρωσης  
25 χρόνων από την ίδρυση του ΣΕΣ***

Αθήνα, Δεκέμβριος 2002

## Πίνακας Περιεχομένων

1. [Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων](#)
2. [Είκοσι και Μία Προτάσεις του ΣΕΣ για το Σύστημα Μεταφορών της Αθήνας \(Δεκέμβριος 2002\)](#)
3. [Μνημόνιο προς το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων \(Δεκέμβριος 2002\)](#)
4. [Μνημόνιο προς το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών \(Δεκέμβριος 2002\)](#)
5. [Μνημόνιο προς το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης \(Δεκέμβριος 2002\)](#)
6. [Το Σύστημα Μεταφορών των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 \(Ιούνιος 2001\)](#)
7. [Η Μητροπολιτική Διαχείριση του Συστήματος Μεταφορών της Αθήνας \(Οκτώβριος 2001\)](#)
8. [Η Στάθμευση \(Ιούνιος 2002\)](#)
9. [Η Λειτουργία της Αττικής Οδού \(Μάρτιος 2001\)](#)
10. [Οι Ανισόπεδοι Κόμβοι στη Λεωφόρο Κηφισίας \(Ιανουάριος 2002\)](#)
11. [Οι Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις για την Αναβάθμιση της Πλατείας Ομονοίας \(Οκτώβριος 2001\)](#)
12. [Οι Λεωφορειολωρίδες \(Δεκέμβριος 2001\)](#)
13. [Λειτουργία δύο Νέων Γραμμών Μετρό \(Ιανουάριος 2000\)](#)
14. [Η Ένταξη της Γραμμής Σύνταγμα - Δάφνη στο Δίκτυο του Μετρό \(Νοέμβριος 2000\)](#)
15. [Ανάπτυξη Συστήματος Τραμ στην Αθήνα \(Ιανουάριος 2002\)](#)
16. [Η Χάραξη του Τραμ \(Οκτώβριος 2002\)](#)
17. [Η Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό \(Ιούνιος 2000\)](#)
18. [Η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Μετακίνησης \(Σεπτέμβριος 2002\)](#)
19. [Στην Πόλη χωρίς το Αυτοκίνητό μου \(Σεπτέμβριος 2000\)](#)
20. [Η Ανάπτυξη των Αερολιμένων \(Δεκέμβριος 2001\)](#)
21. [Η Συγκοινωνιακή Εξυπηρέτηση του Νέου Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών \(Φεβρουάριος 2001\)](#)
22. [Συνεργασία Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα στις Σιδηροδρομικές Μεταφορές \(Νοέμβριος 1999\)](#)
23. [Οδική Ασφάλεια \(Σεπτέμβριος 2000\)](#)
24. [Σχόλια σχετικά με το "Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας" \(Ιανουάριος 2001\)](#)
25. [Σχόλια σχετικά με τις "Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων" \(Ιούλιος 1999\)](#)
26. [Σχόλια σχετικά με την Προδιαγραφή Σήμανσης Εκτελούμενων Έργων \(Απρίλιος 2002\)](#)
27. [Σχόλια σχετικά με τις Γενικές Οδηγίες για Ποδηλατόδρομους \(Νοέμβριος 2002\)](#)
28. [Σχόλια σχετικά με τη "Μελέτη Λειτουργικού Κόστους Οχημάτων" \(Δεκέμβριος 2001\)](#)
29. [Σχόλια σχετικά με τη "Διασφάλιση Ποιότητας στα Δημόσια Έργα" \(Νοέμβριος 2001\)](#)

## Ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) ιδρύθηκε το **1976** ως το Επιστημονικό και Επαγγελματικό Σωματείο που εκπροσωπεί τους Έλληνες Συγκοινωνιολόγους Μηχανικούς (Transportation Engineers) στην Ελλάδα και το Εξωτερικό. Ο ΣΕΣ έχει σήμερα **422 μέλη**, τα οποία είναι στην συντριπτική τους πλειοψηφία εξειδικευμένοι Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί (προερχόμενοι κατεξοχήν από Πανεπιστημιακά Τμήματα Πολιτικών και Τοπογράφων Μηχανικών) από επαγγελματικούς χώρους του ιδιωτικού ή δημόσιου τομέα, που είναι υπεύθυνοι για τον προγραμματισμό, σχεδιασμό, εφαρμογή, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση συγκοινωνιακών συστημάτων με στόχο την παροχή μεγαλύτερης ασφάλειας και άνεσης στις μετακινήσεις προσώπων και αγαθών.

Αντικείμενο της επιστήμης του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού είναι ο **σχεδιασμός, υλοποίηση, παρακολούθηση, οργάνωση και διαχείριση συστημάτων κυκλοφορίας και μεταφορών** σε τοπική, περιφερειακή, εθνική και υπερεθνική κλίμακα. Η μελέτη διαφόρων στοιχείων αυτού του συστήματος εντοπίζεται στη θεώρηση της λειτουργικότητάς των τεχνικών και τεχνολογικών χαρακτηριστικών τους, όσο και στην αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητά τους μέσα στο γενικότερο συγκοινωνιακό σύνολο. Κύριο αντικείμενο του ΣΕΣ είναι η ενεργή παρουσία και συμμετοχή στην υποστήριξη της έρευνας, της μελέτης και των εφαρμογών σε θέματα προγραμματισμού, σχεδιασμού, υλοποίησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης συγκοινωνιακών συστημάτων στον Ελλαδικό χώρο, με άξονα την αποτελεσματική βελτίωση του συστήματος μεταφορών της χώρας και την σωστή τοποθέτηση του συγκοινωνιακού σχεδιασμού στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με συνεχή εικοσιπενταετή παρουσία στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της Ελλάδας έχει επανειλημμένα αναλύσει και παρουσιάσει τα προβλήματα του συγκοινωνιακού συστήματος της χώρας καθώς και τις γενεσιουργές αιτίες τους με βάση τις αρχές του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και την πλούσια διεθνή εμπειρία. Τα μέλη του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με αυξημένο το αίσθημα ευθύνης απέναντι στην Ελληνική κοινωνία υποστηρίζουν συστηματικά το έργο της Πολιτείας και προτείνουν **επιστημονικά τεκμηριωμένες λύσεις** για την αντιμετώπιση των συχνά οξυμένων προβλημάτων που παρατηρούνται στην εξυπηρέτηση των πολιτών με γνώμονα το τρίπτυχο αποτελεσματικότητα - ασφάλεια - περιβάλλον.

Στο παρόν τεύχος, που εκδίδεται επ' ευκαιρίας της συμπλήρωσης 25 χρόνων από την ίδρυση του ΣΕΣ, **συνοψίζονται οι Θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων** αναφορικά με σημαντικά τρέχοντα θέματα του συγκοινωνιακού συστήματος τς χώρας, όπως αυτές προέκυψαν από τις αρμόδιες επιτροπές του ΣΕΣ και υιοθετήθηκαν μετά από αναλυτική συζήτηση από τα Διοικητικά Συμβούλια της τελευταίας τετραετίας. Ο κατάλογος των θεμάτων δεν είναι πλήρης, περιλαμβάνει όμως πλούσιο υλικό, η χρήση του οποίου μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην επιστημονικά τεκμηριωμένη βελτίωση του συγκοινωνιακού συστήματος της Ελλάδας.

Αθήνα, Δεκέμβριος 2002

### **Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΣΕΣ**

Γιώργος Γιαννής, Πρόεδρος  
Τέτη Ναθαναήλ, Αντιπρόεδρος  
Πάνος Παπαδάκος, Γενικός Γραμματέας  
Γιάννης Χανδάνος, Ειδικός Γραμματέας  
Φάνης Παπαδημητρίου, Ταμίας  
Βαγγέλης Καρεκλάς, Μέλος  
Δημήτρης Δημητρίου, Μέλος

## ΕΙΚΟΣΙ ΚΑΙ ΜΙΑ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Δεκέμβριος 2002

### Η σημερινή κυκλοφοριακή ασφυξία δεν είναι παρά μόνο η αρχή

Η κακή για τα Ευρωπαϊκά δεδομένα σημερινή κατάσταση του συστήματος μεταφορών της Αθήνας αποτελεί μόνο την απαρχή μίας συνεχώς επιδεινούμενης κυκλοφοριακής ασφυξίας της πόλης. Η ραγδαία αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων σε συνδυασμό με την ελλειμματική υποδομή και διαχείριση του συστήματος μεταφορών αποτελούν **δυσοίωνες ενδείξεις για την εξέλιξη** της σημερινής απαράδεκτης κατάστασης εάν δεν αναληφθεί άμεσα σοβαρή και συνεπής δράση. Τα προγραμματισμένα συγκοινωνιακά έργα εάν δεν συνδυαστούν με σειρά συμπληρωματικών παρεμβάσεων θα ανακουφίσουν μόνο πρόσκαιρα την κυκλοφοριακή ασφυξία (βλέπε την επιρροή των δύο νέων γραμμών μετρό στο κυκλοφοριακό της πόλης).

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με συνεχή εικοσιπενταετή παρουσία στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της Πρωτεύουσας έχει επανειλημμένα αναλύσει και παρουσιάσει τα προβλήματα των συγκοινωνιών της Αθήνας και τις γενεσιουργές αιτίες τους και προτείνει τακτικά διεξόδους από την κρίση. Παρά το γεγονός ότι οι Συγκοινωνιολόγοι της Αθήνας συμμετέχουν ενεργά σε όλους τους εμπλεκόμενους στο Σύστημα Συγκοινωνιών της Αθήνας φορείς, το **πανίσχυρο σημερινό πλαίσιο αδράνειας της Πολιτείας και των Πολιτών** δεν επιτρέπει την υιοθέτηση των πορισμάτων και προτάσεών τους με εμφανή τα σημεία πλήρους αποσάθρωσης των συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με αίσθημα ευθύνης για τους σημερινούς αλλά κυρίως για τους μελλοντικούς πολίτες της Αθήνας συγκέντρωσε την πολυετή εμπειρία από τις μελέτες και προτάσεις των μελών του καθώς και από άλλες ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις και επεξεργάστηκε **πλαίσιο είκοσι και μίας απαραίτητων συγκεκριμένων παρεμβάσεων** για την διάσωση του συστήματος μεταφορών της Αθήνας. Η άμεση εφαρμογή του συνόλου των παρεμβάσεων αυτών αποτελεί τόσο την μοναδική μεσοπρόθεσμη διέξοδο από την σημερινή ραγδαία υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στην Αθήνα όσο και την μοναδική σοβαρή αξιοποίηση της ευκαιρίας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Αντίθετα, **οι αποσπασματικού χαρακτήρα παρεμβάσεις**, όπως οι συχνές εξαγγελίες μέτρων για τοπική και στιγμιαία επίλυση επιμέρους προβλημάτων (π.χ. κατασκευή χώρων στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές για τους εργαζόμενους και τους επισκέπτες αντίθετα σε ότι συμβαίνει διεθνώς) και η μοιρολατρική απόθεση των ελπίδων για μαγικές λύσεις από τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα όχι μόνο δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν την από δεκαετίες στρεβλή ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πρωτεύουσας αλλά δημιουργούν νέες στρεβλώσεις που θα ταλαιπωρήσουν τους Αθηναίους των επόμενων δεκαετιών (βλέπε στάθμευση περιμετρικά των νέων σταθμών του μετρό). Ιδιαίτερα σήμερα που σχεδιάζεται, κατασκευάζεται και εγκαινιάζεται σειρά νέων έργων συγκοινωνιακής υποδομής είναι περισσότερο από ποτέ απαραίτητο να μην χαθεί η μοναδική αυτή ευκαιρία και να καθορισθεί εγκαίρως και σωστά ο τρόπος λειτουργίας και ενσωμάτωσης των έργων αυτών στο σύστημα μεταφορών της Αθήνας.

## Οι 20 + 1 Προτάσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

### Θεσμικό Πλαίσιο

1. Ενιαίος σχεδιασμός και διαχείριση του συστήματος μεταφορών της Πρωτεύουσας που θα διασφαλίζει τον συντονισμό και αποτελεσματικό έλεγχο (απεξάρτηση από τους κεντρικούς φορείς εξουσίας και αρμοδιότητα διαχείρισης και έγκρισης προϋπολογισμού) όλων των εμπλεκόμενων φορέων (ΥΠΕΧΩΔΕ, Δήμοι, Τροχαία, ΟΑΣΑ, κλπ) με τη **δημιουργία Μητροπολιτικού συντονιστικού οργάνου** που θα προκύψει από τη συγχώνευση των υφιστάμενων υπηρεσιών και θα έχει ουσιαστικές και εκτελεστικές αρμοδιότητες και καθήκοντα.
2. Ετοιμασία και υιοθέτηση της **στρατηγικής ανάπτυξης του συνολικού συστήματος μεταφορών** της Πρωτεύουσας με τη συμμετοχή όλων των συναρμόδιων Κυβερνητικών Φορέων και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, στην οποία θα καθορίζονται οι προτεραιότητες ανάπτυξης κάθε επιμέρους συστήματος και με την οποία πρέπει να είναι συμβατές όλες οι παρεμβάσεις.
3. Θεσμοθέτηση της ουσιαστικής και επαρκώς χρηματοδοτούμενης **συμμετοχής των πολιτών** σε όλες τις φάσεις του σχεδιασμού, μελέτης, υλοποίησης, λειτουργίας και διαχείρισης των συγκοινωνιακών έργων και μέτρων με τη δημιουργία γραφείων επικοινωνίας σε όλες τις υπηρεσίες των συγκοινωνιακών φορέων.
4. **Θεσμικές ρυθμίσεις** για την αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης από ανεξάρτητους φορείς, την παρέκκλιση των όρων δόμησης για τους σταθμούς μετεπιβίβασης, την είσπραξη των προστίμων, την εκλογίκευση του ύψους των προστίμων (συχνοί έλεγχοι και χαμηλά πρόστιμα).
5. Παρακολούθηση των συνεχώς μεταβαλλόμενων κυκλοφοριακών συνθηκών της Πρωτεύουσας με την ίδρυση **Παρατηρητηρίου** που θα δημοσιεύει σε μηνιαία βάση τα αποτελέσματα από την παρακολούθηση των κυκλοφοριακών συνθηκών και των αντίστοιχων μέτρων (μέση ταχύτητα και πληρότητα ΙΧ, ταξί και μέσω μαζικής μεταφοράς, πληρότητα χώρων στάθμευσης, αριθμός παραβάσεων και αντίστοιχα έσοδα, επιδοτήσεις μέσω μαζικής μεταφοράς, βαθμός ικανοποίησης επιβατών, κλπ).

### Διαχείριση κυκλοφορίας

6. Θέσπιση **ιεράρχησης του οδικού δικτύου και των λειτουργιών** της Πρωτεύουσας και αντίστοιχη αναμόρφωση της οργάνωσής της πόλης με την εξασφάλιση υψηλών λειτουργικών χαρακτηριστικών στους πρωτεύοντες άξονες (κατάλληλη σηματοδότηση, συνέπεια στην απαγόρευση της στάθμευσης και τον έλεγχο χρήσεων γης) και κατάλληλη συναρμογή των διαφορετικών κατηγοριών οδών.
7. Άμεση προώθηση των έργων και των κυκλοφοριακών επεμβάσεων για την ολοκλήρωση των τριών **οδικών δακτυλίων περιφερειακής κίνησης** (εσωτερικός, ενδιάμεσος, εξωτερικός) και τη συναρμογή τους με το υπόλοιπο δίκτυο με προτεραιότητα στην κατάλληλη μελέτη και έγκαιρη εφαρμογή των απαραίτητων προσαρμογών στο οδικό δίκτυο των προσβάσεων της Αττικής Οδού.

8. Προώθηση **ειδικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων** στο τοπικό οδικό δίκτυο των περιοχών με αποκλειστική χρήση γης την κατοικία για τη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας και της ποιότητας ζωής και δημιουργία **δικτύου πεζοδρόμων** σε επιλεγμένα μέρη των κεντρικών αστικών περιοχών, το οποίο θα διευκολύνει την κίνηση των πεζών και ποδηλατιστών και θα αναβαθμίσει την πολιτιστική και αισθητική διάσταση της πόλης.
9. Ανάπτυξη και τακτική επικαιροποίηση **μαθηματικού προτύπου προσομοίωσης κυκλοφορίας** για το κύριο και το δευτερεύον οδικό δίκτυο της πόλης, με στόχο τον έλεγχο όλων των εναλλακτικών προτάσεων ρύθμισης της κυκλοφορίας (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, απαγορεύσεις στροφών κλπ.) πριν την εφαρμογή τους.
10. Σχεδιασμός και λειτουργία του **κέντρου διαχείρισης της κυκλοφορίας** της Πρωτεύουσας που θα συλλέγει αυτόματα και συνεχώς πληροφορίες για την κυκλοφορία και θα συντονίζει αποτελεσματικά σε πραγματικό χρόνο τη λειτουργία των σηματοδοτών, τις δράσεις της Τροχαίας, τα μέσα μαζικής μεταφοράς και θα ενημερώνει τους οδηγούς.
11. Εξέταση και αποτελεσματική εφαρμογή των κατάλληλων έξυπνων **συστημάτων περιορισμού της κυκλοφορίας των ΙΧ** κατά τις ώρες αιχμής (ελεγχόμενη στάθμευση χαμηλής προτεραιότητας για εργαζόμενους και επισκέπτες, αντικατάσταση μονών-ζυγών από ειδικές κάρτες, διόδια) με την αξιοποίηση των εφαρμογών της τηλεματικής.
12. Θεσμοθέτηση των **μελετών κυκλοφοριακών επιπτώσεων** για κάθε νέα πολεοδομική ή συγκοινωνιακή παρέμβαση, έτσι ώστε αφενός να σταματήσει η ανεξέλεγκτη μαζική προσέλκυση νέων μετακινήσεων και αφετέρου η χρηματοδότηση της απαραίτητης αναβάθμισης του οδικού δικτύου της περιοχής των νέων εμπορικών χρήσεων γης να διασφαλίζεται από όλες εκείνες τις νέες επιχειρήσεις, των οποίων η λειτουργία αναμένεται να επιφέρει σημαντική επιβάρυνση της κυκλοφορίας.

#### Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

13. Υλοποίηση των επεκτάσεων του **Μετρό, του Τραμ και του Προαστιακού Σιδηρόδρομου** με βάση ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα, έγκαιρη μελέτη αλλά και υλοποίηση και αυτοδύναμη λειτουργία Σταθμών Μετεπιβίβασης στους τερματικούς σταθμούς και σχεδιασμός περαιτέρω επεκτάσεων όλων των δικτύων μέσων σε σταθερή τροχιά.
14. Δημιουργία και σωστή λειτουργία **δικτύου λεωφορειολωρίδων** για το σύνολο της διαδρομής όλων των λεωφορειακών γραμμών κορμού και αντίστοιχη βελτιστοποίηση ανταποκρίσεων σε όλες τις γραμμές κορμού.
15. Δραστική αναπροσαρμογή της **τιμολογιακής πολιτικής** των μέσων μαζικής μεταφοράς που θα ανταποκρίνεται πλέον στο ευρύ κοινό που θα κληθεί να χρησιμοποιεί το αναβαθμισμένο σύστημα μέσων μαζικής μεταφοράς και υιοθέτηση ενιαίου εισιτηρίου για όλα τα MMM.

#### Στάθμευση και Κυκλοφορία

16. Εγκατάσταση, λειτουργία και συνεχής επιτήρηση ενός **ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης της στάσης και της στάθμευσης** των οχημάτων που θα δίνει προτεραιότητα στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων (ελεγχόμενη

στάθμευση), θα περιορίζει τις καθημερινές μετακινήσεις σπίτι-εργασία με ΙΧ, θα δίνει έμφαση στην επιτήρηση των κρίσιμων σημείων (κόμβοι) και των αυθαιρεσιών (στάθμευση επί του πεζοδρομίου) και το οποίο θα βελτιστοποιείται συνεχώς αναπροσαρμοζόμενο στα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα.

17. Υλοποίηση προγράμματος δημιουργίας **Σταθμών Μετεπιβίβασης** σε επιλεγμένες θέσεις στις παρυφές της πόλης με διασφάλιση της προτεραιότητας της χρήσης τους από τους εργαζόμενους και επισκέπτες της πόλης και **υπόγειων Σταθμών Αυτοκινήτων** στις κεντρικές περιοχές της πόλης με διασφάλιση της σχεδόν αποκλειστικής χρήσης από τους κατοίκους.
18. Διαχείριση της κυκλοφορίας της στάσης και της στάθμευσης **ειδικών κατηγοριών οχημάτων** μέσα από κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο, ειδικές λύσεις (εσοχές, ωράρια, κλπ) και αντίστοιχο σύστημα επιτήρησης με έμφαση στα φορτηγά, τα οχήματα τροφοδοσίας, τα ταξί, τα δίκυκλα και τα οχήματα άμεσης επέμβασης.

### Ποιότητα Ζωής

19. Ανάπτυξη ολοκληρωμένου συστήματος στατικής και δυναμικής **πληροφόρησης των χρηστών** για το σύστημα μεταφορών της Αθήνας (ραδιοφωνικός σταθμός για την κυκλοφορία, αναρτημένοι χάρτες, ενημερωτικές πινακίδες κατευθύνσεων), δημόσια ανακοίνωση των ωραρίων των λεωφορείων σε κάθε στάση, λειτουργική σήμανση των κόμβων των αστικών αυτοκινητοδρόμων (Λ. Κηφισού, Αττική Οδός) με αξιοποίηση των εφαρμογών της τηλεματικής.
20. Εφαρμογή αποτελεσματικού συστήματος **ελέγχου της οδικής ασφάλειας** με συνεχή επιτήρηση της οδικής υποδομής (συντήρηση οδών, κατασκευαστικές κακοτεχνίες, κλπ) και της συμπεριφοράς των οδηγών (οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, υπερβολική ταχύτητα, κλπ) και έξυπνο σύστημα συμμόρφωσης των παραβατών.
21. Αποτελεσματικό σύστημα **ελέγχου της εκπομπής καυσαερίων** και ηχορρύπανσης από τα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των δίκυκλων, ταξί, φορτηγών, λεωφορείων και κρατικών οχημάτων και τακτικής δημοσιοποίησης των αποτελεσμάτων των ελέγχων.

## ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΠΡΟΣ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Δεκέμβριος 2002

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με συνεχή εικοσιπενταετή παρουσία στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της Ελλάδας έχει επανειλημμένα αναλύσει και παρουσιάσει τα προβλήματα του συγκοινωνιακού συστήματος της χώρας καθώς και τις γενεσιουργές αιτίες τους με βάση τις αρχές του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και την πλούσια διεθνή εμπειρία. Τα μέλη του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με αυξημένο το αίσθημα ευθύνης απέναντι στην Ελληνική κοινωνία υποστηρίζουν συστηματικά το έργο της Πολιτείας και προτείνουν επιστημονικά τεκμηριωμένες λύσεις για την αντιμετώπιση των συχνά οξυμένων προβλημάτων που παρατηρούνται στην εξυπηρέτηση των πολιτών με γνώμονα το τρίπτυχο αποτελεσματικότητα - ασφάλεια - περιβάλλον.

Ο ρόλος του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ) σε θέματα σχεδιασμού, ανάπτυξης, οργάνωσης και διαχείρισης της συγκοινωνιακής υποδομής είναι εξαιρετικά σημαντικός και για τον λόγο αυτό ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων προτείνει σειρά μέτρων, τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν στη μεγιστοποίηση των θετικών αποτελεσμάτων των δράσεων των υπηρεσιών και εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Τα επιστημονικά τεκμηριωμένα μέτρα αυτά συνοψίζονται στα παρακάτω **δώδεκα σημεία**.

Επικαιροποίηση των Ρυθμιστικών Σχεδίων των αστικών κέντρων βασισμένη στις πιο πρόσφατες κυκλοφοριακές μελέτες με προοπτική που να προβλέπει αντί να ακολουθεί την οικιστική ανάπτυξη, ενώ είναι απαραίτητη η θεσμοθέτηση του σχετικού αποτελεσματικού μηχανισμού εφαρμογής. Βασικά στοιχεία των Ρυθμιστικών Σχεδίων αυτών πρέπει να αποτελούν η **ιεράρχηση του οδικού δικτύου**, η συμβατότητά του με τις χρήσεις γης και ο σαφής διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων κάθε φορέα.

**Ανάληψη συγκεκριμένων πρωτοβουλιών με στόχο τον συντονισμό των φορέων** που συμμετέχουν στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση στα αστικά κέντρα (ΥΜΕ, ΥΔΤ, ΥΠΕΣΔΑ, Τοπική Αυτοδιοίκηση, Οργανισμοί και Εταιρείες, κλπ) μέσα από τη θεσμοθέτηση συνεργασίας σε τακτική βάση (τουλάχιστον μία συντονιστική συνάντηση κάθε εβδομάδα), η οποία πρέπει να μετεξελιχθεί σε λειτουργία Μητροπολιτικών Φορέων για την Ανάπτυξη και Διαχείριση του Συστήματος Μεταφορών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, με στόχο την υλοποίηση διαχρονικών και συμβατών μεταξύ τους έργων. Οι δράσεις που θα υιοθετηθούν θα πρέπει να επικεντρωθούν, μεταξύ άλλων, στην αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, στην ουσιαστική προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και στην εξασφάλιση της κινητικότητας των πεζών.

**Εφαρμογή, τακτική επικαιροποίηση και έλεγχος των Επιχειρησιακών Σχεδίων** των εποπτευόμενων από το ΥΠΕΧΩΔΕ συγκοινωνιακών φορέων (Αττικό Μετρό, Αττική Οδός, Εγνατία Οδός, ΠΑΘΕ, κλπ), με βάση την επίτευξη και διατήρηση υψηλού επιπέδου άνεσης και ασφάλειας στις μετακινήσεις. Έμφαση πρέπει να δίδεται στην τακτική δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων και τη σύγκρισή τους με τους τεθέντες ποσοτικοποιημένους στόχους εξυπηρέτησης των πολιτών.



Δημιουργία **Παρατηρητηρίου κυκλοφοριακών συνθηκών** στις μεγάλες αστικές περιοχές και στο κύριο οδικό δίκτυο της χώρας, το οποίο θα καταγράφει, θα αναλύει και θα δημοσιεύει σε μηνιαία βάση την απόδοση των συγκοινωνιακών συστημάτων της χώρας με βάση ποσοτικούς και ποιοτικούς δείκτες. Η λειτουργία του Παρατηρητηρίου μπορεί να συνδυαστεί με την υιοθέτηση αποτελεσματικής επικοινωνιακής πολιτικής με στόχο την ευαισθητοποίηση και τη συμμετοχή του πολίτη στη βελτίωση των συγκοινωνιακών συστημάτων, στην οποία θα προωθείται η σωστή συγκοινωνιακή συμπεριφορά (χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς, ήρεμη οδήγηση, κλπ).

Θεσμοθέτηση των **μελετών κυκλοφοριακών επιπτώσεων** (και σύνταξη σχετικών προδιαγραφών) για κάθε νέα χρήση γης έτσι ώστε το πιθανό κόστος της απαραίτητης αναβάθμισης του οδικού δικτύου της περιοχής (ανισόπεδοι κόμβοι, υπόγειες διαβάσεις, διαπλατύνσεις, πεζοδρόμια) να αναλαμβάνεται εγκαίρως από όλες εκείνες τις ωφελημένες νέες επιχειρήσεις των οποίων η λειτουργία αναμένεται να επιφέρει σημαντική επιβάρυνση της κυκλοφορίας.

Εκσυγχρονισμός του συστήματος φωτεινής σηματοδότησης των μεγάλων αστικών κέντρων και σταδιακή λειτουργία **Κέντρων Διαχείρισης Κυκλοφορίας** στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Το ΥΠΕΧΩΔΕ, η Τροχαία, το Εθνικό Κέντρο Αμεσης Βοήθειας, ο ΟΑΣΑ, ο ΟΑΣΘ κλπ. και υπό προϋποθέσεις οι Δήμοι θα πρέπει να ξεκινήσουν να καταβάλλουν συντονισμένες προσπάθειες για την καλύτερη διαχείριση της ζήτησης μετακινήσεων και τη βέλτιστη αξιοποίηση της υφιστάμενης οδικής υποδομής τόσο σε κανονικές όσο και σε έκτακτες συνθήκες. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στη δημιουργία της απαραίτητης υποδομής αλλά και της κουλτούρας για την εισαγωγή και χρήση των νέων τεχνολογιών στην καθημερινή διαχείριση των συγκοινωνιακών συστημάτων (συστήματα πληροφόρησης αυτοκινητιστών και επιβατικού κοινού, παρακολούθησης της κυκλοφορίας, διαχείρισης οδικών συμβάντων, κλπ.).

Μελέτη και εφαρμογή **προγράμματος κυκλοφοριακών ρυθμίσεων** στο πρωτεύον οδικό δίκτυο της Πρωτεύουσας επ' ευκαιρίας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Οι ρυθμίσεις αυτές θα στοχεύουν στη βέλτιστη αξιοποίηση της υφιστάμενης οδικής υποδομής με μονοδρομήσεις, αντιδρομήσεις, κατάργηση αριστερών στρωφών, τροποποιήσεις στον χρόνο πράσινης ένδειξης των σηματοδοτών, λειτουργία νέων λεωφορειολωρίδων, επεμβάσεις στα γεωμετρικά στοιχεία του οδικού δικτύου, βελτίωση της σήμανσης, αστυνόμευση της στάθμευσης στα κρίσιμα σημεία (προσβάσεις)

Καθορισμός σε συνεργασία με τους άλλους συναρμόδιους φορείς και μετά από μελέτη, μιας **ολοκληρωμένης πολιτικής διαχείρισης της στάθμευσης** (και σύνταξη σχετικών προδιαγραφών) στις αστικές περιοχές της χώρας, η οποία θα περιλαμβάνει:

- αποτελεσματικό σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης (συχνοί έλεγχοι και χαμηλά πρόστιμα) μετά τις απαραίτητες θεσμικές ρυθμίσεις για την εκχώρηση αρμοδιοτήτων στην τοπική αυτοδιοίκηση αλλά και σε ανεξάρτητους φορείς επιτήρησης,
- πρώτη προτεραιότητα στην προώθηση της δημιουργίας χώρων στάθμευσης στις παρυφές των κεντρικών περιοχών, όπου θα διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα μέσα μαζικής μεταφοράς (μετρό, λεωφορεία, τρόλλεϋ),
- προώθηση της κατασκευής υπογείων χώρων στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές με σχεδόν αποκλειστική χρήση από τους κατοίκους,
- συστηματικοί έλεγχοι για τη διασφάλιση της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις.

Η επεξεργασία, υιοθέτηση και εφαρμογή **ολοκληρωμένου και ενιαίου συστήματος σήμανσης** (και σύνταξη σχετικών προδιαγραφών) στα αστικά και υπεραστικά οδικά δίκτυα της χώρας, στο οποίο θα γίνεται σαφής διαχωρισμός ανάμεσα στη σήμανση τοπικού και υπερτοπικού χαρακτήρα με παράλληλη αποτελεσματική απομάκρυνση τόσο των παλαιών πινακίδων όσο και των διαφημιστικών πινακίδων που εμποδίζουν. Έμφαση πρέπει να δοθεί στην εργονομική αρίθμηση των κόμβων του νέου δικτύου αυτοκινητοδρόμων της χώρας, στη σήμανση των χιλιομετρικών θέσεων του υπεραστικού οδικού δικτύου, καθώς και στην εκμετάλλευση των νέων τεχνολογιών (π.χ. πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων).

Ετοιμασία και εφαρμογή **ολοκληρωμένης πολιτικής διαχείρισης του εθνικού οδικού δικτύου**, στην οποία θα προβλέπεται:

- αναπροσαρμογή του αντιτίμου των διοδίων που θα επιτρέπει την παροχή αναβαθμισμένης ποιότητας των υπηρεσιών (ασφάλεια, ενημέρωση, κλπ),
- ανάπτυξη προγράμματος αυτοχρηματοδοτούμενων οδικών έργων με βάση τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά πρότυπα,
- εισαγωγή των εφαρμογών της τηλεματικής (ηλεκτρονικά διόδια, παροχή πληροφοριών για την κυκλοφορία, τυχόν έκτακτα περιστατικά κλπ.),
- ανάπτυξη σύγχρονου συστήματος μετρήσεων οδικής κυκλοφορίας με αποκεντρωμένες υπευθυνότητες λειτουργίας και αξιοποίηση της συνεργασίας ανεξάρτητων φορέων υπό την επίβλεψη του ΥΠΕΧΩΔΕ, με στόχο την υποστήριξη των Αρχών στον σχεδιασμό και τη λειτουργία των οδικών δικτύων.
- ανάπτυξη ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης οδικών συμβάντων στους αυτοκινητοδρόμους, με συντονισμό όλων των εμπλεκόμενων φορέων και δημιουργία εγχειριδίου συγκεκριμένων ενεργειών

Η επεξεργασία και συστηματική εφαρμογή ενιαίων και ολοκληρωμένων προδιαγραφών σήμανσης και ασφάλισης στις **περιοχές εκτέλεσης εργασιών επί της οδού** με ταυτόχρονη διασφάλιση των κινήσεων των πεζών, των στάσεων των λεωφορείων και της προτεραιότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Συστηματική εφαρμογή σειράς δράσεων για τη **βελτίωση της οδικής ασφάλειας**, των οποίων τα αποτελέσματα θα δημοσιεύονται σε τακτά διαστήματα, δημιουργώντας έτσι το κατάλληλο κλίμα εμπιστοσύνης προς τους πολίτες αλλά και το αίσθημα ευθύνης όλων των εμπλεκόμενων υπηρεσιών. Με προτεραιότητα πρέπει να προωθηθούν:

- ο εντοπισμός των επικίνδυνων θέσεων και η εφαρμογή των αντίστοιχων βελτιωτικών επεμβάσεων καθώς και η αξιολόγησή τους,
- ο Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας από ειδικό σώμα ελεγκτών στο σύνολο του υπεραστικού και αστικού οδικού δικτύου,
- η συστηματική συντήρηση του οδικού δικτύου και των οδοστρωμάτων, του οδικού εξοπλισμού και του τεχνητού φωτισμού ειδικότερα,
- η υιοθέτηση ενιαίων και ολοκληρωμένων προδιαγραφών για όλα τα οδικά έργα που εκτελούνται από το ΥΠΕΧΩΔΕ και τους άλλους φορείς στη χώρα.

## ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΠΡΟΣ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Δεκέμβριος 2002

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με συνεχή εικοσιπενταετή παρουσία στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της Ελλάδας έχει επανειλημμένα αναλύσει και παρουσιάσει τα προβλήματα του συγκοινωνιακού συστήματος της χώρας καθώς και τις γενεσιουργές αιτίες τους με βάση τις αρχές του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και την πλούσια διεθνή εμπειρία. Τα μέλη του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με αυξημένο το αίσθημα ευθύνης απέναντι στην Ελληνική κοινωνία υποστηρίζουν συστηματικά το έργο της Πολιτείας και προτείνουν επιστημονικά τεκμηριωμένες λύσεις για την αντιμετώπιση των συχνά οξυμένων προβλημάτων που παρατηρούνται στην εξυπηρέτηση των πολιτών με γνώμονα το τρίπτυχο αποτελεσματικότητα - ασφάλεια - περιβάλλον.

Ο ρόλος του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΥΜΕ) σε θέματα οργάνωσης της κυκλοφορίας και διαχείρισης των σιδηροδρομικών, οδικών, θαλάσσιων, αεροπορικών και συνδυασμένων μεταφορών, αλλά και προώθησης της οδικής ασφάλειας είναι εξαιρετικά σημαντικός και για τον λόγο αυτό ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων προτείνει μια καταρχήν σειρά μέτρων, τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν στη μεγιστοποίηση των θετικών αποτελεσμάτων των δράσεων των Υπηρεσιών και εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Τα βασικότερα από τα επιστημονικά τεκμηριωμένα μέτρα συνοψίζονται στα παρακάτω δεκατέσσερα σημεία:

**Κατάστρωση Εθνικού Σχεδίου Μεταφορών** για τον καθορισμό της στρατηγικής και των απαραίτητων δράσεων για την ανάπτυξη του εθνικού δικτύου αλλά και τη συναρμογή του με τους διεθνείς συγκοινωνιακούς άξονες, μεταφορικά δίκτυα και τερματικούς σταθμούς, που αφορούν τις σιδηροδρομικές, οδικές, θαλάσσιες, αεροπορικές και συνδυασμένες μεταφορές. Κάθε νέα προγραμματιζόμενη δράση οφείλει να είναι συμβατή με τις αρχές του Εθνικού Σχεδίου Μεταφορών και τη διαλειτουργικότητα των εθνικών και διεθνών συγκοινωνιακών δικτύων.

Διαμόρφωση και θεσμοθέτηση του **πλαισίου συνεργασίας των φορέων** που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών της Ελλάδας έτσι ώστε να διασφαλίζεται ενιαίος σχεδιασμός, κοινές δεσμεύσεις και συμβατά μεταξύ τους επιχειρησιακά σχέδια, με ταυτόχρονη εξασφάλιση των όρων του υγιούς ανταγωνισμού.

**Υποστήριξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών**, με διαμόρφωση θεσμικού πλαισίου λειτουργίας, κατοχύρωση κλάδων συναφών δραστηριοτήτων, θέσπιση κινήτρων και αξιοποίηση της υφιστάμενης υποδομής και τη συνεργία των επιχειρήσεων.

**Ανάληψη πρωτοβουλιών με στόχο τον συντονισμό των φορέων** που συμμετέχουν στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση στα αστικά κέντρα (ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΔΗΤ, ΥΠΕΔΔΑ, Τοπική Αυτοδιοίκηση, Οργανισμοί και Εταιρείες, κλπ) μέσα από τη θεσμοθέτηση συνεργασίας σε τακτική βάση (τουλάχιστον μία εβδομαδιαία συντονιστική συνάντηση).

Μεσοπρόθεσμο στόχο αποτελεί η προώθηση της δημιουργίας και ορθολογικής λειτουργίας **Μητροπολιτικών Φορέων** για την ανάπτυξη και διαχείριση του Συστήματος Μεταφορών στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, με στόχο την υλοποίηση διαχρονικών και συμβατών μεταξύ τους έργων με έμφαση στην

αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης, την ουσιαστική προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς και την εξασφάλιση της κινητικότητας των πεζών.

**Τακτική επικαιροποίηση και επανέλεγχος των Επιχειρησιακών Σχεδίων** των φορέων παροχής μεταφορικού έργου, με βάση τις προβλεπόμενες μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ανάγκες, τη διαλειτουργικότητα των μέσων, τις διαγραφόμενες τάσεις στις οικονομικο-πολιτικές συνθήκες στην Ελλάδα, την ΕΕ και τις ανταγωνιστικές χώρες. Έμφαση πρέπει να δίδεται στην τακτική δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων και τη σύγκρισή τους με τους τεθέντες στόχους.

Εφαρμογή μέτρων για την **ουσιαστική προώθηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς** με έμφαση αφενός στην αποτελεσματική αντιμετώπιση όλων των προβλημάτων για την ουσιαστική προώθηση των μέσων σε σταθερή τροχιά και αφετέρου στην υλοποίηση όλων των απαραίτητων συνοδευτικών μέτρων (σταθμοί μετεπιβίβασης, διασφάλιση λειτουργίας λεωφορειολωρίδων στο σύνολο των διαδρομών κορμού, κλπ).

Λειτουργία **αποτελεσματικού συστήματος μελέτης, κατασκευής, επίβλεψης και συντήρησης** των συγκοινωνιακών έργων της αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών με έμφαση στη στελέχωση και τις διαδικασίες ελέγχου.

Αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου (Κ.Ο.Κ., κλπ) για την **προώθηση των σύγχρονων μεθόδων επιτήρησης** της κυκλοφορίας και της στάθμευσης (συχνοί έλεγχοι και χαμηλά πρόστιμα, πολλαπλασιασμός προστίμου στις περιπτώσεις υποτροπής, κλπ) σε συνδυασμό με αποτελεσματικές μεθόδους διαχείρισης και είσπραξης των προστίμων (κάλυψη λειτουργικών εξόδων Τροχαίας, ενιαίο Μητρώο παραβάσεων, ουσιαστική λειτουργία ΣΕΣΟ, δημοσιοποίηση εσόδων και αξιοποίησής τους από τους Δήμους, κλπ).

Υιοθέτηση **αποτελεσματικής επικοινωνιακής πολιτικής** με στόχο την ευαισθητοποίηση και τη συμμετοχή του πολίτη στη βελτίωση των συγκοινωνιακών συστημάτων, στην οποία θα προωθείται η σωστή συγκοινωνιακή συμπεριφορά (χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς, συνετή οδήγηση, κλπ) και όχι το έργο του Υπουργείου.

Τακτική **δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων των φορέων** συγκοινωνιακής εκμετάλλευσης τόσο στα αστικά όσο και στα υπεραστικά μέσα μεταφοράς με έμφαση στα ποσοτικοποιημένα αποτελέσματα που αφορούν στη στάθμη παρεχόμενης εξυπηρέτησης προς τον πολίτη.

Καθορισμός **δράσεων προτεραιότητας για τη βελτίωση της κυκλοφοριακής συμπεριφοράς** των οδηγών (εκπαίδευση και εξέταση υποψήφιων οδηγών σε πραγματικές συνθήκες, κυκλοφοριακή αγωγή στα σχολεία, αξιοποίηση πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, κλπ) με έμφαση στην αξιολόγηση και δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων των δράσεων και την περαιτέρω προώθηση μόνο των αναποδοτικών δράσεων (με σημαντική συμβολή στη μείωση των ατυχημάτων και των θυμάτων τους).

Καθορισμός εθνικής πολιτικής για την ανάπτυξη και διάδοση των **έξυπνων συγκοινωνιακών συστημάτων** που θα αξιοποιούν τις εφαρμογές των νέων τεχνολογιών. Για τον λόγο αυτό απαιτείται η πρόβλεψη αντάξιου προϋπολογισμού για την ουσιαστική προώθηση και υποστήριξη των σχετικών δράσεων με υψηλή αναποδοτικότητα.

Σχεδιασμός και λειτουργία **Παρατηρητηρίου των Μεταφορών για τη παρακολούθηση και καταγραφή** του μεταφορικού έργου της χώρας σε αστικό και υπεραστικό επίπεδο, ανά μεταφορικό μέσο, το οποίο θα καταγράφει, θα αναλύει και θα δημοσιεύει σε μηνιαία βάση αναλυτικά στοιχεία για την απόδοση των συγκοινωνιακών συστημάτων. Η λειτουργία του Παρατηρητηρίου μπορεί να συνδυαστεί με την υιοθέτηση αποτελεσματικής επικοινωνιακής πολιτικής με στόχο την ευαισθητοποίηση και τη συμμετοχή του πολίτη στη βελτίωση των συγκοινωνιακών συστημάτων, στην οποία θα προωθείται η σωστή συγκοινωνιακή συμπεριφορά (χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς, ήρεμη οδήγηση, κλπ).

## ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΠΡΟΣ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ

Δεκέμβριος 2002

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με συνεχή εικοσιπενταετή παρουσία στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της Ελλάδας έχει επανειλημμένα αναλύσει και παρουσιάσει τα προβλήματα του συγκοινωνιακού συστήματος της χώρας καθώς και τις γενεσιουργές αιτίες τους με βάση τις αρχές του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και την πλούσια διεθνή εμπειρία. Τα μέλη του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με αυξημένο το αίσθημα ευθύνης απέναντι στην Ελληνική κοινωνία υποστηρίζουν συστηματικά το έργο της Πολιτείας και προτείνουν επιστημονικά τεκμηριωμένες λύσεις για την αντιμετώπιση των συχνά οξυμένων προβλημάτων που παρατηρούνται στην εξυπηρέτηση των πολιτών με γνώμονα το τρίπτυχο αποτελεσματικότητα - ασφάλεια - περιβάλλον.

Ο ρόλος του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης (ΥΔΤ) σε θέματα τόσο επιτήρησης και ρύθμισης της κυκλοφορίας όσο και προώθησης της οδικής ασφάλειας είναι εξαιρετικά σημαντικός και για τον λόγο αυτό ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων προτείνει σειρά μέτρων τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην μεγιστοποίηση των θετικών αποτελεσμάτων των δράσεων της Τροχαίας. Τα επιστημονικά τεκμηριωμένα μέτρα αυτά συνοψίζονται στα παρακάτω δώδεκα σημεία.

**Κατάρτιση ολοκληρωμένου προγράμματος επιτήρησης** και ρυθμίσεων μετά από ειλικρινή και ουσιαστική συνεργασία με τις συναρμόδιες υπηρεσίες (ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΜΕ, Τοπική Αυτοδιοίκηση) και τους Συγκοινωνιολόγους και άλλους ειδικούς. Είναι απαραίτητο να καθοριστούν οι στόχοι και να δοθούν προτεραιότητες στο σύνολο των δράσεων επιτήρησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας.

**Θέσπιση προτεραιοτήτων στις δράσεις επιτήρησης της οδικής κυκλοφορίας.** Προφανώς, οι δράσεις για τη μείωση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων (αλκοόλ, ταχύτητα, ζώνη και κράνος) πρέπει να αποτελούν την πρώτη προτεραιότητα, καθώς επίσης οι δράσεις για τη διασφάλιση της καλής λειτουργίας και της προτεραιότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς (λειτουργία λεωφορειολωρίδων, παράνομη στάθμευση στις διαδρομές των λεωφορείων, κλπ.) πρέπει να προτάσσονται των δράσεων για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των ΙΧ.

Ετοιμασία πλήρους προγράμματος δράσεων επιτήρησης και ρυθμίσεων κυκλοφορίας σε αστικές και υπεραστικές περιοχές, το οποίο θα αποτελέσει αναπόσπαστο στοιχείο λειτουργίας ενός **Κέντρου Διαχείρισης της Κυκλοφορίας**, όπως ο σχεδιαζόμενος Θάλαμος Επιχειρήσεων Παρακολούθησης και Ελέγχου της Κυκλοφορίας (ΘΕΠΕΚ) που θα λειτουργήσει στην Αθήνα ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων. Το πρόγραμμα αυτό πρέπει να περιλαμβάνει αναλυτικό εγχειρίδιο δράσεων όπου θα καθορίζονται οι ευθύνες συντονισμού και ανάληψης ενεργειών από κάθε φορέα που εμπλέκεται σε κάθε περίπτωση και σε κάθε φάση αυτής (διαχείριση κυκλοφορίας, διαχείριση οδικών συμβάντων, κλπ.) καθώς και το συγκεκριμένο πλαίσιο συνεργασίας των συναρμόδιων φορέων (ΥΠΕΧΩΔΕ, Τροχαία, ΟΤΑ, κλπ).

Ανάπτυξη και συντήρηση **βάσης δεδομένων οδικών συμβάντων**, με στοιχεία που αφορούν στις επικρατούσες συνθήκες κατά την εμφάνιση των συμβάντων, τα μέτρα διαχείρισης και αποκατάστασής τους, την αποδοτικότητα αυτών και τις επιπτώσεις στην κυκλοφορία. Η ανάλυση των στοιχείων αυτών μπορεί να υποστηρίξει τις αποφάσεις για ένα αποδοτικότερο σύστημα διαχείρισης

συμβάντων και συντονισμού των συναρμόδιων υπηρεσιών (ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΜΕ, Τοπική Αυτοδιοίκηση).

Ανάληψη άμεσης δράσης για την **αναμόρφωση του συστήματος των προστίμων** (σε συνεργασία με το ΥΜΕ) στην κατεύθυνση των συχνών ελέγχων και χαμηλών προστίμων, έτσι ώστε και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της επιτήρησης αλλά και να σταματήσει να δημιουργείται στους πολίτες η λανθασμένη εντύπωση ότι η επιτήρηση έχει εισπρακτικό χαρακτήρα.

Ανάληψη δράσης για την **αποκατάσταση της βιωσιμότητας του συστήματος επιτήρησης της οδικής κυκλοφορίας** με την θεσμοθέτηση της είσπραξης μέρους των προστίμων από την Τροχαία για την κάλυψη των σχετικών λειτουργικών αναγκών (απασχόληση προσωπικού, εντοπισμός στοιχείων παραβατών, αποστολή κλήσεων, κλπ.).

**Συνδυασμός των εστιασμένων δράσεων επιτήρησης της κυκλοφορίας με αντίστοιχες εκστρατείες ενημέρωσης.** Προτείνεται η διεξαγωγή σε μόνιμη βάση εστιασμένων εκστρατειών ενημέρωσης σε εθνικό και τοπικό επίπεδο καθώς και η διανομή σχετικών φυλλαδίων με τους στόχους και τη χρησιμότητα της επιτήρησης της οδικής κυκλοφορίας ταυτόχρονα με κάθε έλεγχο και διαπίστωση παράβασης.

Άμεση **μεταβίβαση και θεσμοθέτηση των αρμοδιοτήτων επιτήρησης της παράνομης στάσης και στάθμευσης** των οχημάτων στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) με δυνατότητα επιτήρησης από ανεξάρτητους φορείς υπό την εποπτεία των ΟΤΑ, τη μόνη διεθνώς αποδεδειγμένα βιώσιμη λύση.

**Ενίσχυση με επαρκή αριθμό σύγχρονων μέσων επιτήρησης** (κάμερες, ραντάρ, αλκοολόμετρα, κλπ). Η προμήθεια του εξοπλισμού πρέπει να συνδυαστεί αφενός με τις σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις (ευθύνη ιδιοκτήτη οχήματος, διασφάλιση προσωπικών δεδομένων, κλπ) και αφετέρου με την αντίστοιχη αποτελεσματική οργάνωση της ιδιαίτερα σύνθετης και χρονοβόρας διεκπεραίωσης του έργου στο γραφείο.

**Συνεργασία σε τακτική βάση με τους Συγκοινωνιολόγους** και άλλους ειδικούς για τον καθορισμό τόσο των γενικών κατευθύνσεων όσο και των πρακτικών επιτήρησης της κυκλοφορίας. Συνιστάται αφενός η πρόσληψη Συγκοινωνιολόγων στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και αφετέρου η στενή (καθημερινή) και θεσμοθετημένη συνεργασία με τους Συγκοινωνιολόγους του ΥΠΕΧΩΔΕ, των Νομαρχιών και των Δήμων.

**Τακτική και συστηματική αξιολόγηση της επιρροής των μέτρων επιτήρησης** της οδικής κυκλοφορίας στη βελτίωση των συγκοινωνιακών συνθηκών. Μόνο με τη σωστή και κατάλληλα τεκμηριωμένη έρευνα της επιρροής των μέτρων μπορούν να εντοπιστούν οι επιτυχημένες δράσεις που πρέπει να επαναλαμβάνονται καθώς και εκείνες που πρέπει να εγκαταλείπονται λόγω της χαμηλής ή αρνητικής επιρροής τους.

**Τακτική δημοσιοποίηση του αριθμού των ελέγχων** που πραγματοποιήθηκαν καθώς και των αποτελεσμάτων τους. Μόνο η μηνιαία δημοσίευση του αριθμού των ελέγχων θα πείσει τους πολίτες για τη σοβαρή αντιμετώπιση του θέματος εκ μέρους της Πολιτείας αλλά και θα διασφαλίσει την ενεργό δέσμευση και συμμετοχή όλων εκείνων που υλοποιούν τις δράσεις (Τροχονόμοι, Υπηρεσίες συναρμόδιων Υπουργείων και ΟΤΑ).

## ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΤΟΥ 2004

Ιούνιος 2001

### Ανάλυση του Προβλήματος

Το επίπεδο εξυπηρέτησης των Αθηναίων από το σύστημα μεταφορών της Πρωτεύουσας υπολείπεται σημαντικά του αντίστοιχου επιπέδου των άλλων Ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων και οπωσδήποτε δεν είναι αντάξιο του πολιτισμού, της ιστορίας, αλλά και της σημερινής ανάπτυξης της Αθήνας. Η συνεχής επιδείνωση του επιπέδου εξυπηρέτησης οφείλεται στο συνδυασμό της ανοδικής πορείας του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων με την ελλιπή υποδομή και διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης που αδυνατούν να εξυπηρετήσουν την αυξανόμενη ζήτηση μετακινήσεων.

Η ανάγκη για σοβαρή και συνεπή αντιμετώπιση προκειμένου να δοθούν λύσεις σε αυτό το πρόβλημα είναι περισσότερο από ποτέ απαραίτητη. Μια πολύ καλή ευκαιρία προς αυτή την κατεύθυνση αποτελεί η ανάθεση της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στη χώρα μας. Κατά τη διάρκεια των 17 ημερών του Αυγούστου που θα διεξάγονται οι Αγώνες, το μεταφορικό σύστημα της Αθήνας θα κληθεί να εξυπηρετήσει τόσο τις καθημερινές ανάγκες μετακινήσεων των Αθηναίων (έστω μειωμένες λόγω θερινών διακοπών) όσο και τις πρόσθετες ανάγκες που δημιουργούν οι Ολυμπιακοί Αγώνες, οι οποίες αφορούν στους θεατές και στην Ολυμπιακή Οικογένεια. Η Οργανωτική Επιτροπή των Αγώνων σε συνεργασία με τους αρμόδιους κρατικούς φορείς έχει ξεκινήσει την προσπάθεια μελέτης και οργάνωσης του συνολικού συστήματος των μεταφορών, ώστε αυτό να αποδώσει το επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης κατά το κρίσιμο διάστημα των Αγώνων.

Για τις ανάγκες τις Ολυμπιάδας, πολλά έργα και επεμβάσεις προγραμματίζεται να υλοποιηθούν ή να επιταχυνθεί η ολοκλήρωσή τους, αφήνοντας σημαντική κληρονομιά στην πόλη την επόμενη μέρα των Αγώνων. Είναι άλλωστε μέριμνα και της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής, τα έργα, σε όλους τους τομείς, που σχετίζονται με τους Ολυμπιακούς Αγώνες να αναβαθμίζουν τη διοργανώτρια πόλη και να βελτιώνουν τη ζωή των πολιτών της. Δίνεται λοιπόν η μοναδική ευκαιρία μέσα στα επόμενα τρία χρόνια για την επεξεργασία αποτελεσματικών διεξόδων από την κυκλοφοριακή ασφυξία της Αθήνας. Κατά συνέπεια, το ζητούμενο είναι η εφαρμογή στην πράξη του σχεδιασμού και η αξιοποίηση της μοναδικής αυτής ευκαιρίας.

### Η Εμπειρία του Σίδνεϋ

Η πρόσφατη εμπειρία της 27<sup>ης</sup> Ολυμπιάδας στο Σίδνεϋ αποτελεί σημαντική πηγή γνώσης για την επιτυχία της διοργάνωσης, σε αντιδιαστολή με το Ολυμπιακό σύστημα μεταφορών της Ατλάντα, το οποίο παρουσίασε έλλειμμα εξυπηρέτησης. Ταυτόχρονα, ο πήχης για τη χώρα μας ανεβαίνει ακόμα ψηλότερα, αφού οι Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας θα είναι άμεσα συγκρίσιμοι με τους ιδιαίτερα επιτυχημένους οργανωτικά Αγώνες του Σίδνεϋ. Οι Αυστραλοί έδειξαν πως μπορεί μια διοργάνωση τέτοιου μεγέθους να είναι επιτυχημένη, με τη σωστή αντιμετώπιση των προβλημάτων που παρουσιάστηκαν στην πορεία της διοργάνωσης.

Τα παρακάτω επίσημα στοιχεία για ορισμένα χαρακτηριστικά μεγέθη του συστήματος μεταφορών αποτυπώνουν το μέγεθος του εγχειρήματος που καλείται να αντιμετωπίσει η διοργάνωση των Αγώνων στην Αθήνα.



Η Ολυμπιακή Οικογένεια στο Σίδνεϋ αφορούσε σε περίπου 250.000 άτομα και αποτελείτο από τους επίσημους (4.700), τους αθλητές και συνοδούς (17.600), τους κριτές και διαιτητές (2.500), τους χορηγούς (55.000), τους εκπροσώπους των ΜΜΕ (21.000), τους εργαζόμενους (106.500) και τους εθελοντές (41.000). Εκτός από την εξυπηρέτηση μίας Ολυμπιακής Οικογένειας παρόμοιου μεγέθους, το σύστημα μεταφορών της Αθήνας εκτιμάται με βάση τον αντίστοιχο αριθμό του Σίδνεϋ ότι θα κληθεί να μεταφέρει περί τα 4.500.000 θεατές συνολικά κατά τη διάρκεια των Αγώνων. Δηλαδή αναμένεται να υπάρχει ζήτηση για εξυπηρέτηση κατά μέσο όρο 400.000 μετακινούμενους θεατές ημερησίως με μέγιστη τιμή τους 540.000 θεατές. Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι το 1996, το σύστημα μεταφορών της Αθήνας εξυπηρετούσε καθημερινά 6.800.000 μετακινήσεις, ενώ τον τυπικό Ιούλιο οι μετακινήσεις αυτές ήταν 5.500.000.

Για τις ανάγκες των Αγώνων του Σίδνεϋ χρησιμοποιήθηκαν περί τα 4.700 αυτοκίνητα που μετέφεραν επίσημους και προσκεκλημένους, περίπου 1.800 λεωφορεία για τη διακίνηση αθλητών, κριτών, δημοσιογράφων και χορηγών και άλλα 1.600 περίπου λεωφορεία για τη μετακίνηση θεατών και εργαζομένων στις διάφορες αθλητικές εγκαταστάσεις. Επιπλέον, μεγάλο μέρος του μεταφορικού έργου ανέλαβε ο σιδηρόδρομος με απευθείας ειδικά δρομολόγια προς το Ολυμπιακό πάρκο το οποίο φιλοξενούσε το 60% των αγωνισμάτων. Τα αντίστοιχα μεγέθη για την Αθήνα θα διαφοροποιηθούν φυσικά σε σχέση με τη διαθέσιμη υποδομή και τις χωροθετήσεις των αγωνισμάτων καθώς και των τόπων διαμονής των μελών της Ολυμπιακής Οικογένειας όπως αυτά ήδη οριστικοποιούνται.

Η επιτυχημένη συνταγή της αποκλειστικής χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς για τη διακίνηση των θεατών από και προς τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις, η απαγόρευση προσέγγισης ΙΧ οχημάτων κοντά σε αυτές και η εκτεταμένη απαγόρευση της στάθμευσης στο κύριο οδικό δίκτυο των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, είναι λογικό να υιοθετηθεί και στην Αθήνα. Η προσέγγιση αυτή, πέραν του γεγονότος ότι αποτελεί τη μοναδική βιώσιμη λύση, ενισχύεται και από το γεγονός ότι σε αντίθεση με το Σίδνεϋ, οι αθλητικές εγκαταστάσεις βρίσκονται σε κατοικημένες περιοχές εντός της πόλης.

## **Η Προσέγγιση των Συγκοινωνιολόγων**

Υπάρχει κίνδυνος, οι αποσπασματικού χαρακτήρα παρεμβάσεις ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων όχι μόνο να δημιουργήσουν επιπλέον στρεβλώσεις στο σύστημα μεταφορών της Αθήνας, συνεχίζοντας την από δεκαετίες ανισοβαρή ανάπτυξή του, αλλά και τελικώς να μην οδηγήσουν ούτε στην ικανοποιητική εξυπηρέτηση της Ολυμπιακής Οικογένειας και των θεατών. Είναι κατά συνέπεια απαραίτητο να πρυτανεύσουν οι αρχές του ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού σχεδιασμού αντιμετωπίζοντας ισόρροπα το σύνολο των σημείων κυκλοφοριακής συμφόρησης με την υιοθέτηση λύσεων συνολικών βελτιώσεων.

Οι βασικές αρχές σχεδιασμού που αποτελούν μονόδρομο για την επιτυχημένη λειτουργία του συστήματος μεταφορών κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων αφορούν σε:

- Έγκαιρη ολοκλήρωση των έργων υποδομής για την πρόσβαση σε αθλητικές εγκαταστάσεις και άλλα σημεία ενδιαφέροντος με εξασφάλιση των απαιτούμενων λειτουργικών χαρακτηριστικών
- Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης και της κυκλοφορίας με κατάλληλα μέτρα αποθάρρυνσης χρήσης των ΙΧ οχημάτων

- Βελτίωση της λειτουργίας των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς με έμφαση στα μέτρα ευνόησης της χρήσης τους (άνεση, προτεραιότητα κίνησης)
- Διαχείριση της ζήτησης των μεταφορών με τη συνεχή πληροφόρηση του κοινού και την κατάλληλη επικοινωνιακή πολιτική
- Δημιουργία ενιαίου μητροπολιτικού φορέα διαχείρισης του συστήματος μεταφορών και ουσιαστικού συντονισμού όλων των επιμέρους εμπλεκόμενων φορέων

Είναι βέβαιο ότι εάν εξυπηρετηθούν σωστά οι μετακινήσεις της Ολυμπιακής Οικογένειας και των θεατών στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, τότε οπωσδήποτε θα έχει επιτευχθεί σημαντική βελτίωση των συνθηκών συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της Αθήνας. Η φύση και η πολυπλοκότητα της λειτουργίας των συγκοινωνιακών συστημάτων δεν αφήνει περιθώρια σωστής συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των Αγώνων χωρίς ταυτόχρονη συνολική αναβάθμιση του συστήματος μεταφορών της Αθήνας.

### **Οι Προτεινόμενες Λύσεις**

Υπό το πρίσμα των παραπάνω βασικών αρχών συγκοινωνιακού σχεδιασμού, οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι προτείνουν συγκεκριμένες λύσεις που όχι μόνο θα διασφαλίσουν την επιτυχημένη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων, αλλά ταυτόχρονα θα αφήσουν παρακαταθήκη ένα νέο και αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών στην πόλη.

- Με την ολοκλήρωση του νέου αερολιμένα Ελ.Βενιζέλος και την σταδιακή λειτουργία της Αττικής οδού έχει ξεκινήσει η υλοποίηση των βασικών έργων υποδομής για την εξυπηρέτηση των Αγώνων. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η αναβάθμιση της Λ. Κύμης, η σύνδεση της Εθνικής Οδού με το Ολυμπιακό Χωριό, η προέκταση της λεωφόρου Κηφισού μέχρι τη λεωφόρο Ποσειδώνος, η αναβάθμιση της επιβαρημένης λεωφόρου Κηφισίας καθώς και σειρά άλλων επιμέρους οδικών έργων.
- Εξαιρετικά χρήσιμη και κρίσιμη είναι η υλοποίηση του Προαστιακού σιδηροδρόμου (τουλάχιστον στο τμήμα Σπάτα - ΣΚΑ), η επέκταση του μετρό ως το Σταυρό, η κατασκευή των πολύπλοκων και εξαιρετικής σημασίας κέντρων μετεπιβίβασης (Δουκίσσης Πλακεντίας και Νερατζιώτισα) και η υλοποίηση του Τραμ στα Νότια Προάστια.
- Η υλοποίηση του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΚΔΚ) με την ουσιαστική συνεργασία όλων των αρμόδιων υπηρεσιών, αποτελεί το απαραίτητο σύστημα υποστήριξης της διαχείρισης του συνολικού συστήματος μεταφορών της πόλης αφού θα επιτρέπει την βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας καθώς και τη συντονισμένη, έγκαιρη και αποτελεσματική αντιμετώπιση κάθε προβλήματος.
- Για την εξυπηρέτηση της οδικής κυκλοφορίας είναι απαραίτητη η λήψη μέτρων διαχείρισης της στάσης και στάθμευσης με συστηματική επιτήρηση και αστυνόμευση μέσω ολοκληρωμένου συστήματος περιορισμών και τιμολογιακής πολιτικής και με προτεραιότητα στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων και περιορισμό χρήσης των ΙΧ οχημάτων για καθημερινές μετακινήσεις με σκοπό την εργασία.
- Για την αναβάθμιση της λειτουργίας των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς απαιτείται η αύξηση και ανανέωση του στόλου, η εκπαίδευση των οδηγών, η αναβάθμιση των δρομολογίων με τη χρήση της τηλεματικής, η δημιουργία γραμμών εξπρές και σταθμών μετεπιβίβασης. Ταυτόχρονα, ιδιαίτερα

σημαντική είναι η εκτεταμένη εφαρμογή και η σωστή λειτουργία (συχνότητα λεωφορείων, επιτήρηση) του απαραίτητου δικτύου λεωφορειολωρίδων.

- Απαραίτητη είναι η εφαρμογή ολοκληρωμένης επικοινωνιακής πολιτικής με ευρεία χρήση των τεχνολογιών τηλεματικής και κατάλληλων εντύπων για την πληροφόρηση του κοινού και την ενθάρρυνση χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς.

Η προσέγγιση και οι λύσεις των Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων έχουν εγκαίρως ενσωματωθεί στο Στρατηγικό Σχέδιο Ολυμπιακών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών της Οργανωτικής Επιτροπής των Αγώνων - ΑΘΗΝΑ 2004, όπως αυτό ολοκληρώθηκε τον Φεβρουάριο του 2001. Το ζητούμενο για μία ακόμη φορά αποτελεί η έγκαιρη και συντονισμένη υλοποίηση και των προβλεπόμενων έργων και των μέτρων διαχείρισης από το σύνολο των συναρμόδιων υπηρεσιών της Πολιτείας. Οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι σε συνεργασία με την Οργανωτική Επιτροπή - ΑΘΗΝΑ 2004 και τους αρμόδιους κρατικούς φορείς οφείλουν να ενώσουν και να εντείνουν τις προσπάθειες τους για την επίτευξη του σαφώς καθορισμένου στόχου.

## Η ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Οκτώβριος 2001

### Η Ανάγκη Ενιαίας Μητροπολιτικής Συγκοινωνιακής Διαχείρισης

Μία από τις βασικές αιτίες για την αναποτελεσματικότητα των συγκοινωνιακών λύσεων που εφαρμόζονται κατά καιρούς στην περιοχή της Πρωτεύουσας αποτελεί η πολυαρχία και το πλήθος των εμπλεκόμενων φορέων στα θέματα μεταφορών, που επικρατεί τόσο σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης (ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΜΕ, ΥΔΤ, κλπ) όσο και σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης (Νομαρχίες, 104 Δήμοι). Αποτέλεσμα αυτής της **πολυδιάσπασης αρμοδιοτήτων** είναι το γεγονός ότι οι έως σήμερα αποσπασματικές ή μονομερείς προσπάθειες, από διάφορους μεμονωμένους φορείς (ΟΡΣΑ, ΟΑΣΑ, κλπ) για πιά ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος δεν έχουν καταφέρει να ανακουφίσουν τα σημερινά συγκοινωνιακά προβλήματα της Αθήνας. Οι γραφειοκρατικές διαδικασίες που πρέπει να ξεπεραστούν για την εφαρμογή κάθε λύσης (π.χ λεωφορειολωρίδες, σταθμοί μετεπιβίβασης, ελεγχόμενη στάθμευση) συχνότατα καθιστούν ουσιαστικά αδύνατη τη σωστή υλοποίηση των λύσεων.

Οι προκλήσεις των καιρών, όπως η υλοποίηση και η ένταξη μεγάλων συγκοινωνιακών έργων (Μετρό, Αττική Οδός, Αεροδρόμιο κλπ) στο υπάρχον σύστημα μεταφορών της Πρωτεύουσας και οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004, ενισχύουν καθημερινά την ανάγκη για **συνεχή συνεργασία και συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων** τόσο στο επίπεδο του σχεδιασμού όσο και στο επίπεδο της αποτελεσματικής διαχείρισης και λειτουργίας των συστημάτων και των υποδομών. Είναι ενδεικτικό ότι με την ευκαιρία της έναρξης λειτουργίας σημαντικών έργων στην Αττική καταβλήθηκαν, έστω και την τελευταία στιγμή και αποσπασματικά, κάποιες συντονισμένες προσπάθειες για την ομαλή ένταξη των νέων έργων στο συγκοινωνιακό σύστημα της πρωτεύουσας, οι οποίες είχαν θετικά αποτελέσματα, δυστυχώς όμως χωρίς συνέχεια.

Μάλιστα, δεδομένης της συνυπευθυνότητας πολλών φορέων για τα κυκλοφοριακά προβλήματα της Πρωτεύουσας, η επικάλυψη αρμοδιοτήτων δεν επιτρέπει τον συστηματικό έλεγχο και τον επιμερισμό των ευθυνών στους διάφορους φορείς που εμπλέκονται στην λειτουργία του συστήματος μεταφορών της Πρωτεύουσας. Δηλαδή, η έλλειψη συντονισμού δημιουργεί ένα **ιδανικό "άλλοθι"** για την απόκρυψη των αδυναμιών των εμπλεκόμενων φορέων.

Την τελευταία εικοσαετία ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων επισημαίνει τακτικά την αναγκαιότητα δημιουργίας **Μητροπολιτικού Φορέα** με αρμοδιότητες σε θέματα Αστικών Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας και Αστικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού, πρόταση η οποία αποτελεί τη μοναδική λύση για την αντιμετώπιση των σύνθετων προβλημάτων του συγκοινωνιακού συστήματος της Αθήνας.

Βέβαια, παρά το γεγονός ότι η αναγκαιότητα δημιουργίας του Μητροπολιτικού Φορέα είναι κοινά αποδεκτή, ο κάθε εμπλεκόμενος φορέας **ερμηνεύει διαφορετικά** τις αρμοδιότητες και το ρόλο του Φορέα και είτε αρνείται να εκχωρήσει αρμοδιότητες που του ανήκουν, είτε διστάζει να αναλάβει νέες αρμοδιότητες. Μάλιστα, είναι εμφανές ότι ο κάθε φορέας επιλέγει και διεκδικεί το ρόλο του συντονιστή αντί του συντονιζόμενου.

## Οι Αρμοδιότητες του Μητροπολιτικού Φορέα

Απαιτείται λοιπόν μια **νέα αποτελεσματική, "ελαφριά" και ευέλικτη δομή** Μητροπολιτικού Φορέα, η οποία δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι μετεξέλιξη υπάρχοντος φορέα, αφού πρέπει να είναι απαλλαγμένη από τις στρεβλώσεις και την κληρονομιά του παρελθόντος (νομικό πλαίσιο, οικονομική κατάσταση, καθεστώς προσωπικού, δημόσια εικόνα, κλπ). Ο νέος Μητροπολιτικός Φορέας δεν πρέπει να υποκαταστήσει υπάρχοντες φορείς και να προσθέσει στο υπάρχον πολύπλοκο θεσμικό σύστημα άλλον έναν δυσκίνητο οργανισμό που θα αναζητεί ρόλο.

Χρειάζεται επομένως ένα "ελαφρύ" επιτελικό συντονιστικό όργανο όλων των εμπλεκόμενων φορέων, με **βασικές αρμοδιότητες**:

1. τη διαμόρφωση Πολιτικής και τον Σχεδιασμό,
2. τον προγραμματισμό των επενδύσεων και τον καθορισμό προτεραιοτήτων,
3. τη διαμόρφωση της τιμολογιακής πολιτικής για τη χρήση των συγκοινωνιακών συστημάτων (δημόσιες συγκοινωνίες, στάθμευση, τιμολόγηση οδικής υποδομής κλπ)
4. τη γενική εποπτεία και τον έλεγχο της εφαρμογής του σχεδιασμού (υλοποίηση έργων και λειτουργία συστημάτων) με βάση συγκεκριμένες προδιαγραφές και χρονικούς στόχους,

Ο Μητροπολιτικός Φορέας αυτός μπορεί και πρέπει να αποτελέσει επίσης **σημείο αναφοράς** για τακτική συνάντηση των εκπροσώπων όλων των εμπλεκόμενων φορέων, έτσι ώστε να εξετάζονται ουσιαστικές λύσεις στα καθημερινά επιμέρους ζητήματα λειτουργίας.

## Οι Προϋποθέσεις Επιτυχίας

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

Αφ ενός, **η κατάργηση υφιστάμενων φορέων μπορεί να αποβεί καταστροφική**, αφού είναι δύσκολη η αναπλήρωση της συσσωρευμένης εμπειρίας τους από νεοσύστατους φορείς. Επιπλέον, νέοι υπερφορτωμένοι με αρμοδιότητες φορείς απαιτούν πολύ χρόνο και κόπο για να λειτουργήσουν κανονικά.

Αφ ετέρου, **η μετεξέλιξη υπάρχοντων φορέων σε Μητροπολιτικό Φορέα, έχει τα όρια της** και εξαντλείται πρακτικά μέσα στα στενά όρια του τομέα ευθύνης του συγκεκριμένου Υπουργείου στο οποίο ανήκει ο φορέας (π.χ. περίπτωση ΟΑΣΑ) και πολλές φορές ούτε καν μέσα σε αυτό (π.χ. ΟΡΣΑ) και στην πράξη δεν είναι δυνατόν να λειτουργήσει ως ενιαίος και κοινά αποδεκτός Μητροπολιτικός Φορέας.

Η πρωτοβουλία σύστασης του Μητροπολιτικού Φορέα αποτελεί **καταρχήν ευθύνη της κεντρικής διοίκησης** και μάλιστα κοινή ευθύνη των επιμέρους Υπουργείων (ΥΜΕ, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΔΤ, ΥΠΕΣΔΔΑ, ΥΠΕΘΟ κλπ). Δηλαδή θεσμικά, θα πρέπει να τεθεί αρχικά υπό την αιγίδα Διυπουργικής Επιτροπής της Κυβέρνησης, και σταδιακά (σε επόμενη δεκαετία) να μεταβιβασθεί ο έλεγχος στους φυσικούς φορείς μητροπολιτικού συντονισμού, δηλαδή την Περιφέρεια ή την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, όταν αυτές αποκτήσουν ώριμες διαδικασίες, κατάλληλο και έμπειρο προσωπικό, επαρκή προϋπολογισμό και φυσικά την απαραίτητη τεχνογνωσία.

Επίσης, όπως συμβαίνει στις περισσότερες σύγχρονες κοινωνίες, **απαραίτητες μεσοπρόθεσμες προϋποθέσεις** για την επιτυχία του όλου εγχειρήματος της μητροπολιτικής διαχείρισης του συστήματος μεταφορών της Αθήνας αποτελούν:

1. η **ενοποίηση των δύο κατ'εξοχήν αρμόδιων υπουργείων** ΥΠΕΧΩΔΕ - ΥΜΕ που ελέγχουν σήμερα και εποπτεύουν άμεσα ή έμμεσα τις βασικότερες αλληλοεπηρεαζόμενες παραμέτρους του τομέα των μεταφορών και
2. η άμεση αντιμετώπιση του προβλήματος του κατακερματισμού της Μητροπολιτικής Περιοχής της Αθήνας σε 104 Δήμους και Κοινότητες, η εφαρμογή δηλαδή επιπέδους ενός **προγράμματος "Καποδίστρια"** στη περιοχή της πρωτεύουσας.

Τέλος, είναι προφανές ότι ο προτεινόμενος Μητροπολιτικός Φορέας οφείλει να λειτουργήσει με **υψηλές προδιαγραφές απόδοσης**, έτσι ώστε να μην αποτελέσει ακόμη ένα γραφειοκρατικό εμπόδιο στη λειτουργία των φορέων εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου. Ως εκ τούτου θα πρέπει να τεθούν αυστηρά χρονικά περιθώρια στην ανταπόκριση του φορέα στα θέματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του.

Συμπερασματικά, πέρα της πανθομολογούμενης αναγκαιότητας για Μητροπολιτική Διαχείριση του Συστήματος Μεταφορών της Αθήνας είναι απαραίτητο να προβλεφθούν οι διαδικασίες έτσι ώστε ο νέος φορέας να μην αποτελέσει ένα καινούργιο άλλοθι για την αδράνεια και την αναποτελεσματικότητα του συστήματος.

## Η ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Ιούνιος 2002

Η στάθμευση αποτελεί ένα ιδιαίτερα κρίσιμο ζήτημα σήμερα καθώς η συνολική ζήτηση για στάθμευση αυξάνεται διαρκώς στις μητροπολιτικές περιοχές της χώρας, ως συνέπεια της ραγδαίας αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων και του περιορισμένου διαθέσιμου χώρου για στάθμευση. Η πολιτική στάθμευσης δεν πρέπει να προσανατολίζεται στην κάλυψη της συνολικής ζήτησης αλλά στη διαχείριση της προσφοράς θέσεων στάθμευσης, ιεραρχώντας τις υπό εξυπηρέτηση χρήσεις σε συνδυασμό με την ουσιαστική προώθηση της μεγαλύτερης χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς σε σχέση με το Ι.Χ. Επιπλέον, **η κατάλληλη και ολοκληρωμένη διαχείριση της στάθμευσης αποτελεί βασικό εργαλείο αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων** και βελτίωσης της ποιότητας ζωής γενικότερα, πρακτική που έχει εφαρμοστεί με επιτυχία σε αρκετές ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις μέσα από συστηματική ελεγχόμενη στάθμευση και κατάλληλη τιμολογιακή πολιτική.

Η ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των παραμέτρων του συστήματος στάθμευσης απαιτεί μια **στρατηγική μητροπολιτικής εμβέλειας**. Η διαχείριση της στάθμευσης πρέπει να εφαρμόζεται με χωρικά διαφοροποιημένους αλλά και ενιαίους κανόνες στο σύνολο της μητροπολιτικής περιοχής για να αποφεύγονται οι επιβαρύνσεις σε όμορες περιοχές και η γνωστή αναποτελεσματικότητα των τοπικών λύσεων. Για τον λόγο αυτό απαιτείται συνολική και σοβαρή μελέτη του προβλήματος και διερεύνηση βιώσιμων εναλλακτικών λύσεων. Στην παρόδια στάθμευση εκδηλώνεται με ιδιαίτερη έμφαση η πολυαρχία φορέων και η επικάλυψη αρμοδιοτήτων και για τον λόγο αυτό είναι σκόπιμη η σύσταση Φορέα για τον μητροπολιτικό συντονισμό του σχεδιασμού και της διαχείρισης της στάθμευσης στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία οποιασδήποτε πολιτικής στάθμευσης αποτελεί η **ανάληψη δράσης από τις Δημοτικές Αρχές** για την αποτελεσματική εφαρμογή συστήματος διαχείρισης (ιδιαίτερα της παρόδιας) στάθμευσης. Για τον λόγο αυτό είναι απαραίτητο να ρυθμιστεί άμεσα από την Κυβέρνηση το σχετικό θεσμικό πλαίσιο που αφενός θα δίνει τις σχετικές αρμοδιότητες στην Τοπική Αυτοδιοίκηση και τη Δημοτική Αστυνομία και αφετέρου θα δίνει τη δυνατότητα διασφάλισης του ελέγχου της συμμόρφωσης στους κανόνες στάθμευσης σε ανεξάρτητους και ιδιωτικούς φορείς (μοναδική αποτελεσματική λύση σύμφωνα με την ελληνική και διεθνή εμπειρία), τους οποίους βέβαια θα επιβλέπει με διαφάνεια η Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Στη συνέχεια είναι απαραίτητη η επεξεργασία και εφαρμογή **αποτελεσματικού συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης**, το οποίο θα λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες των χρήσεων γης σε κάθε περιοχή και θα διασφαλίζει την εξυπηρέτηση των κατοίκων, την αύξηση της εναλλαγής στάθμευσης για τη διευκόλυνση των επισκεπτών, και την αποθάρρυνση της στάθμευσης των μετακινούμενων για εργασία. Βασικό χαρακτηριστικό κάθε αποτελεσματικού συστήματος αποτελεί η υιοθέτηση συστήματος αστυνόμευσης με πολλούς ελέγχους και χαμηλά πρόστιμα, για τα οποία θα διασφαλίζεται η είσπραξη.

Ταυτόχρονα, είναι απαραίτητη η δημιουργία οργανωμένων **Σταθμών Μετεπιβίβασης** στους τερματικούς σταθμούς του Μετρό και σε άλλα κομβικά σημεία του συστήματος μεταφορών της Αθήνας (π.χ. εκεί όπου συγκλίνουν μεγάλοι οδικοί άξονες). Δικαίωμα χρήσης του χώρου στάθμευσης επί πληρωμή πρέπει να έχουν

μόνον όσοι χρησιμοποιούν το δίκτυο των δημοσίων συγκοινωνιών ως τμήμα του ταξιδιού τους (συνδυασμένη τιμολόγηση).

Επίσης είναι απαραίτητη η εφαρμογή προγράμματος δημιουργίας **Σταθμών Αυτοκινήτων στις κεντρικές περιοχές των Δήμων** με διασφάλιση της σχεδόν αποκλειστικής χρήσης από τους κατοίκους. Σε αντίθετη περίπτωση, οι Σταθμοί Αυτοκινήτων στις κεντρικές περιοχές θα αποτελέσουν πόλο έλξης περισσότερων ΙΧ με αποτέλεσμα τη μείωση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στις μετακινήσεις από και προς το κέντρο και την περαιτέρω επιδείνωση των συνθηκών κυκλοφορίας και ποιότητας ζωής στις περιοχές αυτές. Προκειμένου να αποθαρρυνθεί η μακροχρόνια στάθμευση σε χώρους δημόσιας χρήσης (παρόδια ή εκτός οδού) και ιδιαίτερα στις κεντρικές περιοχές, πρέπει η ωριαία τιμολόγηση να κλιμακώνεται προοδευτικά σε σχέση με τη διάρκεια στάθμευσης.

Δεδομένου ότι οι ιδιωτικές και δημόσιες θέσεις στάθμευσης λειτουργούν ως συγκοινωνούντα δοχεία, η πολιτική στάθμευσης πρέπει να είναι ολοκληρωμένη προκειμένου να είναι και αποτελεσματική. Η κατασκευή **ιδιωτικών θέσεων σε κατοικίες** μετά το 1980 είναι γνωστό ότι δεν κάλυψε την υφιστάμενη ζήτηση των κατοίκων, το πλεόνασμα της οποίας στρέφεται στην παρόδια στάθμευση. Οι προδιαγραφές ελάχιστων απαιτούμενων **ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης για επαγγελματικές χρήσεις** είναι σκόπιμο να διαφοροποιούνται ανά κατηγορία ζήτησης (επισκέπτες / πελάτες, εργαζόμενοι) και ανά περιοχή (κεντρικές περιοχές, περιοχές γύρω από σταθμούς Μετρό κ.λ.π.), αναλόγως της ποιότητας εξυπηρέτησης με μέσα μαζικής μεταφοράς. Επιπλέον, είναι απαραίτητοι οι σχετικοί συστηματικοί πολεοδομικοί έλεγχοι, προκειμένου να διασφαλιστεί η κατασκευή και λειτουργία των απαιτούμενων ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης στα κτίρια.

Τέλος, είναι απαραίτητη η **συστηματική παρακολούθηση και δημοσιοποίηση** των επιπτώσεων των μέτρων διαχείρισης της στάθμευσης με τη χρήση κατάλληλων δεικτών απόδοσης (βαθμός χρήσης σταθμών αυτοκινήτων, ρυθμός εναλλαγής, αριθμός παραβάσεων / κλήσεων, πληρωμένα πρόστιμα), έτσι ώστε αφενός να προσδιορίζονται τα περισσότερο επιτυχημένα μέτρα και αφετέρου να γίνονται όλοι οι οδηγοί ενεργοί συμμετοχοί στις προσπάθειες.



## Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

Μάρτιος 2001

Με την ευκαιρία των εγκαινίων και της έναρξης λειτουργίας των πρώτων τμημάτων της Αττικής Οδού, οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι υπενθυμίζουν τις θέσεις τους απέναντι στο μεγάλο αυτό έργο. Με συνεχή παρουσία σε όλες της φάσεις του σχεδιασμού, της μελέτης και της κατασκευής των μικρών και μεγάλων συγκοινωνιακών έργων που υλοποιούνται στη χώρα, σήμερα οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι επισημαίνουν εγκαίρως τα κρίσιμα ζητήματα της λειτουργίας του νέου περιφερειακού δακτυλίου της Αθήνας, απαραίτητου έργου τόσο για την ομαλή λειτουργία της πόλης όσο και για την επιτυχημένη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Η κατασκευή του πολυσύνθετου αυτού οδικού έργου που περνά μέσα από πυκνοδομημένες περιοχές έχει αντιμετωπίσει με επιτυχία σειρά σημαντικών θεσμικών, διαδικαστικών και τεχνικών δυσκολιών που αφορούν τόσο στις απαλλοτριώσεις και τη χρηματοδότηση, όσο και στα περιβαλλοντικά, υδραυλικά και άλλα έργα υποστήριξης. Κατά συνέπεια, ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην **έγκαιρη αντιμετώπιση όλων των αναμενόμενων δυσκολιών**, από την Πολιτεία και τους φορείς κατασκευής-λειτουργίας, ώστε αφενός να τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα παράδοσης των διαφόρων τμημάτων και αφετέρου το έργο να ενσωματωθεί με τον καλύτερο τρόπο στον πολεοδομικό ιστό και στο περιβάλλον της πόλης.

Η σταδιακή λειτουργία της Αττικής Οδού έως το 2004 ως περιφερειακού εξωτερικού δακτυλίου της πόλης αναμένεται να αναβαθμίσει την οδική υποδομή της πόλης και υπό συνθήκες να βελτιώσει και την συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των πολιτών του λεκανοπεδίου. Εξαιρετικά κρίσιμο σημείο στην πλήρη λειτουργία του αστικού αυτού αυτοκινητόδρομου εξακολουθεί να αποτελεί η **αναβάθμιση και κατάλληλη διαχείριση των προσβάσεων εισόδου και εξόδου** σε αυτή. Χωρίς, έγκαιρα και σωστά σχεδιασμένες ολοκληρωμένες λύσεις για τη διαχείριση της στάθμευσης, τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και τα άλλα συνοδευτικά έργα στο οδικό δίκτυο της περιοχής των προσβάσεων, οι καθυστερήσεις για την είσοδο και έξοδο στην Αττική Οδό θα είναι πολύ μεγαλύτερες από τον χρόνο διαδρομής επί αυτής.

Η λειτουργία της Αττικής Οδού αναμένεται να αλλάξει τον συγκοινωνιακό χάρτη της Αθήνας εξυπηρετώντας αρκετές περιοχές προαστίων και ανακουφίζοντας τις κεντρικές περιοχές από τις διαμπερείς κινήσεις. Όπως συμβαίνει διεθνώς, η προσφορά μιας τέτοιας σημαντικής νέας οδικής υποδομής αναμένεται να προκαλέσει και νέα ζήτηση μετακινήσεων με αποτέλεσμα να δημιουργούνται πρόσθετα προβλήματα στην εξυπηρέτηση των πολιτών, τα οποία αντιμετωπίζονται μόνο με τις επεξεργασμένες λύσεις που προτείνουν οι Συγκοινωνιολόγοι για τη **συνολική διαχείριση του συστήματος μεταφορών** της Αθήνας (λειτουργία προαστιακού σιδηροδρόμου, επεκτάσεις μετρό, ολοκληρωμένη διαχείριση της στάθμευσης, προτεραιότητα σε αναβαθμισμένα μέσα μαζικής μεταφοράς, κλπ).

Για πρώτη φορά στην Ελλάδα ξεκινά λειτουργία οδικού έργου με τη μέθοδο της συγχρηματοδότησης της κατασκευής και παραχώρησης της εκμετάλλευσης σε ιδιώτες με αναμενόμενο αποτέλεσμα την προσφορά αναβαθμισμένων υπηρεσιών. Βέβαια, για τη διασφάλιση των προβλεπόμενων αναβαθμισμένων προδιαγραφών οδικής ασφάλειας και της αποτελεσματικής διαχείρισης της κυκλοφορίας και της ζήτησης μετακινήσεων (ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής) με τη χρήση νέων

τεχνολογιών απαιτείται η **εφαρμογή πολιτικής διοδίων αντάξιας του έργου** και των οφελών που θα προσφέρει στους χρήστες της Αττικής οδού. Άλλωστε όπως συμβαίνει και διεθνώς, με τον δικαιότερο αυτό τρόπο τιμολόγησης, την αποπληρωμή του κόστους κατασκευής και τη διασφάλιση της βιωσιμότητας της λειτουργίας αναλαμβάνουν οι συγκεκριμένοι χρήστες του αστικού αυτοκινητόδρομου και δεν επιβαρύνεται το σύνολο των Ελλήνων μέσω της φορολόγησής τους και της κρατικής επιδότησης της λειτουργίας του έργου.

## ΟΙ ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΙ ΚΟΜΒΟΙ ΣΤΗ ΛΕΩΦΟΡΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

Ιανουάριος 2002

1. Στην Αθήνα του 2002 **δεν υπάρχει θεσμοθετημένος και ολοκληρωμένος συγκοινωνιακός σχεδιασμός** αφού απουσιάζει ο μητροπολιτικός συντονισμός της λειτουργίας του συστήματος μεταφορών της Πρωτεύουσας με όλες τις δυσμενείς συνέπειες στην εξυπηρέτηση των Αθηναίων πολιτών. Τόσο οι διάφορες υπηρεσίες και οργανισμοί του Κράτους όσο και οι Δημοτικές και Νομαρχιακές Αρχές σχεδιάζουν και υλοποιούν έργα και επεμβάσεις αποσπασματικά, συχνά ασύμβατα μεταξύ τους με αποτέλεσμα στις περισσότερες περιπτώσεις να μην προκύπτουν οι επιζητούμενες ουσιαστικές βελτιώσεις.
2. Η αναβάθμιση ακτινικού χαρακτήρα οδικών αξόνων, όπως τα έργα υποδομής μεγάλης κλίμακας στη Λεωφόρο Κηφισίας **δεν μπορεί να αποτελεί πρώτη προτεραιότητα** της ανάπτυξης του οδικού δικτύου σε σύγχρονες μεγαλουπόλεις.
3. Αντίθετα, στην ανάπτυξη του οδικού δικτύου πρώτη **προτεραιότητα αποτελεί η αναβάθμιση των δακτυλίων περιφερειακής κίνησης**, οι οποίοι αποτελούν την μοναδική, διεθνώς αποδεδειγμένη, διέξοδο από την συνεχώς αυξανόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση. Είναι απαραίτητο να ολοκληρωθεί ο εξωτερικός περιφερειακός δακτύλιος της Αθήνας (Αττική Οδός), και να οριστικοποιηθεί ο σχεδιασμός και να δρομολογηθεί η υλοποίηση του ενδιάμεσου και του μικρού δακτυλίου της Αθήνας, ώστε να δημιουργηθούν οι ουσιαστικές προϋποθέσεις για τη βελτίωση της οδικής κυκλοφορίας. Στη συνέχεια, μπορούν και πρέπει να αναπτυχθούν οι ακτινικοί άξονες ως συνδετήριιοι κλάδοι μεταξύ των δακτυλίων, χωρίς να επεκτείνονται οι ανισοπεδοποιήσεις μέχρι το κέντρο της πόλης και να ενθαρρύνονται έτσι ακτινικές κινήσεις.
4. Είναι προφανές ότι οι Μητροπολιτικού χαρακτήρα επεμβάσεις που εξυπηρετούν περισσότερες από μία περιοχές, όπως οι ανισόπεδοι κόμβοι της Λεωφόρου Κηφισίας, **δεν είναι δυνατόν να σχεδιάζονται με την αποσπασματική προσέγγιση των Δήμων της Περιοχής**, αλλά μέσα από ένα θεσμοθετημένο ολοκληρωμένο σχεδιασμό του συστήματος μεταφορών της Πρωτεύουσας και με την (σήμερα απύσχα) θεσμοθετημένη, ειλικρινή και επαρκώς χρηματοδοτούμενη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων (συμπεριλαμβανομένων των Αρχών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης).
5. Είναι σημαντικό η χώρα να ολοκληρώσει με επιτυχία την προσπάθεια της για σωστούς Ολυμπιακούς Αγώνες, και οι μεταφορές θα αποτελέσουν μία από τις σημαντικότερες παραμέτρους επιτυχίας. Τα σχετικά συγκοινωνιακά έργα που δρομολογούνται δεν θα πρέπει όμως να αποπροσανατολίσουν τον σχεδιασμό της πόλης και να υποθηκεύσουν το συγκοινωνιακό της μέλλον. Έτσι είναι σημαντικό **να λειτουργήσει σωστά ο Ολυμπιακός Δακτύλιος** κατά τη διάρκεια των αγώνων, χωρίς όμως να υποθηκευθεί το μέλλον των περιφερειακών δακτυλίων που έχει πραγματικά ανάγκη η Αθήνα.
6. Σε επεμβάσεις μεγάλης κλίμακας όπως η αναβάθμιση βασικών οδικών αξόνων είναι απαραίτητη η έγκαιρη και σε βάθος μελέτη αφενός της σκοπιμότητας υλοποίησης και αφετέρου του τρόπου ενσωμάτωσης των αξόνων αυτών στο συνολικό σύστημα μεταφορών και τη ζωή της πόλης. Επίσης είναι απαραίτητο τα έργα να συνοδεύονται και από τις **αναγκαίες πολιτικές**

**διαχείρισης της υποδομής και της ζήτησης** (έλεγχος στάθμευσης, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, έλεγχος της χρήσης ΙΧ, κ.λπ.). Στην αντίθετη περίπτωση, τα προβλήματα που πρέπει να επιλυθούν στη φάση της υλοποίησης είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε σημαντικές καθυστερήσεις και υπερβάσεις προϋπολογισμού.

## **ΟΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΟΜΟΝΟΙΑΣ**

Οκτώβριος 2001

Η αρχιτεκτονική και πολεοδομική ανάπτυξη της Πλατείας Ομονοίας αποτελεί μία κατ' εξοχήν θετική επέμβαση για την αναβάθμιση της κεντρικής πλατείας της Πρωτεύουσας, η οποία είναι εναρμονισμένη με τις διεθνείς τάσεις αναβάθμισης των κεντρικών πλατειών άλλων Ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων που φαίνεται να λειτουργούν με επιτυχία. Προφανώς, η **επιρροή της ανάπτυξης αυτής στις κυκλοφοριακές συνθήκες** της περιοχής είναι σημαντική καθώς σημαντικοί κυκλοφοριακοί φόρτοι που εξυπηρετούνταν με κυκλική κίνηση επί δεκαετίες θα εξυπηρετούνται από εδώ και στο εξής από δίκτυο αξόνων μίας κατεύθυνσης.

Οι σχετικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις έχουν μελετηθεί λεπτομερώς από τέσσερις διαφορετικές ομάδες Συγκοινωνιολόγων και η τελική λύση **αναμένεται να οδηγήσει σε καλύτερες κυκλοφοριακές συνθήκες** αφού καταργούνται οι προβληματικές αμφίδρομες κινήσεις στις οδούς Πειραιώς και Αγ.Κωνσταντίνου και αντικαθίστανται από μονοδρομημένες διαδρομές.

Κρίσιμος παράγοντας επιτυχίας της εφαρμοζόμενης διαμόρφωσης αποτελεί ο **τρόπος εφαρμογής και λειτουργίας των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων**, δηλαδή η επιτήρηση και αστυνόμευσή τους. Δεδομένου ότι οι προτεινόμενες ρυθμίσεις οδηγούν σε διέλευση μέρους της κυκλοφορίας μέσω οδών περιορισμένου πλάτους, η αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης και κυρίως της παράνομης στάσης των οχημάτων αποτελεί πρώτη προτεραιότητα. Μάλιστα, η αναγκαία αστυνόμευση πρέπει να εφαρμόζεται συστηματικά καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας και να χαρακτηρίζεται από διάρκεια, χωρίς να περιοριστεί σε λίγες μόνες εβδομάδες μετά τα εγκαίνια του νέου έργου. Σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση, η ανεπαρκής αστυνόμευση της στάθμευσης και της στάσης από την Τροχαία και τη Δημοτική Αστυνομία που παρατηρείται στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο της πόλης θα οδηγήσει σε περαιτέρω συμφόρηση και πλήρη αδυναμία του συστήματος να εξυπηρετήσει την κυκλοφοριακή ζήτηση με πολύ δυσάρεστες συνέπειες.

Για τη σωστή διαχείριση των ρυθμίσεων αυτών είναι απαραίτητη επίσης η **πρόβλεψη ειδικών εσοχών επί των βασικών αξόνων**, για την εξυπηρέτηση των αναγκών τροφοδοσίας των καταστημάτων, αναμονής των ταξί και στάθμευσης των δικύκλων. Διαφορετικά, όπως έχει δείξει η εμπειρία, οι πεζοδρομημένοι χώροι θα μετατραπούν γρήγορα σε χώρους στάθμευσης δικύκλων, και φορτοεκφόρτωσης φορτηγών, ενώ η χωρητικότητα των κρίσιμων αξόνων θα παραμείνει αναξιοποίητη λόγω της παράνομης στάσης ταξί και ΙΧ για την εξυπηρέτηση των έντονων παρόδιων χρήσεων των οδικών αξόνων της περιοχής, καταλαμβάνοντας συχνά ακόμη και δύο λωρίδες κυκλοφορίας.

Δεδομένων και των ατελειών στη σήμανση, η πρώτη περίοδος προσαρμογής των συνηθειών των οδηγών θα εμφανίσει προβλήματα, έχει αποδειχθεί όμως ότι οι πολίτες προσαρμόζουν γρήγορα τις συνήθειές τους και η κριτική τους οφείλεται κυρίως στη **δυσπιστία τους για τον τελικό τρόπο εφαρμογής** των ρυθμίσεων. Οι αποτυχίες του πειράματος της πεζοδρόμησης του εμπορικού τριγώνου και της διακοπής της κυκλοφορίας στην οδό Απ.Παύλου στην Ακρόπολη έχουν δημιουργήσει βαρύ κλίμα δυσπιστίας στους πολίτες της Αθήνας απέναντι στη σοβαρότητα και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και της Κυβέρνησης, το οποίο καλείται να αναστρέψει η επιθυμητή από όλους σωστή λειτουργία των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην Πλατεία Ομονοίας.

## ΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΛΩΡΙΔΕΣ

Δεκέμβριος 2001

### Λεωφορειολωρίδες στην Ελλάδα και Διεθνώς

Οι λεωφορειολωρίδες ως μέτρο προτεραιότητας της κυκλοφορίας είναι ευρύτατα αποδεκτές διεθνώς και εφαρμόζονται σε όλες σχεδόν τις πόλεις με κυκλοφοριακά προβλήματα. Χαρακτηριστικά αναφέρονται το Λονδίνο (512 χλμ.), Βαρκελώνη (66 χλμ.), Βερολίνο (74 χλμ.), Άμστερνταμ (35 χλμ.), Ρώμη (66 χλμ.), Παρίσι (477 χλμ.), Τορίνο (62 χλμ.), Αμβούργο (21 χλμ.), Ελσίνκι (42 χλμ.), Τόκιο (219 χλμ.) και Σιγκαπούρη (86 χλμ.).

Στην Αθήνα, η πρώτη λωρίδα αποκλειστικής χρήσης λεωφορείων εφαρμόστηκε το 1975, σε τμήμα 350 μέτρων στην οδό Πατησίων και εξακολουθεί να λειτουργεί ως λωρίδα αντίθετης κατεύθυνσης (contra flow). Λεωφορειολωρίδες λειτουργούν σήμερα και σε βασικές αρτηρίες της Θεσσαλονίκης. Το πρόγραμμα που εφαρμόζει ο ΟΑΣΑ σε συνεργασία με το ΥΜΕ και το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει οδηγήσει μέχρι σήμερα στη λειτουργία 16,4 χιλιομέτρων λεωφορειολωρίδων ενώ είναι υπό κατασκευή ακόμα 5,8 χιλιόμετρα. Άλλα 6,4 χιλιόμετρα βρίσκονται στο στάδιο της έγκρισης από το ΥΠΕΧΩΔΕ, 3,8 χιλιόμετρα είναι υπό μελέτη και προτείνονται προς ανάθεση μελέτης ακόμη 29,6 χιλιόμετρα. Έτσι, μέσα στην επόμενη διετία (μέχρι το τέλος του 2003) αναμένεται το δίκτυο να φτάσει τα 45 τουλάχιστον χιλιόμετρα. Εξετάζεται το ενδεχόμενο κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, το δίκτυο των λεωφορειολωρίδων να έχει μήκος της τάξης των 100 χιλιομέτρων, έτσι ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις των 17 ημερών που θα διαρκέσουν οι αγώνες.

Οι συνηθισμένοι τύποι λωρίδων λεωφορείων που χρησιμοποιούνται σήμερα είναι οι λεωφορειολωρίδες παράλληλης ροής στα δεξιά της οδού, ενώ ολοένα και περισσότερο έδαφος κερδίζουν οι λωρίδες αντίθετης ροής, λόγω της μειωμένης παραβίασής τους από τα ΙΧ. Οι λεωφορειολωρίδες χρησιμοποιούνται από τα οχήματα των μέσων μαζικής μεταφοράς ενώ με πρόσφατες ρυθμίσεις επιτρέπεται και η χρήση τους από τα δίκυκλα.

Σε μία λεωφορειολωρίδα που λειτουργεί κανονικά μπορούν να μεταφέρονται έως 5.000 άτομα/λωρίδα/ώρα αιχμής (μέση πληρότητα 80 επιβάτες/λεωφ.) ενώ τα ΙΧ και Ταξί μπορούν να μεταφέρουν έως 750 άτομα/λωρίδα/ώρα αιχμής (μέση πληρότητα 1,2 επιβ/όχημα), και κατά συνέπεια στις λεωφορειολωρίδες μπορούν να εξυπηρετούνται περίπου 6,5 φορές περισσότεροι επιβάτες.

Η δημιουργία και σωστή λειτουργία των Ειδικών Λωρίδων Λεωφορείων και Τρόλλεϋ, παρέχει τα εξής σημαντικά πλεονεκτήματα:

- Αύξηση της ταχύτητας κίνησης των επιφανειακών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και στις κεντρικές περιοχές εξασφάλιση ταχύτητας υψηλότερης της αντίστοιχης των Ι.Χ.
- Αύξηση της επιβατικής κίνησης και εξυπηρέτηση μεγαλύτερου αριθμού επιβατών.
- Βελτίωση της αξιοπιστίας εκτέλεσης των δρομολογίων και τήρησης των ωραρίων
- Δυνατότητα καλύτερης δρομολόγησης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, μείωση των μη παραγωγικών χιλιομέτρων και αύξηση του παρεχόμενου έργου.

## Ανάλυση του προβλήματος

Τα **βασικότερα προβλήματα** της λειτουργίας των λεωφορειολωρίδων στην Αθήνα σήμερα συνοψίζονται στα παρακάτω σημεία:

- Ανεπαρκής και μη συστηματική αστυνόμευση των λεωφορειολωρίδων η οποία μειώνει την αποτελεσματικότητά αυτών, αφού έχει ως αποτέλεσμα τις συνεχείς παραβιάσεις τους από τα ταξί και τα Ι.Χ.
- Μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας των λεωφορειολωρίδων και παρεμπόδιση της κυκλοφορίας λόγω παράνομης στάθμευσης και στάσης, συμπεριλαμβανομένων των φορτοεκφορτώσεων για την εξυπηρέτηση παρόδιων χρήσεων.
- Καθυστέρηση στην επέκταση της εφαρμογής των λεωφορειολωρίδων σε κυκλοφορικά βεβαρημένες οδούς για την ενίσχυση της χρήσης των Δημοσίων Συγκοινωνιών.
- Έλλειψη αποτελεσματικού συντονισμού των αρμόδιων υπηρεσιών προκειμένου να προχωρήσουν στην ταχύτερη δημιουργία των λεωφορειολωρίδων.
- Έλλειψη ενός αποτελεσματικού συστήματος ενημέρωσης του κοινού/οδηγών για τα αμοιβαία οφέλη από τη χρήση των λεωφορειολωρίδων.

## Η Προσέγγιση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

Η έως σήμερα εμπειρία από λεωφορειολωρίδες που υλοποιήθηκαν και λειτούργησαν σωστά δείχνει ότι οι λεωφορειολωρίδες είναι ένα κατεξοχήν σωστό μέτρο χαμηλού κόστους, για την καλύτερη εξυπηρέτηση των μετακινουμένων στο λεκανοπέδιο της Αττικής και την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, αφού δίδεται προτεραιότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς έναντι των Ι.Χ. (που ανά επιβάτη καταλαμβάνουν πολύ περισσότερο χώρο του καταστρώματος).

Πρέπει να επισημανθεί ότι τα πλεονεκτήματα των Μέσων Σταθερής Τροχιάς οφείλονται στην ύπαρξη ανεμπόδιστου διαδρόμου κυκλοφορίας τους και επομένως αν εξασφαλιστούν παρόμοιοι διάδρομοι και για τα λεωφορεία (που κατά τον συμβατικό τρόπο λειτουργίας τους κινούνται σε εμποδιζόμενους από την υπόλοιπη κυκλοφορία διαδρόμους) τότε, χωρίς τεράστιες επενδύσεις όπως αυτές που απαιτούνται για την κατασκευή και λειτουργία των δικτύου μετρό και τραμ, είναι δυνατόν να προκύψουν αθροιστικά αντίστοιχα θετικά αποτελέσματα. Στο γεγονός αυτό οφείλεται άλλωστε και η ευρεία διάδοση διεθνώς των αποκλειστικών Ειδικών Λωρίδων Λεωφορείων.

Για να αξιοποιηθούν σωστά οι λεωφορειολωρίδες στην ανακούφιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι απαραίτητες μια σειρά από προϋποθέσεις, όπως:

- ο επαρκής αριθμός διελύσεων λεωφορείων (τουλάχιστον 40 λεωφορεία την ώρα)
- ο σωστός σχεδιασμός με κατάλληλες προβλέψεις για την εξυπηρέτηση των στρωμάτων εισόδου και εξόδου στο ρεύμα των άλλων οχημάτων,
- οι κατάλληλες προβλέψεις για την εξυπηρέτηση της στάσης και στάθμευσης για την τροφοδοσία των καταστημάτων επί των οδών με λεωφορειολωρίδες,
- η συστηματική αστυνόμευση της αποκλειστικής χρήσης της λεωφορειολωρίδας από λεωφορεία (με συχνά αλλά χαμηλά πρόστιμα),
- η συστηματική αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης Ι.Χ. και οχημάτων τροφοδοσίας που καταλαμβάνουν μέρος ή το συνολικό πλάτος της λεωφορειολωρίδας,

- η ουσιαστική και τακτική συνεργασία ανάμεσα στον ΟΑΣΑ, στους Δήμους, στην Τροχαία και στο ΥΠΕΧΩΔΕ.

Επιμέρους σημεία που πρέπει να προσεχθούν είναι:

- η ενημέρωση του πολίτη για τις ώρες λειτουργίας των λεωφορειολωρίδων,
- οι κατάλληλες προβλέψεις για την ασφάλεια των πεζών στις λεωφορειολωρίδες αντίθετης κατεύθυνσης
- η δημοσιοποίηση των θετικών αποτελεσμάτων

Μόνο εάν υπάρχει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο λεωφορειολωρίδων και προτεραιότητας της κίνησης των μέσων μαζικής μεταφοράς θα μπορέσουν να εξυπηρετηθούν οι αυξημένες απαιτήσεις για την εξυπηρέτηση της Ολυμπιακής Οικογένειας και των θεατών στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004.

### **Οι Προτεινόμενες Δράσεις**

Η διεθνής και η ελληνική εμπειρία δείχνουν ότι η σωστή λειτουργία λεωφορειολωρίδων είναι δυνατόν να προσφέρει ανακούφιση στα γενικευμένα φαινόμενα συμφόρησης στο οδικό δίκτυο της Αθήνας και των άλλων πόλεων της Ελλάδας. Οι απαραίτητες επιμέρους δράσεις που πρέπει άμεσα να υλοποιηθούν για τη λειτουργία των λεωφορειολωρίδων συνοψίζονται ως ακολούθως:

- Μελέτη ολοκληρωμένου δικτύου λεωφορειολωρίδων (συμπεριλαμβανομένων των μελετών σκοπιμότητας, εφικτότητας και κυκλοφοριακών και πολεοδομικών επιπτώσεων) και δημόσιος διάλογος πριν τη λειτουργία τους.
- Εξέταση της επέκτασης της χρήσης των λεωφορειολωρίδων από οχήματα υψηλής πληρότητας (HOV lanes) το οποίο όμως προϋποθέτει την αυστηρή αστυνόμευση του μέτρου.
- Τακτική συνεργασία ΟΑΣΑ, ΥΠΕΧΩΔΕ, Δήμων, Τροχαίας σε θεσμοθετημένο συντονιστικό όργανο (π.χ. συνεδρίαση κάθε Δευτέρα πρωί).
- Συστηματική και οργανωμένη αστυνόμευση της χρήσης των λεωφορειολωρίδων και της παράνομης στάσης και στάθμευσης επί αυτών με την αξιοποίηση και ηλεκτρονικών μέσων (κάμερες, κλπ).
- Τακτικές εκστρατείες προώθησης της χρήσης των λεωφορειακών γραμμών που χρησιμοποιούν τις λεωφορειολωρίδες.



## Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΔΥΟ ΝΕΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΕΤΡΟ

Ιανουάριος 2000

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων θεωρεί ιδιαίτερα θετικό γεγονός την ολοκλήρωση του μεγαλύτερου τμήματος του έργου του Μετρό της Αθήνας και τη μερική λειτουργία των δύο νέων γραμμών, που μαζί με τη γραμμή του ΗΣΑΠ, **αναμένεται να αναλάβουν το ρόλο του σκελετού των Δημοσίων Συγκοινωνιών** της Αθήνας. Πρόκειται για ένα έργο που τιμά την Ελληνική Πρωτεύουσα με την υψηλή αισθητική και επιδόσεις του και το οποίο μπορεί να αποτελέσει την αφορμή για την ουσιαστική βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών και της ποιότητας ζωής στην Αθήνα.

Το Μετρό, βέβαια από μόνο του δεν μπορεί να αποτελέσει πανάκεια για την αντιμετώπιση των συσσωρευμένων προβλημάτων που σχετίζονται με την ραγδαία αύξηση της κυκλοφορίας και την ανεξέλεγκτη ανάπτυξη της πόλης. Απαιτούνται αρκετά **συνοδευτικά διαχειριστικά μέτρα**, βελτίωση της υποδομής αλλά και ρυθμιστικά ή νομοθετικά μέτρα, προκειμένου να αρχίσει να αναστρέφεται η πορεία αυτή.

- Πρώτης προτεραιότητας μέτρο είναι η **αναδιοργάνωση των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών και η δημιουργία σταθμών μετεπιβίβασης, μεταξύ των λεωφορείων και του Μετρό**, που θα αυξήσουν τη ζώνη επιρροής των Δημοσίων Συγκοινωνιών (ΔΣ) και θα δημιουργήσουν ένα ολοκληρωμένο και αξιόπιστο δίκτυο. Απαραίτητο συστατικό επιτυχίας είναι η άμεση εφαρμογή μιας **ενιαίας και ελκυστικής πολιτικής κομίστρου ΔΣ**.
- Ακόμη, πρέπει να **εξασφαλισθούν επαρκείς χώροι στάθμευσης ΙΧ επιβατικών οχημάτων** και να ληφθούν τα απαραίτητα **προληπτικά μέτρα αντιμετώπισης των προβλημάτων κυκλοφορίας και άναρχης στάθμευσης** που προβλέπεται ότι θα εκδηλωθούν στις περιοχές μετεπιβίβασεων. Να αξιοποιηθούν άμεσα οι ελάχιστοι εναπομείναντες υπαίθριοι χώροι στάθμευσης κατάλληλοι για μετεπιβίβαση και παράλληλα να εκπονηθούν σχέδια στάθμευσης για τις περιοχές αυτές, ώστε να μην επιβαρυνθούν περαιτέρω κυκλοφοριακά. Στις περισσότερες περιοχές μετεπιβίβασης θα πρέπει να προμηθευθεί η μετεπιβίβαση από το λεωφορείο στο μετρό έναντι της μετεπιβίβασης από το ΙΧ που σε πολλές περιοχές θα είναι αδύνατη.
- Τέλος, απαιτείται και η **αναδιοργάνωση της επίγειας κυκλοφορίας των ΙΧ μέσων μεταφοράς**. Το κέρδος που θα υπάρξει στην οδική επιφάνεια, από την μετακίνηση επιβατών των ΙΧ οχημάτων στο μετρό και στις Δημόσιες Συγκοινωνίες γενικότερα, πρέπει άμεσα να αποδοθεί υπέρ της **αναβάθμισης της ποιότητας ζωής στην πόλη**, ειδάλλως, αυτό σύντομα θα αναλωθεί πάλι από τα ΙΧ, που θα σπεύσουν να ανακαταλάβουν την επιφάνεια που προσωρινά έμεινε ελεύθερη. Είναι μοναδική η ευκαιρία που παρουσιάζεται με την παροχή μιας τόσο σημαντικής, σε ποιότητα και μεταφορική ικανότητα, δημόσιας συγκοινωνίας να επαναπροσδιορισθεί, με όρους φιλικούς προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο, η κατανομή της οδικής επιφάνειας μεταξύ των πεζών, των Δημοσίων Συγκοινωνιών και των ΙΧ υπέρ των δύο πρώτων. Είναι ευκαιρία να αποκτήσει το κέντρο της Αθήνας φαρδύτερα και πιο άνετα πεζοδρόμια, περισσότερο χώρο για τους πεζούς, περισσότερες λωρίδες ευνόησης της κίνησης των λεωφορείων (λεωφορειολωρίδες, κλπ). Είναι ιστορικά μοναδική η ευκαιρία για την **εφαρμογή τολμηρών μέτρων αποθάρρυνσης της χρήσης του ΙΧ στο κέντρο** με την κατάλληλη αυστηρή και περιοριστική πολιτική στάθμευσης.

- Είναι απαραίτητο η **Διοίκηση και οι εργαζόμενοι της Αττικό Μετρό, του ΟΑΣΑ, των Εταιρειών Συγκοινωνιακού Έργου, των συναρμόδιων Υπουργείων και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης**, να αγκαλιάσουν το νέο έργο και να βοηθήσουν ώστε να αποδειχθεί αντάξιο, αν όχι ανώτερο, των προσδοκιών του κοινού, που επί δεκαετίες περίμενε το έργο αυτό. Η πρόκληση είναι μεγάλη, όπως μεγάλη είναι και η ανάγκη για να ξεκινήσει επιτέλους **ουσιαστική και αποτελεσματική συνεργασία όλων των συναρμόδιων φορέων**.

Ταυτόχρονα, οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι πιστεύουμε ότι η εμπειρία από τη λειτουργία του Μετρό της Αθήνας, θα αποτελέσει την πιο εύγλωπτη μαρτυρία και επιβεβαίωση των προβλέψεών μας για την αναγκαιότητα της ταχείας υλοποίησης των **κατάλληλων επεκτάσεων των γραμμών του μετρό**. Σ αυτή την προσπάθεια θα πρέπει να γίνει πλήρης εκμετάλλευση της εμπειρίας που αποκτήθηκε από το τρέχον έργο τόσο στα κατασκευαστικά και τεχνικά θέματα όσο και στην εξασφάλιση και διαχείριση των απαιτούμενων χρηματοδοτικών πόρων.

## Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΥΝΤΑΓΜΑ-ΔΑΦΝΗ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ Νοέμβριος 2000

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων χαιρετίζει την ολοκλήρωση του βασικού έργου του Μετρό της Αθήνας και την πλήρη πλέον λειτουργία των δύο νέων γραμμών, που μαζί με την γραμμή του ΗΣΑΠ, αναλαμβάνουν το **ρόλο του σκελετού των Δημοσίων Συγκοινωνιών της Αθήνας** και ανατρέπουν τα δεδομένα και τις τάσεις υποβάθμισης αυτών.

Πρόκειται για έργο που τιμά την Ελληνική Πρωτεύουσα με την **υψηλή αισθητική και τις επιδόσεις** του και το οποίο σηματοδοτεί την έναρξη ουσιαστικής βελτίωσης των κυκλοφοριακών συνθηκών και της ποιότητας ζωής στην Αθήνα.

Ο Σύλλογος χαιρετίζει επίσης τις ουσιαστικές προσπάθειες που έχουν ξεκινήσει με τη συνεργασία του ΟΑΣΑ και των άλλων συναρμόδιων φορέων για την αναδιάρθρωση των αστικών λεωφορειακών γραμμών, ώστε να **λειτουργούν συμπληρωματικά και τροφοδοτικά** προς τις γραμμές του Μετρό και επομένως να επιτευχθεί ο στόχος της αποτελεσματικής και συνδυασμένης λειτουργίας των Δημόσιων Συγκοινωνιών (ΔΣ) της Αθήνας. Προφανώς, απαραίτητο βήμα προς αυτή την κατεύθυνση είναι και η επιτάχυνση της υιοθέτησης ενιαίου συστήματος εισιτηρίων για όλα τα δημόσια μέσα μεταφοράς του λεκανοπεδίου (μετρό, ΗΣΑΠ, λεωφορεία).

Για την πλήρη αξιοποίηση της σημαντικής αυτής επένδυσης, είναι επίσης απαραίτητο να επιλυθούν το συντομότερο δυνατόν όλα τα προβλήματα που καθυστερούν την υλοποίηση του προγράμματος των **Σταθμών Μετεπιβίβασης του Μετρό**, ώστε να αυξηθεί η ζώνη επιρροής των ΔΣ με την προσέλκυση περισσότερων μετεπιβιβάσεων από τα ΙΧ, αλλά και για να ελαχιστοποιηθεί η επιβάρυνση των περιοχών γύρω από τους σταθμούς του Μετρό.

Οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι πιστεύουν ότι με την ολοκλήρωση του Βασικού Έργου του Μετρό υπάρχουν πλέον οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή μέτρων αποθάρρυνσης της χρήσης του ΙΧ στο κέντρο της Αθήνας. Με βάση τη νέα αυτή συγκοινωνιακή υποδομή, έχει έρθει η ώρα για την επεξεργασία και **εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής διαχείρισης** του συστήματος μεταφορών της Πρωτεύουσας που θα ξεφεύγει από τις σημερινές αποτυχημένες περιχαράκωσεις αρμοδιοτήτων των συναρμόδιων υπηρεσιών.

Είναι απαραίτητο να τερματιστεί η περίοδος της συλλογικής αδράνειας Πολιτείας και πολιτών και να εφαρμοστεί κατάλληλη **πολιτική διαχείρισης της στάθμευσης**, που θα στοχεύει σε βιώσιμες λύσεις επαρκών διαθέσιμων χώρων στάθμευσης (εκτός οδού ή/και επί πληρωμή) καθώς και στον αποτελεσματικό έλεγχο της παράνομης στάθμευσης, αποθαρρύνοντας έτσι τη χρήση του ΙΧ, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής στις κεντρικές περιοχές της πόλης. Παράλληλα, η ταχεία προώθηση του Προγράμματος Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας αναμένεται να βοηθήσει ουσιαστικά προς την κατεύθυνση αυτή και θα αναβαθμίσει σημαντικά το κέντρο της Αθήνας.

Τέλος, είναι κοινή θέση ότι η μέχρι σήμερα εμπειρία από την επιτυχή λειτουργία του Μετρό της Αθήνας επιβεβαιώνει την αναγκαιότητα της **ταχείας υλοποίησης και των επεκτάσεων** που προτάθηκαν από την Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό και εγκρίθηκαν για χρηματοδότηση από το Γ ΚΠΣ, οδηγώντας έτσι συνεχώς σε νέες λύσεις στις συνεχώς μεταβαλλόμενες κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές συνθήκες της Πρωτεύουσας.

## ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ TRAM ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Ιανουάριος 2002

Στο πολεοδομικό συγκρότημα της Πρωτεύουσας **το υπάρχον οδικό δίκτυο είναι ανεπαρκές** κυκλοφοριακά για την εξυπηρέτηση του συνεχώς αυξανόμενου αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων στο λεκανοπέδιο. Δεδομένου ότι όσο αυξάνει ο δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων το συγκοινωνιακό πρόβλημα της Αθήνας αναμένεται να χειροτερεύει συνεχώς, είναι απαραίτητη η στροφή προς εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης, στους οποίους πρέπει να πρωταγωνιστούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως δηλαδή συμβαίνει πλέον στις περισσότερες Δυτικο-Ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις. Το κατάλληλα ιεραρχημένο δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς, δηλαδή ο Προαστιακός σιδηρόδρομος, το Μετρό και το Τραμ, πρέπει να αποτελέσει και στην Αθήνα τη σπονδυλική στήλη των ΜΜΜ που σε συνδυασμό με τις γραμμές των λεωφορείων και των τρόλλεϋ θα οδηγήσουν σε αναβαθμισμένες υπηρεσίες στις μετακινήσεις των Αθηναίων.

**Η κατασκευή δικτύου τραμ αποτελεί εναλλακτική λύση** για την αναβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς στην Πρωτεύουσα, καθώς το τραμ συνδυάζει την επίγεια κυκλοφορία με την υψηλή χωρητικότητα, χαρακτηριστικά που δεν εμφανίζουν ταυτόχρονα ούτε το μετρό (υπόγεια διαδρομή) ούτε τα λεωφορεία (χαμηλή χωρητικότητα). Το δίκτυο τραμ πρέπει να αναπτυχθεί σταδιακά σε διαδρομές με ζήτηση μετακινήσεων που δεν φθάνει μεν σε επίπεδα που να δικαιολογούν την κατασκευή και λειτουργία μετρό κατά μήκος τους, είναι όμως αρκετά υψηλή ώστε να μην είναι δυνατή η εξυπηρέτησή της από τις λεωφορειακές γραμμές.

Με βάση τις πολεοδομικές και συγκοινωνιακές μελέτες, η σταδιακή σύνδεση με τραμ της κεντρικής περιοχής της Αθήνας με περιοχές όπως το Φάληρο, η Νέα Σμύρνη, το Παλιό Φάληρο και η Γλυφάδα θα **συμπληρώσει το υπάρχον και μελλοντικό δίκτυο μετρό** εξυπηρετώντας σημαντικούς πόλους παραγωγής και έλξης μετακινήσεων με παράλληλη πολεοδομική αναβάθμιση των εξυπηρετούμενων περιοχών.

Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη **σωστή προσαρμογή των γραμμών και των σταθμών του τραμ στο υπάρχον αστικό περιβάλλον**, από το οποίο θα περάσει. Ο χαρακτήρας του Τραμ ως μέσου κατεξοχήν φιλικού προς το περιβάλλον πρέπει να ληφθεί υπόψη σοβαρά από την Πολιτεία αλλά και τους εμπλεκόμενους Δήμους έτσι ώστε με ουσιαστική και αποτελεσματική συνεργασία να διασφαλιστεί τόσο η ταχεία υλοποίησή του όσο και η κατά το δυνατόν αρμονική του ένταξη στη ζωή των εξυπηρετούμενων περιοχών.

Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί επίσης στην **ελαχιστοποίηση της όχλησης που θα προκληθεί κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των εργασιών** με τη διάθεση επαρκούς προϋπολογισμού και τη συστηματική επίβλεψη της ορθής εφαρμογής των ρυθμίσεων (σήμανση, προσωρινές κατασκευές, αστυνόμευση) για την ασφάλεια και την εξυπηρέτηση της τοπικής κυκλοφορίας των πεζών και των οχημάτων. Πρέπει να αξιοποιηθεί η επιτυχημένη σχετική εμπειρία της κατασκευής του μετρό και να μην επαναληφθεί το σύνθετο φαινόμενο της ανεπαρκούς εφαρμογής των ρυθμίσεων κατά τη διάρκεια κατασκευής των περισσότερων έργων οδικής υποδομής στην Αθήνα.

Ταυτόχρονα, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη **συναρμογή του δικτύου τραμ** με τα υπόλοιπα συστήματα μεταφορών της πόλης, έτσι ώστε η λειτουργία των δημόσιων και των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς να είναι συμπληρωματική και όχι ανταγωνιστική. Δηλαδή, πρέπει να προβλεφθούν επαρκείς και λειτουργικοί σταθμοί

αλλαγής μέσου (μετεπιβίβαση) τραμ-μετρό, λεωφορεία-τραμ, ΙΧ-τραμ και γιατί όχι δίκυκλα-τραμ, επιτρέποντας έτσι τη σημαντική μείωση του συνολικού χρόνου διαδρομής. Μάλιστα, για τη δημιουργία των απαραίτητων αυτών συμπληρωματικών υποδομών πρέπει να αντιμετωπιστούν εγκαίρως όλες οι τεχνικές και διαδικαστικές δυσκολίες και να είναι διαθέσιμες κατά την έναρξη λειτουργίας του τραμ, μεγιστοποιώντας έτσι τα οφέλη από τη λειτουργία του τραμ.

Είναι απαραίτητο να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο **σωστό σχεδιασμό της διαχείρισης και εκμετάλλευσης** του δικτύου τραμ, έτσι ώστε η λειτουργία του να μην βαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό, όπως συμβαίνει με τα περισσότερα άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα. Η τιμολογιακή πολιτική πρέπει αφενός να ενσωματωθεί σε μία ενιαία τιμολογιακή πολιτική των μέσων μαζικής μεταφοράς της Πρωτεύουσας (ανύπαρκτη προς το παρόν), η οποία όμως πρέπει να είναι ταυτόχρονα αντάξια της αναβαθμισμένης εξυπηρέτησης που θα παρέχει το τραμ.

Ένα σωστά σχεδιασμένο σύστημα τραμ είναι δυνατόν **να συνεισφέρει στη βελτίωση της μορφής της πόλης** ενώ ταυτόχρονα θα συνεισφέρει σημαντικά στην εξυπηρέτηση των θεατών των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην περιοχή του Ελληνικού (δεύτερο σημαντικότερο πόλο έλξης Ολυμπιακών μετακινήσεων), όπου σήμερα η εξυπηρέτηση με μέσα μαζικής μεταφοράς είναι ανεπαρκής.

## Η ΧΑΡΑΞΗ ΤΟΥ ΤΡΑΜ

Νοέμβριος 2002

Η κατασκευή δικτύου Τραμ αποτελεί εναλλακτική λύση για την αναβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς (MMM) στην Πρωτεύουσα, καθώς το Τραμ συνδυάζει την επίγεια κυκλοφορία με την υψηλή χωρητικότητα, χαρακτηριστικά που δεν εμφανίζουν ταυτόχρονα ούτε το μετρό (υπόγεια διαδρομή) ούτε τα λεωφορεία (χαμηλή χωρητικότητα). Επιπλέον, ένα σωστά σχεδιασμένο σύστημα Τραμ είναι δυνατόν να συνεισφέρει στη βελτίωση της εικόνας της πόλης και εντέλει της ποιότητας της ζωής, στο βαθμό που θα σεβαστεί τις ιδιαιτερότητες των αστικών περιοχών που θα εξυπηρετήσει. Η υλοποίηση του Τραμ εντός του πυκνοκατοικημένου αστικού ιστού της Αθήνας αποτελεί μία εξαιρετικά δύσκολη και τολμηρή προσπάθεια, δεδομένης της συνεχώς αυξανόμενης ευαισθησίας απέναντι στην προστασία του περιβάλλοντος, των μνημείων και της ιστορίας της πόλης.

Τα πρόσφατα προβλήματα με την ακύρωση της χάραξης του Τραμ μπροστά από την πύλη Αδριανού καταδεικνύουν τη συνθετότητα της μελέτης και κατασκευής του έργου σε βεβαρημένες αστικές περιοχές, συχνά γνωστές για τα πλούσια αρχαιολογικά ευρήματα. Μάλιστα καταδεικνύουν την **έλλειψη συντονισμού των αρμόδιων φορέων**, αφού τα κάθε λογής εγγενή προβλήματα που δεν αντιμετωπίζονται εγκαίρως, αργά ή γρήγορα εμφανίζονται και οδηγούν σε καθυστερήσεις και πιθανή αύξηση του κόστους υλοποίησης. Το παράδειγμα αυτό μάλιστα πρέπει να προβληματίσει όλους όσους επ' ευκαιρίας των Ολυμπιακών Αγώνων προωθούν με διαδικασίες εξπρές την υλοποίηση σημαντικών έργων εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας χωρίς να διασφαλίζουν την απαραίτητη περίοδο ωρίμανσης των έργων.

Στην παρούσα φάση είναι απαραίτητο οι εναλλακτικές λύσεις χάραξης που προτείνουν οι Συγκοινωνιολόγοι σε συνεργασία με την Αρχαιολογική Υπηρεσία και τους άλλους ειδικούς **να αποτελέσουν αντικείμενο σοβαρής μελέτης κατά τους επόμενους μήνες**, έτσι ώστε να υιοθετηθεί βιώσιμη λύση που δεν θα οδηγήσει εκ νέου σε προβλήματα ακύρωσης της χάραξης. Για την επιλεγείσα λύση είναι απαραίτητο να διερευνηθούν σε βάθος όλες οι παράμετροι που αφορούν στα αρχαιολογικά ευρήματα, στις επιπτώσεις από τους κραδασμούς, στο υπέδαφος, στα δίκτυα κοινής ωφελείας, στη λειτουργία της κυκλοφορίας και στην επιζητούμενη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, δηλαδή να εξεταστούν σοβαρά όλες οι παράμετροι της σχετικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Επισημαίνεται πάντως ότι από κυκλοφοριακής σκοπιάς η νέα λύση πρέπει να συνοδεύεται από σειρά κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στην ευρύτερη περιοχή και όχι μόνο επί των αξόνων από τους οποίους θα διέρχεται το Τραμ, δεδομένου ότι το σύνολο της χάραξης της γραμμής του Τραμ και ειδικότερα στις κεντρικές κυκλοφοριακά κορεσμένες περιοχές οφείλει να υλοποιηθεί σε λωρίδα αποκλειστικής κυκλοφορίας έτσι ώστε να αποτελεί λύση ανταγωνιστική στα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Στην αντίθετη περίπτωση, οι πιθανοί επιβάτες του Τραμ θα επιλέξουν είτε να εγκαταλείψουν το Τραμ στον Νέο Κόσμο για να μετεπιβιβαστούν στο γρήγορο και αξιόπιστο μετρό είτε να εγκαταλείψουν το Τραμ και να προτιμήσουν εξ αρχής το ΙΧ τους για το σύνολο της διαδρομής. Κατά συνέπεια, **είναι προτιμότερο να δοθεί προτεραιότητα στο τμήμα από την παραλιακή ζώνη έως τον σταθμό του μετρό "Νέος Κόσμος"** διασφαλίζοντας έτσι και την αλληλοτροφοδότηση των δύο δικτύων μετρό και Τραμ. Επιπλέον εξασφαλίζεται και η απαραίτητη περίοδος ωρίμανσης για τη σωστή ένταξη του Τραμ στην κυκλοφορία του ιδιαίτερα ευαίσθητου οδικού δικτύου στο κέντρο της πόλης, χωρίς να υποθηκεύεται η εξυπηρέτηση των αναγκών των

Ολυμπιακών Αγώνων, καθώς η λειτουργία του σταθμού του Ν. Κόσμου και για τα δύο μέσα επιτρέπει τη συνδυασμένη χρήση μετρό και τραμ για τις μετακινήσεις από το κέντρο προς τα αθλητικά συγκροτήματα της παραλιακής ζώνης.

Επισημαίνεται τέλος, ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχημένη λειτουργία του συστήματος Τραμ της Αθήνας αποτελεί η **σωστή και έγκαιρη μελέτη και αντιμετώπιση** σειράς θεμάτων, όπως:

- η **σωστή προσαρμογή** των γραμμών και των σταθμών του Τραμ στο υφιστάμενο αστικό περιβάλλον, από το οποίο θα περάσει, αποδεικνύοντας έμπρακτα ότι είναι μέσο κατεξοχήν φιλικό προς το περιβάλλον που προσφέρει την ευκαιρία της υλοποίησης αναπλάσεων του αστικού χώρου,
- η **ελαχιστοποίηση της όχλησης** που προκαλείται κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των εργασιών με τη διάθεση επαρκούς προϋπολογισμού και τη συστηματική επίβλεψη της ορθής εφαρμογής των ρυθμίσεων (εναλλακτικές διαδρομές, σήμανση, προσωρινές κατασκευές, αστυνόμευση) για την ασφάλεια και την εξυπηρέτηση της τοπικής κυκλοφορίας των πεζών και των οχημάτων,
- η **συναρμογή του δικτύου Τραμ με τα υπόλοιπα συστήματα μεταφορών** της πόλης, έτσι ώστε η λειτουργία των δημόσιων και των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς να είναι συμπληρωματική και όχι ανταγωνιστική [επαρκείς και λειτουργικοί σταθμοί αλλαγής μέσου (μετεπιβίβαση) Τραμ-μετρό, λεωφορεία-Τραμ, ΙΧ-Τραμ και γιατί όχι δίκυκλα-Τραμ],
- ο **σωστός σχεδιασμός της διαχείρισης και εκμετάλλευσης** του δικτύου Τραμ, με την υιοθέτηση κατάλληλης τιμολογιακής πολιτικής (ενιαίο κόμιστρο σε όλα τα ΜΜΜ διασφαλίζοντας τη δωρεάν μετεπιβίβαση, κλπ), καθώς αποτελεί μια ακόμη ευκαιρία για την εφαρμογή ενιαίας τιμολογιακής πολιτικής για όλα τα ΜΜΜ στο λεκανοπέδιο.

## Η ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΜΕΤΡΟ

Ιούνιος 2000

Επ' ευκαιρίας της παρουσίασης των τελικών αποτελεσμάτων της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό (ΜΑΜ), της **πολυπλοκότερης συγκοινωνιακής μελετητικής προσπάθειας** των τελευταίων δεκαετιών στην Ελλάδα, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) συγχαίρει την Αττικό Μετρό και όλους τους Συγκοινωνιολόγους και άλλους ειδικούς για την προσπάθειά τους και επισημαίνει σειρά σημείων απαραίτητων για την επιτυχία των στόχων που έχει θέσει η ΜΑΜ.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων πιστεύει ότι το κυρίαρχο κριτήριο για την ιεράρχηση των επιμέρους επεμβάσεων τόσο στο δίκτυο Δημόσιων Συγκοινωνιών όσο και στα βραχυπρόθεσμα και μεσο - μακροπρόθεσμα οδικά έργα πρέπει να είναι η βελτίωση της ποιότητας ζωής στο λεκανοπέδιο όπως συνοψίζεται από το τρίπτυχο **ασφάλεια - αποτελεσματικότητα - περιβάλλον**. Κυρίαρχη τάση πρέπει να είναι η ουσιαστική προώθηση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς και η αποθάρρυνση χρήσης των ΙΧ με έμφαση στη βέλτιστη διαχείριση της υφιστάμενης υποδομής αλλά και των περιόδων κυκλοφοριακής αιχμής.

Κατά συνέπεια πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην υλοποίηση όλων των έργων που αφορούν στη λειτουργία συστημάτων μαζικής μεταφοράς υψηλών προδιαγραφών και αυξημένης χωρητικότητας και οδηγούν στη δημιουργία **συμπληρωματικών και όχι ανταγωνιστικών** δικτύων προστασιακού σιδηροδρόμου, μετρό, τραμ και λεωφορείων / τρόλλεϋ. Το δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς πρέπει να λειτουργεί συμπληρωματικά με την οδική υποδομή και κατά συνέπεια η υλοποίηση της πρότασης της ΜΑΜ για ανάπτυξη των Δημόσιων Μέσων Μεταφοράς κυρίως κατά μήκος των ακτινικών προς το κέντρο αξόνων και αντίστοιχη ανάπτυξη της οδικής υποδομής που αφορά κύρια στους τρεις δακτυλίους της Αθήνας αποτελεί τη μόνη διέξοδο προς μία βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών της Πρωτεύουσας. Είναι βέβαια απαραίτητο, η σωστή αυτή προσέγγιση να τηρηθεί χωρίς τις όχι σπάνιες αποκλίσεις και στη φάση της εφαρμογής των επιμέρους έργων και μέτρων.

Η προσέγγιση της ΜΑΜ αναφορικά με την **τιμολογιακή πολιτική των μέσων μαζικής μεταφοράς** όπως αυτή υιοθετήθηκε στη λειτουργία των δύο νέων γραμμών πρέπει να χρησιμοποιηθεί και στα υπόλοιπα μέσα για την άρση των σημερινών αδιεξόδων που έχουν δημιουργήσει τα ασύμβατα συστήματα εισιτηρίων και η πολιτική κομιστρού δυσανάλογα χαμηλού προς το πραγματικό κόστος λειτουργίας. Η ενιαία αυτή τιμολογιακή βέβαια πρέπει να συμβαδίζει και με την αναβάθμιση των υπηρεσιών όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς του λεκανοπεδίου.

Καθώς όμως οι μεγάλες ιδέες δεν χρειάζονται μόνο φτερά, χρειάζονται και σύστημα προσγείωσης, η μετάβαση από τη θεωρία στην πράξη αποτελεί το δυσκολότερο εγχείρημα στο δρόμο που άνοιξε η ΜΑΜ και αποτελεί **πρόκληση** για τους Συγκοινωνιολόγους και τους Πολιτικούς της Αθήνας της νέας χιλιετίας, οι οποίοι καλούνται να ξεπεράσουν τους εαυτούς τους και να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά **το σημερινό πανίσχυρο πλαίσιο αδράνειας**. Είναι απαραίτητο η συμμετοχική διαδικασία θεσμοθέτησης και υλοποίησης των προτάσεων της ΜΑΜ για το σχέδιο ανάπτυξης της Πρωτεύουσας να μην ακολουθήσει τη σημερινή αδιέξοδη και στείρα γραφειοκρατική διαδικασία αλλά να πάρει μορφή αντάξια του μεγέθους της ΜΑΜ με τη διάθεση σχετικών πόρων προοριζόμενων για δημιουργική συζήτηση, στην οποία θα συνεισφέρουν ουσιαστικά όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς.



Με την ολοκλήρωση της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό είναι απαραίτητο να υιοθετηθεί το κατάλληλο πλαίσιο αφενός για τη **θεσμοθέτηση των προτάσεων** του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και αφετέρου για την τακτική επικαιροποίηση του σχεδιασμού αυτού. Οι προτάσεις της ΜΑΜ οφείλουν να μετασχηματιστούν σε ολοκληρωμένη πολιτική πρόταση για τη μελλοντική ανάπτυξη της Αθήνας λαμβάνοντας υπόψη τόσο την προγραμματισμένη όσο και την αυθαίρετη πολεοδομική ανάπτυξη και οικιστικής επέκτασης της Αθήνας. Πιθανώς μέσα στο πλαίσιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, ο πολεοδομικός και ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός οφείλουν να πορευθούν θεσμοθετημένα μαζί, για να βελτιώσουν και να βελτιωθούν μέσα στην καλπάζουσα ανάπτυξη της πόλης.

Για την αποτελεσματική μετάφραση των ευχών αυτών σε υλοποιήσιμη πολιτική είναι απαραίτητη η **θέσπιση διαδικασιών παρακολούθησης και συνεχούς ελέγχου** των φάσεων υλοποίησης του σχεδίου μεταφορών. Παραδείγματος χάριν, δεν θα πρέπει να ξεκινά η πραγματοποίηση καμίας νέας οδικής επέμβασης πριν τη σημείωση σημαντικής προόδου στην υλοποίηση της προαπαιτούμενης επέμβασης στο δίκτυο Δημόσιων Συγκοινωνιών. Λαμβάνοντας υπόψη την ελληνική πραγματικότητα, απαραίτητη κρίνεται και η επίσημη θέσπιση της νέας πρακτικής, η οποία επικρατεί στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό διεθνώς, και απαιτεί οι επενδύσεις στα μέσα μαζικής μεταφοράς να είναι πολλαπλάσιες των αντίστοιχων που αφορούν στην οδική υποδομή. Η ορθά προτεινόμενη από τη ΜΑΜ αναλογία 1 δραχμής οδικών έργων σε 3 δραχμές μέσων μαζικής μεταφοράς είναι απαραίτητο να μην παραμείνει μόνο στα χαρτιά αλλά να διασφαλιστεί και στη φάση υλοποίησης, μέσα από μία αποτελεσματική διαχείριση των προτεραιοτήτων και των σταδίων εφαρμογής.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων πιστεύει ότι χωρίς **ανατροπή του σημερινού "φεουδαρχικά" κατακερματισμένου πλαισίου αρμοδιοτήτων** που αφορούν στο σύστημα μεταφορών της Πρωτεύουσας δεν είναι δυνατόν ακόμη και το καλύτερο σχέδιο ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών να τύχει της παραμικρής επιτυχίας. Υπό το σημερινό καθεστώς, κάθε παρέμβαση στην Πρωτεύουσα, είτε μικρής είτε μεγάλης κλίμακας, είναι εξ ορισμού τουλάχιστον μειωμένης αποτελεσματικότητας (αν όχι καταδικασμένη). Οποιαδήποτε παρέμβαση η οποία δεν θα συνοδεύεται από μία ολοκληρωμένη και συνεπή πολιτική ελέγχου και αντίστοιχα μέτρα σωστής διαχείρισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, θα αποτελεί ουσιαστικά σπατάλη πόρων.

**Η πάγια θέση του ΣΕΣ για τη δημιουργία Μητροπολιτικού Φορέα για την Κυκλοφορία και την Ανάπτυξη της Αθήνας αποτελεί σήμερα τη μοναδική λύση για την αποτελεσματική και διαχρονική εφαρμογή του προτεινόμενου σχεδίου μεταφορών της Αθήνας.** Ο Μητροπολιτικός Φορέας αυτός πρέπει να είναι νέος, απαλλαγμένος από τις στρεβλώσεις και την κληρονομιά του παρελθόντος (νόμοι, απασχόληση, φήμη, κλπ) και να λειτουργήσει με βάση ένα συνολικό σχέδιο υλοποίησης (ουσιαστικές αρμοδιότητες, επαρκές προσωπικό υψηλών προδιαγραφών, γενναίος ετήσιος προϋπολογισμός, κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο). Ο Μητροπολιτικός Φορέας αυτός θα αναλάβει τη συνολική ευθύνη υλοποίησης του σχεδίου μεταφορών, με βάση συγκεκριμένους ποσοτικούς στόχους και αντίστοιχα ορόσημα, καθώς και δια μέσω ενός συστήματος συνεχούς βελτίωσης και παρακολούθησης της προόδου της εφαρμογής του σχεδίου αυτού.

Η **Ολυμπιάδα του 2004** αποτελεί ένα πρώτο ενδιάμεσο ορόσημο μέσα στο πλαίσιο του εικοσάχρονου σχεδιασμού του συστήματος μεταφορών της Αθήνας και η καταληκτική ημερομηνία του Αυγούστου του 2004 αποτελεί μοναδική ευκαιρία για την επιτάχυνση της εφαρμογής των αποτελεσμάτων της ΜΑΜ μέσα από μία ταχεία διαδικασία ιεράρχησης στόχων, θέσπισης προτεραιοτήτων και αποτελεσματικής υλοποίησης έργων και πολιτικών. Δεδομένης πλέον της στενότητας χρόνου για την

εκτεταμένη κατασκευή νέων έργων, οι προτάσεις της ΜΑΜ για αναβάθμιση της διαχείρισης του συστήματος μεταφορών πρέπει να μετεξελιχθούν σε πολιτική προτεραιότητας που θα βελτιστοποιεί το υπάρχον συγκοινωνιακό δυναμικό της Πρωτεύουσας. Η ευκαιρία αυτή δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να παραδοθεί αμαχητί στις παραδοσιακές επιπόλαιες και καταστροφικές παρεμβάσεις βιτρίνας.

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ: ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΤΟΛΜΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΛΛΑΓΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

Σεπτέμβριος 2002

Η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Μετακίνησης αποτελεί σημαντική προσπάθεια για την ευαισθητοποίηση των κατοίκων των Ελληνικών αστικών κέντρων και την **αλλαγή της συμπεριφοράς** τους προς την κατεύθυνση των καλύτερων κυκλοφοριακών συνθηκών και της βελτίωσης της ποιότητας ζωής. Η κορυφαία αυτή ευρωπαϊκή εκδήλωση έχει ιδιαίτερη σημασία για τους Έλληνες πολίτες και πολιτικούς που οφείλουν επιτέλους να συνειδητοποιήσουν ότι η προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς δεν μπορεί να παραμένει μια γενικόλογη δήλωση συμπαράστασης αλλά πράξη που θα επιβεβαιώνεται καθημερινά.

Η πρόσφατη εμπειρία της εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Μετακίνησης στη Αθήνα απέδειξε δυστυχώς ότι, αφενός η Πολιτεία δεν είναι απόλυτα έτοιμη να επιβάλλει τολμηρά μέτρα για τον περιορισμό των ΙΧ στο κέντρο της πόλης και αφετέρου ότι οι ίδιοι οι πολίτες δεν είναι ακόμη ώριμοι να δεχθούν επιβολή τέτοιων μέτρων, εις βάρος της ευκολίας που προσφέρει η μετακίνηση με το ΙΧ τους.

Επιπλέον, ο πρόχειρος σχεδιασμός και η ελλιπής επικοινωνιακή πολιτική από την πλευρά της Πολιτείας, είχε ως αποτέλεσμα την **ανεπαρκή ενημέρωση** του κοινού ως προς το περιεχόμενο και τις ώρες εφαρμογής των μέτρων που ελήφθησαν, με αποτέλεσμα την όξυνση των κυκλοφοριακών προβλημάτων σε βασικούς οδικούς άξονες και τη δημιουργία εσφαλμένων εντυπώσεων από την κοινή γνώμη ως προς τη γενικότερη σκοπιμότητα τέτοιων εκδηλώσεων.

Παρόλα αυτά, η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Μετακίνησης, με έγκαιρο και σωστό σχεδιασμό, **μπορεί να αποτελέσει στο μέλλον μια μοναδική ευκαιρία** για να τολμήσουν οι πολίτες και η Πολιτεία την αλλαγή συμπεριφοράς με στόχο την αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ και την προώθηση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Οι **πολίτες** οφείλουν να συνειδητοποιήσουν ότι το οδικό δίκτυο της Αθήνας όπως και όλων των μεγαλουπόλεων δεν είναι δυνατόν να επαρκεί για την ταυτόχρονη κυκλοφορία όλων των ΙΧ και κατά συνέπεια πρέπει να δοκιμάσουν εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης όπως τα δίκυκλα και τα λεωφορεία. Θα πρέπει να γίνει κατανοητό ότι η συνεχής πίεση των πολιτών προς την Πολιτεία για περαιτέρω διευκόλυνση της κυκλοφορίας των ΙΧ με τη διάθεση κονδυλίων για τη βελτίωση της οδικής υποδομής, δεν μπορεί να οδηγήσει στη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης δεδομένου ότι η ετήσια αύξηση της οδικής υποδομής δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να παρακολουθήσει την αύξηση του στόλου των ΙΧ. Αντίθετα, η διάθεση κονδυλίων για την αναβάθμιση και προώθηση της χρήσης των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης θα αποφέρει πολλαπλάσια οφέλη στη στάθμη εξυπηρέτησης των μετακινουμένων.

Από την πλευρά της η **Πολιτεία** οφείλει να προσπαθήσει συστηματικά για την υλοποίηση των συχνών αλλά χωρίς αντίκρισμα εξαγγελιών υποστήριξης των μέσων μαζικής μεταφοράς. Μερικές από τις ενέργειες της Πολιτείας προς την κατεύθυνση αυτή, όπως υπαγορεύει και η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Μετακίνησης, είναι οι ακόλουθες:

- η καθοδήγηση των υπηρεσιών της να θέσουν νέες προτεραιότητες, όπως η σημαντική αύξηση της συχνότητας των ΜΜΜ και της αξιοπιστίας των δρομολογίων (όχι μόνο στις γραμμές κορμού),
- η συστηματική αστυνόμευση της σωστής λειτουργίας των λεωφορειολωρίδων (και όχι η διευκόλυνση των ΙΧ στις διασταυρώσεις),
- η δημιουργία σταθμών αυτοκινήτων για τη μετεπιβίβαση από τα ΙΧ στο μετρό,
- η διατήρηση των λεωφορειολωρίδων και των στάσεων των λεωφορείων στις περιοχές εκτέλεσης εργασιών επί της οδού (και όχι η άνευ όρων παράδοση στα ΙΧ),
- η ολοκλήρωση δικτύου πεζοδρόμων χωρίς ούτε ένα σταθμευμένο όχημα επ αυτών και τέλος
- η ενθάρρυνση εναλλακτικών και φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μετακίνησης (πχ. ποδήλατο, πεζή).

Δεδομένης της αναμενόμενης περαιτέρω αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ στην Αττική, η υλοποίηση όλων των συγκοινωνιακών έργων που είναι υπό κατασκευή σήμερα στο λεκανοπέδιο δεν θα βελτιώσει παρά μόνο πρόσκαιρα το επίπεδο εξυπηρέτησης των Αθηναίων εάν δεν συνοδευτεί με **γενναία αλλαγή της συμπεριφοράς Πολιτείας και Πολιτών**, προς τη βιώσιμη κατεύθυνση που υπαγορεύει η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Μετακίνησης.

## ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΧΩΡΙΣ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΜΟΥ

Σεπτέμβριος 2000

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με συνεχή εικοσιπενταετή παρουσία στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της χώρας χαιρετίζει θετικά την πρωτοβουλία του ΥΠΕΧΩΔΕ και των Δήμων της χώρας για συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή ημέρα: "στην πόλη χωρίς το αυτοκίνητό μου". Οι προτάσεις των Ελλήνων και ξένων Συγκοινωνιολόγων για εναλλακτικούς τρόπους οργάνωσης των μετακινήσεων στις πόλεις βρίσκουν πλέον πρόσφορο έδαφος και στην Ελλάδα, με τη για πρώτη φορά συμμετοχή της χώρας μας στην πρωτοβουλία "στην πόλη χωρίς το αυτοκίνητό μου" και ξεκινά έτσι η τεράστια προσπάθεια ευαισθητοποίησης της κοινής γνώμης για καλύτερες κυκλοφοριακές συνθήκες και βελτίωση της ποιότητας ζωής στις ελληνικές πόλεις.

Παρά το γεγονός ότι τα προβλήματα κυκλοφορίας, ρύπανσης, θορύβου και τα ατυχήματα απασχολούν ολοένα και περισσότερους Ευρωπαίους, ο αριθμός των αυτοκινήτων αυξάνει και η κυκλοφοριακή συμφόρηση οξύνεται, ενώ η ζωή στις πόλεις γίνεται φτωχότερη και η υγεία των κατοίκων απειλείται. Η πρωτοβουλία "στην πόλη χωρίς το αυτοκίνητό μου" θα συμβάλει στο να θυμίσει στους κατοίκους ότι υπάρχουν κρυμμένες ποιότητες που μπορούν να αποκαλυφτούν αφού απευθύνεται άμεσα στους πολίτες, ενθαρρύνοντας συμπεριφορές πιο πολιτισμένες, συμβατές με τη βιώσιμη κινητικότητα και την προστασία του περιβάλλοντος.

Αν στην Ευρώπη η πρωτοβουλία "στην πόλη, χωρίς το αυτοκίνητό μου!", είναι ένα σημαντικό γεγονός πλούσιο σε συμβολισμούς, στην Ελλάδα με τα προβλήματα αυτά οξυμένα στο έπακρο, η μέρα αποκτά ξεχωριστή σημασία. Η ελληνική πόλη για να ξεπεράσει τα αδιέξοδά της πρέπει να τολμήσει να δώσει χώρο στον πεζό και στο ποδήλατο και αποκλειστικές λωρίδες στη δημόσια συγκοινωνία. Η ελληνική πόλη με ευκαιρία τη συμμετοχή της σε μια τέτοια πανευρωπαϊκή πρωτοβουλία θα περάσει μηνύματα στους πολίτες της για σύγχρονα συστήματα διαχείρισης της ζήτησης για μετακινήσεις, όπου η χρήση των ΙΧ στα κέντρα των πόλεων κατά τις περιόδους αιχμής μπορεί και πρέπει να ελαχιστοποιείται με παράλληλη αναβάθμιση και παροχή ουσιαστικής προτεραιότητας στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Η πρωτοβουλία "στην πόλη χωρίς το αυτοκίνητό μου" αποτελεί μία σοβαρή προσπάθεια για να γνωρίσουν οι πολίτες των ελληνικών πόλεων διαφορετικές όψεις της πόλης τους αλλά και διαφορετικούς τρόπους μετακίνησης, με λεωφορεία και δίκυκλα, συχνά γρηγορότερους και ανετότερους από τις μετακινήσεις με το ΙΧ. Πόλεις που έχουν ήδη εφαρμόσει επιτυχημένα σχήματα αναβάθμισης του ιστορικού τους κέντρου, με πρωτοπόρο τη Λάρισα, συμμετέχουν στη πρωτοβουλία αυτή υποδεικνύοντας στους πολίτες τους τρόπους για τη συνεχή βελτίωση της πόλης. Η τοπική αυτοδιοίκηση με την υποστήριξη του ΥΠΕΧΩΔΕ και των Συγκοινωνιολόγων έχει να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο σε αυτή την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής μέσα από σωστά μελετημένες συγκοινωνιακές λύσεις για το σύνολο των δραστηριοτήτων της πόλης.

## Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

Δεκέμβριος 2001

### Υποδομή και Αερομεταφορικό Έργο

Στην Ελλάδα σήμερα βρίσκονται εν λειτουργία 38 αερολιμένες για την εξυπηρέτηση εναέριων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών. Την πρώτη θέση από πλευράς μεταφορικού έργου καταλαμβάνει ο Αερολιμένας Αθηνών, ο οποίος αποτελεί και διαμετακομιστικό κόμβο του αεροδρομικού δικτύου της Ελλάδας και τις Νοτιοανατολικής Ευρώπης (hub airport). Ακολουθεί ο αερολιμένας του Ηρακλείου, ο οποίος παρουσιάζει έντονη εποχικότητα κατά την τουριστική περίοδο και της Θεσσαλονίκης που φιλοδοξεί να αναλάβει ένα ισχυρότερο ρόλο στα Βαλκάνια και την Βορειοανατολική Ευρώπη. Στην Αθήνα από τον Μάρτιο του 2001 ξεκίνησε η λειτουργία του Νέου Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών στα Σπάτα με δυνατότητα να εξυπηρετήσει κατά την πρώτη φάση λειτουργίας του 16.000.000 επιβάτες ετησίως.

Η γεωπολιτική θέση της Ελλάδας, το ανάγλυφό της σε συνδυασμό με τον υποβαθμισμένο ρόλο της περιφέρειας επιβάλλουν τον εκσυγχρονισμό των υπαρχόντων αερολιμένων. Το επενδυτικό πρόγραμμα 1996-2006 έχει ως στόχο τη βελτιστοποίηση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων στα περιφερειακά αεροδρόμια σε συνδυασμό με προγραμματισμένα και δρομολογημένα έργα επέκτασης στο Αεροδρόμιο Μακεδονία και στο αεροδρόμιο Ηρακλείου καθώς και τα υπόλοιπα έργα που έχουν προγραμματιστεί για τους Διεθνείς αερολιμένες της Ελλάδας.

Σήμερα προς την Ελλάδα αφικνούνται αεροπορικώς περίπου 17 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (16,5 εκ. για το έτος 1999) ενώ μετεπιβιβάζονται για άλλους προορισμούς (transit) περίπου 2 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (1,7 για το έτος 1999). Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι περίπου το 80 % των επιβατών μετακινούνται κατά την τουριστική περίοδο (από Απρίλιο έως Οκτώβριο) με τελικούς προορισμούς τουριστικές περιοχές της χώρας μας πάνω από 50 % των επιβατών μετακινούνται κατά την περίοδο της τουριστικής αιχμής (από Ιούνιο έως Σεπτέμβριο) ενώ η μεγαλύτερη αιχμή παρατηρείται κατά τον μήνα Αύγουστο (2.553.000 αφικνούμενοι επιβάτες το έτος 1999) όπου μετακινείται περίπου το 15% της συνολικής ετήσιας επιβατικής αεροπορικής κίνησης.

Αντίστοιχα το εναέριο εμπορευματικό μεταφορικό έργο (cargo) στην Ελλάδα υπολογίζεται σε 135.550 τόνους για το 1999, παρουσιάζοντας μια διακύμανση την τελευταία δεκαετία μεταξύ των 127.000 και 160.000 τόνων. Αντίστοιχα το μεταφορικό έργο ταχυδρομείου υπολογίζεται σε 13.138 τόνους για το 1999, παρουσιάζοντας μια διακύμανση μεταξύ 10.000 έως 15.000 τόνων την τελευταία δεκαετία.

### Αεροδρόμια και Τουρισμός

Πάνω από το 80% της τουριστικής κίνησης προς την Ελλάδα χρησιμοποιεί ως μεταφορικό μέσο το αεροπλάνο. Οι τουρίστες που προέρχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, οι οποίοι είχαν ως τελικό προορισμό την Ελλάδα και ταξίδεψαν στην Ελλάδα αεροπορικώς αντιπροσωπεύουν το 92% του συνόλου των τουριστών που επισκέφτηκαν την Ελλάδα, ενώ δια της θαλάσσιας οδού το 7% και οδικώς μόνο 1% για το έτος 1999. Στο σύνολο των κρατών της Ευρώπης, αν και υπάρχει μια μικρή αύξηση του όγκου των αερομεταφορών εις βάρος των μετακινήσεων με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, τα αντίστοιχα ποσοστά κυμαίνονται σε 82% αεροπορικώς, 11% οδικώς και 7% μέσω θαλάσσης.

Στην τιμή του πακέτου διακοπών συμπεριλαμβάνεται και η τιμή του κομίστρου μεταφοράς και λαμβάνοντας υπόψη ότι η Ελλάδα είναι αρκετά απομακρυσμένος Ευρωπαϊκός προορισμός (άνω των 2.000 Km) για τις περιοχές που αποτελούν πηγές προέλευσης τουριστών (Γερμανία, Αγγλία, Ολλανδία, Σουηδία κλπ.) το ποσοστό συμμετοχής του κόστους της αερομεταφοράς στην τελική τιμή του πακέτου είναι υψηλότερο σε σχέση με ανταγωνίστριες μεσογειακές ευρωπαϊκές χώρες (π.χ. Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία κτλ.). Στρατηγικές συνεργασίες μεταξύ μεγάλων τουρ operators δημιουργούν ισχυρά ολιγοπώλια που μπορούν να προσφέρουν όλες τις τουριστικές υπηρεσίες και μεγάλη ποικιλία τουριστικών προορισμών σε όλες τις κατηγορίες πελατών και σε ιδιαίτερα χαμηλές τιμές. Η τάση αυτή επηρεάζει έμμεσα τις προσφερόμενες τιμές των ξενοδοχειακών καταλυμάτων, τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου ενώ ταυτόχρονα αυξάνονται οι μετακινήσεις μέσω πτήσεων Charter με αναχωρήσεις από το πλησιέστερο αεροδρόμιο στον τόπο κατοικίας κατευθείαν προς τον τελικό προορισμό.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (WTO), ενώ η Ευρώπη κατείχε το 62,6% στην παγκόσμια τουριστική αγορά το 1990, το ποσοστό αυτό αναμένεται να περιοριστεί στο 50,8% το 2010 και 45% το 2020 με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης του παγκόσμιου τουρισμού 4,45% και μέση αύξηση των αεροπορικών ταξιδιών παγκοσμίως σε 3,5% μέχρι το 2010. Διατυπώνεται, επίσης, η εκτίμηση ότι η Μεσόγειος θα προσελκύει μειωμένο ενδιαφέρον ευρωπαϊών τουριστών σε όφελος μακρινών προορισμών.

Παραδοσιακά η Ελλάδα προσελκύει ένα σημαντικό αριθμό ξένων τουριστών όπου σύμφωνα με την έκθεση του ΠΟΕ (WTO) κατατάσσεται στη δέκατη πέμπτη θέση ανάμεσα στις πιο δημοφιλείς τουριστικές χώρες του κόσμου, έχοντας συγκεντρώσει για το 2000 το ενδιαφέρον 12,5 εκατομμυρίων τουριστών, αριθμός κατά 2,8% μεγαλύτερος από τον αντίστοιχο του 1999. Ανάμεσα στις χώρες της Ευρώπης η Ελλάδα βρίσκεται στην 10η θέση, με πρώτη την Γαλλία η οποία βρίσκεται πρώτη στην παγκόσμια κατάταξη.

Ο όγκος των αερομεταφορών για την εξυπηρέτηση του τουρισμού κατά την διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας παρουσιάζει διαρκή αύξηση κάτι που επιβεβαιώνεται από την αύξηση των πτήσεων Charter, που το 1999 σημείωσε στην Ελλάδα ετήσιο ποσοστό αύξησης 16,41% σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο.

## **Η Προσέγγιση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων**

Για τη μεσοπρόθεσμη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών με καταρχήν έτος στόχο το 2004 είναι απαραίτητη η επεξεργασία και εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής αερομεταφορών για την Ελλάδα, τόσο όσον αφορά στους αερομεταφορείς όσο και στην αεροδρομιακή υποδομή, στη βάση κεντρικού σχεδιασμού αξιοποιώντας ευρωπαϊκά πρότυπα. Η επιτυχία μιας τέτοιας πολιτικής εξαρτάται από την υιοθέτηση αποτελεσματικών ενεργειών, οι οποίες συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Κατάστρωση Εθνικού Σχεδίου Αερομεταφορών όσον αφορά στο εσωτερικό δίκτυο αλλά και στη διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών για ανάδειξη των Διεθνών Αερολιμένων της Ελλάδας σε κεντρικούς κόμβους στο Ευρωπαϊκό δίκτυο αερομεταφορών για μετακινήσεις από/προς την Ευρώπη με προέλευση/προορισμό τις νοτιανατολικές Μεσογειακές χώρες, την Ασία και την Αφρική, με ειδικές προβλέψεις για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων.
- Τακτική επικαιροποίηση των Γενικών Σχεδίων Διάταξης των αερολιμένων με βάση τις προβλεπόμενες μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ανάγκες, τις διαγραφόμενες τάσεις στον τουρισμό και τις οικονομικο-πολιτικές συνθήκες που διαμορφώνονται στην Ελλάδα, την ΕΕ και τις ανταγωνιστικές χώρες.

- Επιτάχυνση των μελετών και της κατασκευή των προγραμματισμένων έργων υποδομής στα αεροδρόμια της χώρας και εφαρμογή αποτελεσματικού προγράμματος ελέγχου και συντήρησης των υποδομών.
- Διαμόρφωση του πλαισίου συνεργασίας των φορέων που σχετίζονται με τις αερομεταφορές και τον τουρισμό με σκοπό παράλληλους σχεδιασμούς, δεσμεύσεις και επιχειρησιακά πλάνα, ιδιαίτερα στην αντιμετώπιση της έντονης εποχικότητας στο αερομεταφορικό έργο της Ελλάδας.
- Διαμόρφωση Θεσμικού Πλαισίου με στόχο τη λειτουργία και εκμετάλλευση των αερολιμένων ως αυτόνομες επιχειρησιακές μονάδες (Business Unit) σύμφωνα με διεθνή πρότυπα και ενέργειες και απελευθέρωση στην Επίγεια Εξυπηρέτηση Αεροσκαφών.
- Καθορισμό των αρμοδιοτήτων της τοπικής αυτοδιοίκησης και των επιχειρηματικών φορέων που σχετίζονται με τις αερομεταφορές και την τουριστική ανάπτυξη. Συνεργασία όλων των παραπάνω (Κεντρικής Διοίκησης, Περιφέρειας και Αναπτυξιακών Φορέων) με στόχο τη διαμόρφωση συνθηκών ικανών για ποιοτική και ουσιαστική αναβάθμιση της παρεχόμενης επίγειας εξυπηρέτησης των επιβατών, τόσο κατά την παραμονή τους στον αερολιμένα όσο και κατά την ασφαλή και έγκαιρη πρόσβαση με μέσα μαζικής μεταφοράς από/προς το κέντρο των πόλεων της ζώνης επιρροής του αεροδρομίου.
- Οικονομικό και αποτελεσματικό σχεδιασμό από τους αρμόδιους φορείς, των δικτύων εξυπηρέτησης επιβατών και εμπορευμάτων από και προς το αεροδρόμιο, με την εφαρμογή και σύγχρονων συστημάτων εξυπηρέτησης του επιβάτη τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση.
- Υιοθέτηση μεθόδων αυτοχρηματοδότησης (ή συγχρηματοδότησης) για τα έργα υποδομής στα υφιστάμενα και νέα αεροδρόμια της χώρας και τη δημιουργία πλαισίου για κατασκευή και λειτουργία Ιδιωτικών Αεροδρομίων σε συνδυασμό με τη τιμολόγηση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών.
- Δημιουργία συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των εναέριων και επίγειων μέσων μαζικής μεταφοράς καθώς και ενίσχυση της διαλειτουργικότητας των επιμέρους δικτύων μεταφοράς, με στόχο την συμπληρωματικότητα και το όφελος του επιβάτη.



## Η ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ

Φεβρουάριος 2001

Σύντομα αναμένεται η έναρξη λειτουργίας ενός ακόμη έργου με εξαιρετική σημασία για την ανάπτυξη της Αθήνας αλλά και της Ελλάδας, του Νέου Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος. Το νέο Αεροδρόμιο κατασκευάστηκε στα Σπάτα, 33 χλμ. από το κέντρο της Αθήνας, σε αντικατάσταση του κορεσμένου πλέον αεροδρομίου του Ελληνικού (12 χλμ. από το κέντρο της Αθήνας) και αποτελεί ένα ακόμη μεγάλο έργο που παραδίδεται ως αποτέλεσμα των **προσπαθειών του ΥΠΕΧΩΔΕ και του Τεχνικού Κόσμου** κατά την τελευταία δεκαετία.

Η έναρξη λειτουργίας του Νέου Αερολιμένα συνδυάζεται με την απόδοση στην κυκλοφορία τμήματος της Αττικής Οδού, του Περιφερειακού αυτοκινητόδρομου που θα αναλάβει το κύριο βάρος της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης του Νέου Διεθνή Αερολιμένα των Αθηνών μέχρι να υλοποιηθεί η σύνδεση αυτού με τον επί χρόνια προγραμματιζόμενο Προαστιακό Σιδηρόδρομο. Σήμερα, μόνο η **βέλτιστη αξιοποίηση της υπάρχουσας οδικής υποδομής** μπορεί κάπως να αναπληρώσει την έλλειψη σιδηροδρομικής σύνδεσης και για το λόγο αυτό καταβάλλονται προσπάθειες με τις πρωτοβουλίες του ΥΠΕΧΩΔΕ για την αναβάθμιση των βασικών διαδρομών Μεσογείων - Αττική Οδός, Δουκίσσης Πλακεντίας - Αττική Οδός, Βάρης - Κορωπίου, κλπ.

Σύμφωνα με τις αρχές της επιστήμης του Σχεδιασμού των Μεταφορών και της Κυκλοφοριακής Τεχνικής, για την πλήρη αξιοποίηση των σημαντικών επενδύσεων στη συγκοινωνιακή υποδομή, όπως είναι η Αττική Οδός και οι άλλες αναβαθμίσεις του οδικού δικτύου, απαιτείται **παράλληλη βελτίωση της διαχείρισης της υπάρχουσας υποδομής της πόλης καθώς και αλλαγή της συμπεριφοράς των πολιτών** αντάξιες των υψηλών αξιώσεων των νέων έργων. Είναι κατά συνέπεια απαραίτητο, η νέα συγκοινωνιακή υποδομή να ενταχθεί σωστά στο υπόλοιπο συγκοινωνιακό σύστημα της Πόλης.

Διαφορετικά, εάν δεν πραγματοποιηθούν όλα τα **απαραίτητα συνοδευτικά μέτρα**, ο ιδανικός χρόνος των 35-40 λεπτών που απαιτείται για τη διαδρομή Σύνταγμα - Νέο Αεροδρόμιο μία καθημερινή ημέρα στις 2:00 το πρωί, εύκολα μπορεί να ξεπεράσει τις 2 ώρες κατά τις ώρες αιχμής εισόδου και εξόδου στην πόλη τις ημέρες της τουριστικής κίνησης του καλοκαιριού. Όλες οι μελέτες και προβλέψεις των Συγκοινωνιολόγων θα φαίνονται ουτοπικές εάν δεν ικανοποιούνται οι παραδοχές και οι προϋποθέσεις στις οποίες στηρίχθηκαν.

Τα **βασικά μέτρα** που προτείνουν οι Συγκοινωνιολόγοι προς τις διάφορες Δημόσιες Υπηρεσίες, τους Δήμους του Λεκανοπεδίου αλλά και το σύνολο των Πολιτών της Αθήνας για τη βελτίωση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης του Νέου Αερολιμένα των Αθηνών είναι:

η πραγματική **ενθάρρυνση της χρήσης μέσω μαζικής μεταφοράς** με λήψη κατάλληλων μέτρων (ικανοποιητικός αριθμός ειδικά διασκευασμένων λεωφορείων, παραχώρηση προτεραιότητας στο σύνολο της διαδρομής και ιδιαίτερα στα σημεία συμφόρησης) τόσο για τους εργαζόμενους, όσο και για τους ταξιδιώτες με έμφαση στην εξυπηρέτηση των ειδικών αναγκών των ταξιδιωτών (αποσκευές, κλπ), η άμεση αντιμετώπιση του **συστήματος διαχείρισης της στάσης και στάθμευσης** (το οποίο βρίσκεται σε κατάρρευση και συμπαρασύρει το επίπεδο

κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης) σε όλες τις περιοχές του Λεκανοπεδίου και ιδιαίτερα στις διαδρομές που οδηγούν στο Νέο Αεροδρόμιο, η άμεση αντιμετώπιση με αποτελεσματικά διαχειριστικά μέτρα των **σημείων συμφόρησης** των κρίσιμων βασικών διαδρομών [γέφυρα Σταυρού, πλατεία Κέννεντυ, κόμβοι Παλλήνης και Γέρακα (κατάργηση αριστερών στροφών), Βάρη, κλπ], η συστηματική και έγκαιρη **πληροφόρηση των πολιτών** για τις εναλλακτικές διαδρομές, καθώς και για τις προσφορότερες για μετακίνηση ώρες, με κατάλληλη σήμανση και με τη χρήση συστημάτων τηλεματικής, η επίσπευση των χρονοβόρων διαδικασιών δημοπράτησης και κατασκευής των απαραίτητων έργων **σιδηροδρομικής σύνδεσης** του Νέου αερολιμένα, καθώς και της **επέκτασης της γραμμής του Μετρό** ως τον Σταυρό.

Είναι προφανές ότι για την υλοποίηση όλων των παραπάνω δεν αρκεί μόνο η καλή θέληση και προσπάθεια των επιμέρους αρμόδιων φορέων. Όπως επισημαίνουν οι Συγκοινωνιολόγοι τα τελευταία 25 χρόνια, μόνο ο **μητροπολιτικός συντονισμός και η διαχείριση του συστήματος μεταφορών της Αθήνας** σε συνδυασμό με μία συστηματική προσπάθεια για την ενημέρωση και την **αλλαγή συγκοινωνιακής συμπεριφοράς των πολιτών** μπορούν να οδηγήσουν στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στο Λεκανοπέδιο. Μόνο με τον τρόπο αυτό είναι δυνατόν να επιτευχθεί η πλήρης αξιοποίηση των σημαντικών επενδύσεων στη συγκοινωνιακή υποδομή και να βελτιστοποιηθούν οι δυνατότητες συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης του Νέου Διεθνή Αερολιμένα των Αθηνών.

## ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Νοέμβριος 1999

Με βάση το νέο νομικό και θεσμικό πλαίσιο των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη (Οδηγία 440/91), το οποίο διαχωρίζει τη σιδηροδρομική υποδομή από την εκμετάλλευση και παρέχει τη δυνατότητα συμμετοχής ιδιωτικών φορέων στην εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων, οι προοπτικές εξέλιξης αναμένεται να μεταμορφώσουν το τοπίο των σιδηροδρομικών μεταφορών και να συνεισφέρουν στον ταχύτερο εκσυγχρονισμό των ελληνικών σιδηροδρόμων. Παρακάτω συνοψίζονται τα βασικά σημεία που αναμένεται να καθορίσουν τις εξελίξεις στη συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στις Σιδηροδρομικές Μεταφορές.

### Υφιστάμενα προβλήματα σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη

- Επιδείνωση ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρόμων
- Ανεπάρκεια χρηματο-οικονομικών μέσων

### Διεθνείς τάσεις

- Ευαισθητοποίηση για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορικών συστημάτων
- Στροφή από τις οδικές προς τις σιδηροδρομικές λύσεις και επενδύσεις
- Πολιτική της ΕΕ για την ανασυγκρότηση των σιδηροδρόμων με την διαρθρωτική βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους (Οδηγία 440/91)
- Διαχωρισμός Υποδομής από την Εκμετάλλευση
- Βαθμιαία μείωση των κρατικών επιδοτήσεων
- Συμμετοχή ιδιωτών στην κατασκευή των Πανευρωπαϊκών Δικτύων

### Διεθνής Εμπειρία

- Ιδιωτικοποίηση σιδηροδρόμων στη Μεγάλη Βρετανία, στην Ιαπωνία, στην Αυστραλία με αρκετές θετικές αλλά και ορισμένες αρνητικές επιπτώσεις
- Αναδιοργάνωση σιδηροδρόμων μεταξύ άλλων στη Γερμανία, στη Φιλανδία, στη Σουηδία, που περιλαμβάνει και συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα
- Η εφαρμογή της Οδηγίας 440/91 στα Ευρωπαϊκά κράτη προχωρεί με θετικά αποτελέσματα αλλά με πολύ αργούς ρυθμούς
- Αναβάθμιση πολλών σιδηροδρομικών σταθμών σχεδόν πάντα με συμμετοχή ιδιωτών, μεταξύ των οποίων στο Λονδίνο, στο Παρίσι, στο Βερολίνο, στο Άμστερνταμ, στη Λισσαβώνα, στο Μπιλμπάο, στη Σεβίλλη, στη Λίλλη, στο Ρότερνταμ και στο Ανόβερο

### Βασικές αρχές συνεργασίας Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα

- Διασφάλιση του χαρακτήρα του "κοινωνικού αγαθού" των σιδηροδρομικών μεταφορών
- Ενεργοποίηση των δυνάμεων της αγοράς για την αναβάθμιση τόσο της υποδομής όσο και των προσφερόμενων σιδηροδρομικών υπηρεσιών μέσω νεωτεριστικών λύσεων
- Διασφάλιση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού από ανεξάρτητο όργανο

### Υλοποίηση της συνεργασίας Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα

- Βέλτιστη κατανομή κινδύνων
- Σωστά ορισμένη διαδικασία συνεργασίας: κατάλληλα σχήματα (πχ νέα εταιρεία) διαχείρισης με την από κοινού συμμετοχή Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα
- Υποστήριξη από συμβούλους (χρηματο-οικονομικά, νομικά, τεχνικά θέματα)
- Από κοινού συνεργασία από τη φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης του έργου

- Υιοθέτηση καινοτόμων οικονομικών, τεχνικών και επιχειρησιακών λύσεων
- Σταθερή σύνδεση επένδυσης και εσόδων με κατάλληλη τιμολογιακή πολιτική
- Υιοθέτηση σωστά ορισμένων μεταβατικών σταδίων

#### Νέος Ενιαίος Επιβατικός Σταθμός Αθηνών με σύμβαση παραχώρησης

- Αναπτυξιακό έργο με εμπορικές, πολιτιστικές, κοινωνικές εξυπηρετήσεις που θα έχουν θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα της ζωής στη πόλη
- Δεν θα διαιρεί την πόλη αλλά θα συγκρατεί ενωμένες και θα αναβαθμίζει τις γύρω περιοχές
- Σημείο αναφοράς για την πόλη της Αθήνας
- Συνεργασία με όλους του φορείς (ΥΠΕΧΩΔΕ, Τοπική Αυτοδιοίκηση, κλπ) με στόχο τη σωστή πολεοδομική ανάπτυξη
- Συμμετοχή ιδιωτών στη χρηματοδότηση του έργου με παραχώρηση της εκμετάλλευσης εμπορικών λειτουργιών, δραστηριοτήτων συνδεδεμένων με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και της αξιοποίησης της σιδηροδρομικής γης
- Πλαίσιο συνεργασίας ΟΣΕ - Ιδιώτη σαφώς προσδιορισμένο και αποτελεσματικό
- Τήρηση της πολεοδομικής νομοθεσίας και των κανόνων διαφανούς δημοπράτησης χωρίς καθυστερήσεις

#### Προαστιακό Σιδηροδρομικό Δίκτυο Αττικής με σύμβαση παραχώρησης

- Κεντρικός σιδηροδρομικός κορμός: Πειραιάς - Αθήνα - Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών με διακλαδώσεις προς Χαλκίδα, Κόρινθο, Αεροδρόμιο Σπάτων
- Πρόβλεψη τραίνων εξπρές (Αθήνα - αεροδρόμιο 35'), σύγχρονων αμαξοστοιχιών, υψηλών συχνοτήτων
- Ενσωμάτωση στο σύστημα μεταφορών της Πρωτεύουσας (σταθμοί μετεπιβίβασης - ανταποκρίσεων με άλλα ΜΜΜ)
- Συμμετοχή ιδιωτών στη χρηματοδότηση του έργου με παραχώρηση της εκμετάλλευσης των γραμμών
- Πολύπλοκο εγχείρημα που απαιτεί αποτελεσματικό συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων και διαδικασιών

#### Αξιοποίηση τοπικών γραμμών τουριστικού ενδιαφέροντος

- Οι τοπικές γραμμές αποτελούν από μόνες τους αξιοθέατα
- Ολοκληρωμένη εξέταση της βιωσιμότητας εκμετάλλευσης
- Καινοτόμα τιμολογιακή πολιτική που να ανταποκρίνεται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των τουριστικών γραμμών
- Πολιτική marketing με τη φιλοσοφία τουριστικής και όχι μεταφορικής λειτουργίας
- Συνδυασμός με την εκμετάλλευση άλλων λειτουργιών (σιδηροδρομικών σταθμών, τουριστικών πόλων, κλπ)
- Φορέας διαχείρισης δημόσιος, ιδιωτικός ή συνδυασμός τους, με πιθανή συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης αλλά και εθελοντικών φορέων

#### Ανάπτυξη Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Εταιρειών

- Ολοκληρωμένη εξέταση της βιωσιμότητας εκμετάλλευσης
- Ανάπτυξη ολοκληρωμένων υπηρεσιών μεταφορικού έργου συμπεριλαμβανομένης της εφοδιαστικής (logistics)
- Πολιτική marketing με τη φιλοσοφία εμπορευματικής και όχι μεταφορικής λειτουργίας και αξιοποίηση ειδικών τμημάτων αγοράς (μοναδοποιημένα, ευπαθή)
- Διαχείριση εμπορευματικών σταθμών για σιδηροδρομικές ή συνδυασμένες μεταφορές
- Συμμαχίες με άλλες εταιρείες ελληνικές και ξένες

## ΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Σεπτέμβριος 2000

### Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα και Διεθνώς

Τα οδικά ατυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η αιτία για τον θάνατο σχεδόν 120 Ευρωπαίων πολιτών κάθε ημέρα. Μόνο στην Ελλάδα τα οδικά ατυχήματα είναι η αιτία για τον κατά μέσο όρο **θάνατο 6 πολιτών ημερησίως**, ενώ σε ετήσια βάση στη χώρα συμβαίνουν περίπου 20.000 οδικά ατυχήματα με θύματα (1.200.000 στην ΕΕ), στα οποία σκοτώνονται περισσότεροι από 2.200 (42.000 στην ΕΕ) οδηγοί, επιβάτες και πεζοί και τραυματίζονται περίπου 30.000 (1.500.000 στην ΕΕ).

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ο αριθμός των νεκρών από τα οδικά ατυχήματα παρουσίασε μία θεαματική πτώση της τάξης του 30% κατά την περίοδο από το 1980 (61.844 νεκροί) έως το 1997 (43.404 νεκροί) ως αποτέλεσμα συντονισμένων πολυετών προσπαθειών. Η μοναδική χώρα από τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αποτέλεσε εξαίρεση ήταν η Ελλάδα όπου ο αριθμός των νεκρών για την περίοδο 1980 - 1997 αυξήθηκε κατά 60%!

Οι νεκροί, οι τραυματίες και οι υλικές ζημιές των οδικών ατυχημάτων έχουν ένα τεράστιο **κοινωνικό και οικονομικό κόστος** και ο περιορισμός τους αποτελεί προτεραιότητα τόσο για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα όσο και για κάθε μέλος της χωριστά. Ορισμένοι ειδικοί εκτιμούν ότι το οικονομικό κόστος των ατυχημάτων που συμβαίνουν ετησίως στους Ευρωπαϊκούς δρόμους ανέρχεται περίπου σε 70 δισεκατομμύρια Ευρώ (24 τρις δραχμές).

### Ανάλυση του Προβλήματος

Στην Ελλάδα τα **βασικότερα προβλήματα** της οδικής ασφάλειας συνοψίζονται στα παρακάτω έξι σημεία:

Αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων και έλλειψη συντονισμού ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς μειώνοντας έτσι την αποτελεσματικότητα των μέτρων και την αποδοχή τους από τους πολίτες.

Έλλειψη συστηματικής παρακολούθησης του επιπέδου και των προβλημάτων οδικής ασφάλειας (σοβαρές μελέτες σε τακτά διαστήματα) και της κατάλληλης αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των επεμβάσεων.

Έλλειψη συστηματικής και συνεχούς αστυνόμευσης για την οδική ασφάλεια με ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση των αποτελεσμάτων της.

Ελλείψεις του οδικού δικτύου και ανεπαρκής συντήρησή του τόσο εντός των πόλεων όσο και στο επαρχιακό και στο εθνικό οδικό δίκτυο.

Έλλειψη ενός αποτελεσματικού συστήματος εκπαίδευσης και ενημέρωσης για την οδική ασφάλεια, καθώς και αξιόπιστου συστήματος τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.

Ανεπάρκεια προϋπολογισμού για τη σοβαρή υποστήριξη των δράσεων οδικής ασφάλειας από όλες σχεδόν τις υπηρεσίες και οργανισμούς της Πολιτείας.

### Η Προσέγγιση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

Για την μεσοπρόθεσμη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα είναι απαραίτητη η επεξεργασία και εφαρμογή μιας **ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας για την Ελλάδα**. Η ολοκληρωμένη αυτή πολιτική θα πρέπει να βασίζεται στην αξιοποίηση των επιτυχημένων εμπειριών από τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά κράτη

και την προσαρμογή τους στην ελληνική πραγματικότητα. Η επιτυχία της πολιτικής αυτής εξαρτάται από την αποτελεσματική και οπωσδήποτε συνδυασμένη προώθηση των παρακάτω αρχών:

Θεσμοθέτηση κατάλληλα επεξεργασμένου **πενταετούς εθνικού προγράμματος** οδικής ασφάλειας που θα περιλαμβάνει συγκεκριμένους ποσοτικοποιημένους στόχους και θα αποτελείται από επιμέρους προγράμματα αποκλειστικής ευθύνης των επιμέρους υπηρεσιών.

Διαχωρισμός του **συντονισμού** (ετήσια κατανομή προϋπολογισμού, έλεγχος και παρακολούθηση) και της **εκτέλεσης** (μελέτη και εφαρμογή δράσεων) του εθνικού προγράμματος οδικής ασφάλειας. Ο συντονισμός πρέπει να είναι αρμοδιότητα φορέα επιτελικού χαρακτήρα (διαφορετικού από τους εκτελεστικούς φορείς) και η εκτέλεση πρέπει να είναι αποκλειστική αρμοδιότητα των επιμέρους υπηρεσιών (ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΜΕ, ΥΔΤ, κλπ).

Διάθεση στις αρμόδιες υπηρεσίες σε ετήσια βάση του κατάλληλου **προϋπολογισμού** αποκλειστικά για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ο οποίος θα επανακαθορίζεται κάθε χρόνο με βάση θεσμοθετημένες διαδικασίες αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των δράσεων στη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των συνεπειών τους.

Ύπαρξη πολιτικής βούλησης για επιβολή της κατάλληλης **αστυνόμευσης**, η οποία θα αφορά σωστά μελετημένο και εκλογικευμένο σύστημα προστίμων και οπωσδήποτε συνέπεια και συνέχεια που θα ελέγχεται και θα δημοσιοποιείται σε τακτά διαστήματα.

Δημιουργία δυναμικής στην ελληνική κοινωνία για την αναστροφή της σημερινής κατάστασης με την πρόβλεψη των απαραίτητων μηχανισμών (προϋπολογισμός, θεσμοθετημένες διαδικασίες) για την **ενεργή συμμετοχή και συνεργασία** όλων των Κυβερνητικών και μη φορέων, καθώς και του συνόλου των πολιτών.

## Οι Προτεινόμενες Δράσεις

Η διεθνής και η ελληνική εμπειρία δείχνουν ότι η μείωση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων είναι δυνατή μόνο σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα (2 - 5 χρόνια) αφού οποιαδήποτε ξαφνική κίνηση δεν μπορεί να αντιμετωπίσει με αποτελεσματικότητα το πολύπλοκο ζήτημα των οδικών ατυχημάτων. Οι απαραίτητες επιμέρους δράσεις που πρέπει να ξεκινήσουν με προτεραιότητα για τη μεσοπρόθεσμη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα συνοψίζονται ως ακολούθως:

### Οδικό περιβάλλον

Εντοπισμός επικίνδυνων θέσεων και επεμβάσεις

Βελτίωση της σήμανσης

Χρήση αντιολισθηρών επιστρώσεων

Βελτίωση Ηλεκτροφωτισμού

Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας

Σύνταξη Κανονισμών

### Χρήστης της οδού και όχημα

Βελτίωση συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών

Εκσυγχρονισμός κέντρων τεχνικού ελέγχου

Προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής

Εκστρατείες ενημέρωσης των πολιτών

Έρευνες για τα αίτια των ατυχημάτων

Κίνητρα για την απόκτηση εξοπλισμού ασφαλείας

### Αντιμετώπιση μετά το ατύχημα

Εξοπλισμός μονάδων επέμβασης

Ανάπτυξη σχεδίων επέμβασης

Βελτίωση άμεσης περίθαλψης στα νοσοκομεία

### Αστυνόμευση

Εξοπλισμός ελέγχου κυκλοφορίας και καταγραφής παραβάσεων

Ολοκληρωμένο πρόγραμμα επιτήρησης

Βελτίωση συστήματος άμεσης αντιμετώπισης ατυχημάτων

## ΣΧΟΛΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ "ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ"

Ιανουάριος 2001

- 1) Το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση και κεντρικό σημείο αναφοράς για μια ολοκληρωμένη πολιτική στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Η Ενδιάμεση Έκθεση χαρακτηρίζεται από ενδελεχή παρουσίαση της διεθνούς εμπειρίας και μπορεί να αποτελέσει μια ουσιαστική βάση για τον καθορισμό συγκεκριμένων μέτρων.
- 2) Θετικό σημείο αποτελεί η θέσπιση συγκεκριμένων στόχων για την μείωση των νεκρών από τροχαία ατυχήματα. Επισημαίνονται όμως τα εξής:
  - Οι στόχοι θα μπορούσαν να είναι κατά τι υψηλότεροι, ώστε να υπάρχει ακόμη καλύτερη κινητοποίηση πολιτών και φορέων, που αποτελεί και το ζητούμενο στην θέσπιση τέτοιων στόχων.
  - Ιδιαίτερα για την πρώτη πενταετία (2001-2005), η επιδιωκόμενη μείωση του αριθμού των νεκρών θα μπορούσε να είναι της τάξης του 25%, ποσοστό που επιτεύχθηκε σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη αμέσως μετά την εμφάνιση των υψηλότερων αριθμών ατυχημάτων και νεκρών (π.χ. Βρετανία 1973, Ολλανδία 1974).
  - Θα ήταν χρήσιμος και ο καθορισμός μακροπρόθεσμων στόχων με "μαξιμαλιστικό" χαρακτήρα (π.χ. "Vision Zero" της Σουηδίας ή "Formula Zero" της AIT-FIA).
- 3) Σε ορισμένα στατιστικά στοιχεία παρουσιάζονται σφάλματα (π.χ. γίνεται αναφορά σε νεκρούς τροχαίων ατυχημάτων ηλικίας 0-4 ετών με ποσοστό αλκοόλ στο αίμα άνω του 0.5% ή με κατοχή άδειας οδήγησης άνω των 6 ετών κ.λπ.) που πρέπει να διορθωθούν.
- 4) Θα πρέπει, στην περιγραφή των συγκεκριμένων επιμέρους δράσεων, να γίνει και μία καταρχήν πρόβλεψη των φορέων (πέραν των Υπουργείων) που θα εμπλακούν. Συγκεκριμένα:
  - Θα μπορούσαν να επισημανθούν περισσότερο οι ρόλοι του διοικητικού μηχανισμού της Πολιτείας (Κυβέρνηση, Νομαρχιακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση) και οι πρακτικές αδυναμίες του όσον αφορά στην εφαρμογή των επιμέρους μέτρων, με έμφαση στις συναρμώδεις υπηρεσίες διαχείρισης των αστικών δικτύων.
  - Πέραν της Πολιτείας και των φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, ο ευρύτερα οριζόμενος ιδιωτικός τομέας (π.χ. εταιρείες παραχώρησης οδικών έργων, εταιρείες ή φορείς με αντικείμενο την οδήγηση ή την οδική ασφάλεια) μπορεί να παίξει έναν ιδιαίτερο ρόλο στην εφαρμογή του Στρατηγικού Σχεδίου, στο πλαίσιο μίας "συστράτευσης" για να βοηθηθεί η επίτευξη των στόχων του σχεδίου και να αποφευχθούν δυσχέρειες στο έργο των δημοσίων φορέων. Αυτό θα άξιζε να τονισθεί πιο συγκεκριμένα.
- 5) Θα ήταν χρήσιμο να προταθούν κάποια ενδεικτικά στοιχεία προϋπολογισμού των διαφόρων δράσεων του Στρατηγικού Σχεδίου (για κάθε Υπουργείο), για να πάρει αυτό μία πιο χειροπιαστή χροιά, ιδιαίτερα στις συζητήσεις για την εφαρμογή του. Για παράδειγμα, μπορούν να συσχετιστούν οι προτεινόμενες δράσεις με τα προβλεπόμενα από το Γ' Κ.Π.Σ. κονδύλια ανά φορέα στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Στην αντίθετη περίπτωση, το Στρατηγικό Σχέδιο κινδυνεύει να έχει την

τύχη και των υπόλοιπων πρωτοβουλιών (Πόρισμα Διακομματικής Επιτροπής της Βουλής, Λευκή Βίβλος ΥΠΕΧΩΔΕ, κλπ.).

- 6) Δεν αμφισβητείται η σημασία που έχει η ανάλυση της διεθνούς εμπειρίας στρατηγικών σχεδίων και εθνικών πολιτικών. Θα άξιζε όμως να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση σε ιδιαιτερότητες που παρουσιάζονται στην Ελλάδα και που δικαιολογούν ιδιαίτερη αντιμετώπιση. Ενδεικτικά αναφέρονται:
- μεγάλη κυκλοφορία μοτοσικλετών,
  - πενιχροί ή/και αποσπασματικά διατιθέμενοι πόροι για δράσεις με άμεση ή έμμεση επίδραση στην οδική ασφάλεια,
  - ελλιπής αξιοποίηση τεχνογνωσίας ή/και προτάσεων που έχουν κατά καιρούς διατυπωθεί για την μείωση των ατυχημάτων και των εξ αυτών θυμάτων,
  - προβληματική εκπαίδευση και γενικότερα παιδεία σε θέματα οδικής ασφάλειας, κ.ά.

Για τα παραπάνω, αξίζει να διατυπωθούν προτάσεις για θεσμικά και άλλα μέτρα (π.χ. Ενιαίος Φορέας) με τα οποία θα μπορούσε να τερματιστεί η αδράνεια στη λήψη πρακτικών και οργανωμένων πρωτοβουλιών για την προώθηση των εν λόγω θέσεων και ενεργειών.

- 7) Πιθανώς θα μπορούσε να προταθεί η νομοθετική υποχρέωση των Δήμων και του ΥΠΕΧΩΔΕ για εκπόνηση μελετών επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια πριν την κατασκευή κάθε συγκοινωνιακού ή άλλου έργου, όπως περίπου γίνεται με τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων (δεν ξεκινά η κατασκευή του έργου πριν την έγκριση των όρων της μελέτης επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια).

Εν κατακλείδι, σημειώνεται ότι η επιτυχία του Στρατηγικού Σχεδίου θα εξαρτηθεί, μεταξύ άλλων, από:

- την προβολή του,
- την δέσμευση των φορέων για την εφαρμογή του,
- την παρακολούθηση της εφαρμογής του, και
- την ανάλυση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων του.



## **ΣΧΟΛΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ "ΟΔΗΓΙΕΣ ΜΕΛΕΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ"**

Ιούλιος 1999

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) με συνεχή 25ετή παρουσία στο συγκοινωνιακό γίνεσθαι της χώρας, χαιρετίζει θετικά την σημαντική πρωτοβουλία της Διεύθυνσης Μελετών Έργων Οδοποιίας της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων αναφορικά με την υιοθέτηση και έκδοση των Οδηγιών Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ). Τα οκτώ βασικά σημεία που συνοψίζουν τη θέση του ΣΕΣ απέναντι στις ΟΜΟΕ παρουσιάζονται παρακάτω.

Οι Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων είναι μία **ιδιαίτερα θετική και σημαντική πρωτοβουλία**, η οποία έπρεπε επιτέλους να αναληφθεί και στην χώρα μας. Οι προτεινόμενες ΟΜΟΕ εκτιμάται ότι θα διευκολύνουν τους μελετητές οδικών έργων στην Ελλάδα, ιδιαίτερα στην σημερινή εποχή έντονης δραστηριότητας για την αναβάθμιση του οδικού δικτύου της χώρας.

Για την άμεση υποστήριξη των εκατοντάδων μελετών οδικών έργων που εκπονούνται σήμερα στην Ελλάδα, είναι απαραίτητο να επισπευσθεί η δοκιμαστική υιοθέτηση των ΟΜΟΕ και να ξεκινήσει μία **εκστρατεία ενημέρωσης του τεχνικού κόσμου** αντάξια της σημασίας των Οδηγιών αυτών. Είναι απαραίτητο, όλοι οι εμπλεκόμενοι στην διαδικασία παραγωγής των οδικών έργων να έχουν στα χέρια τους τον πλήρη τόμο των ΟΜΟΕ. Στην διάδοση της χρήσης των ΟΜΟΕ μπορεί να συμβάλει ενεργά και ο ΣΕΣ δια μέσω των μελών του που εμπλέκονται στα οδικά έργα.

Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στο **δυναμικό χαρακτήρα** των ΟΜΟΕ, οι οποίες πρέπει να εξελίσσονται παράλληλα με την εξέλιξη των κυκλοφοριακών φαινομένων. Η βελτίωση των ΟΜΟΕ πρέπει να είναι συνεχής και να υποστηρίζεται από αντίστοιχες διαδικασίες και πόρους που να αντέχουν στο χρόνο.

Η κύρια αδυναμία των ΟΜΟΕ είναι η **μη επαρκής τεκμηρίωση με στοιχεία και έρευνες από την ελληνική πραγματικότητα**. Είναι κατανοητό ότι η τεκμηρίωση αυτή θα απαιτούσε περισσότερο χρόνο και πόρους, θεωρείται όμως απαραίτητο για την αξία των Οδηγιών αυτών να ξεκινήσουν άμεσα οι σχετικές έρευνες στον ελληνικό χώρο και να διορθωθούν τα προτεινόμενα μεγέθη με βάση τα αποτελέσματα των ερευνών αυτών. Προφανώς πρέπει να δοθεί προτεραιότητα σε ορισμένες βασικές έρευνες (κρίσιμα κυκλοφοριακά μεγέθη, κρίσιμα μεγέθη βασικών γεωμετρικών χαρακτηριστικών, κλπ) και σταδιακά να ολοκληρωθεί το σύνολο των απαιτούμενων ερευνών.

Είναι απαραίτητο στον Πρόλογο είτε του συνολικού τόμου, είτε των επιμέρους τευχών των ΟΜΟΕ, να διευκρινίζεται σαφώς **ο τρόπος υιοθέτησης των διαφόρων προτεινόμενων μεγεθών** επιτρέποντας έτσι στον μελετητή να χρησιμοποιήσει σωστά τις Οδηγίες αυτές. Παραδείγματος χάριν, γνωρίζοντας ο μελετητής ότι τα προτεινόμενα μεγέθη αποτελούν προσαρμογή γερμανικών ή αμερικάνικων οδηγιών ή κανονισμών θα μπορέσει καλύτερα να ενσωματώσει τη χρήση των Οδηγιών αυτών στην συγκεκριμένη υπό εκπόνηση μελέτη.

Η **εναρμόνιση** των προτεινόμενων ΟΜΟΕ με τα κείμενα όλων των σχετικών διατάξεων τουλάχιστον του ΥΠΕΧΩΔΕ και των υπό αυτό φορέων (Εγνατία Οδός, ΕΥΔΕ ΠΑΘΕ, Αττική Οδός, κλπ.) αλλά και των υπολοίπων Υπουργείων

γενικότερα θεωρείται απαραίτητη. Η εναρμόνιση αυτή είναι ακόμη πιο σημαντική σήμερα που ο όγκος των μελετών οδικών έργων είναι αυξημένος ενώ ταυτόχρονα τίθενται οι βάσεις για σειρά νέων έργων (π.χ. Ιονία οδός).

Είναι απαραίτητο οι παρούσες Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων να αποτελέσουν την βάση για την εκπόνηση των **Εθνικών Κανονισμών Οδικών Έργων**, οι οποίοι θα είναι υποχρεωτικοί και θα δεσμεύουν τους μελετητές και κατασκευαστές των έργων στην Ελλάδα. Είναι προφανές ότι η εκπόνηση των Κανονισμών αυτών απαιτεί σημαντική προσπάθεια και αντίστοιχο χρόνο και κατά συνέπεια είναι απαραίτητη η άμεση έναρξη της διαδικασίας εκπόνησής τους.

Η εκπόνηση των ΟΜΟΕ αποτελεί πολύ καλή ευκαιρία για την καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης στα άλλα Ευρωπαϊκά κράτη. Η καταγραφή αυτή μπορεί να είναι χρήσιμη για την περαιτέρω βελτίωση των ΟΜΟΕ, καθώς και να αποτελέσει ευκαιρία για την έναρξη των συζητήσεων με ελληνική πρωτοβουλία για την **εναρμόνιση σε Ευρωπαϊκό επίπεδο** των σχετικών Οδηγιών.

## **ΣΧΟΛΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ "ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΩΝ ΈΡΓΩΝ"**

Απρίλιος 2002

1. Η συστηματική ανάπτυξη, η **επικαιροποίηση, ο έλεγχος, η θεσμοθέτηση και η εφαρμογή οδηγιών σχεδιασμού** στη μελέτη και κατασκευή οδικών και άλλων έργων υποδομής αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για τη σωστή υλοποίηση και λειτουργία ενός έργου. Πιο συγκεκριμένα, η ύπαρξη προδιαγραφών στο σχεδιασμό, μελέτη, κατασκευή, επίβλεψη, παραλαβή, λειτουργία και συντήρηση κάθε έργου, εξασφαλίζει όχι μόνο την ορθή υλοποίησή του αλλά και τη λειτουργία του σε προκαθορισμένα πλαίσια απόδοσης, και κόστους.
2. Ειδικά για το θέμα των προδιαγραφών εργοταξιακής σήμανσης, **οι θεσμοθετημένες παλιές προδιαγραφές αφενός δεν είναι αναλυτικές και αφετέρου είναι εν πολλοίς ξεπερασμένες**. Είναι κατά συνέπεια πρόδηλη η ανάγκη για την οριστικοποίηση και υιοθέτηση νέας ενιαίας Προδιαγραφής Σήμανσης Εκτελούμενων Έργων.
3. Σήμερα **αρκετές πρωτοβουλίες επεξεργασίας σχετικής προδιαγραφής βρίσκονται σε εξέλιξη**. Πιο συγκεκριμένα, από τα μέσα του προηγούμενου έτους, το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει εγκρίνει το Τεύχος "Προδιαγραφές & Οδηγίες Κατακόρυφης Σήμανσης Αυτοκινητοδρόμων", στο οποίο περιλαμβάνεται μια εκτενής και αναλυτική ενότητα σχετικά με την εργοταξιακή σήμανση με τίτλο "Μέρος 3 Σήμανση Εργοταξίων". Επιπλέον, έχει εκπονηθεί με εντολή της ΕΥΔΕ-ΠΑΘΕ σχέδιο Προδιαγραφής Σήμανσης Εκτελούμενων Έργων. Τέλος, με απόφαση του ΥΠΕΧΩΔΕ, έχει συσταθεί Ομάδα Εργασίας Επεξεργασίας θεμάτων ΟΜΟΕ (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων) για τη Σήμανση - Ασφάλιση, της οποίας οι εργασίες είναι σε εξέλιξη. Αντίστοιχες πρωτοβουλίες βρίσκονται σε εξέλιξη στην Αττική Οδό ΑΕ και στην Εγνατία Οδό ΑΕ.
4. Είναι σαφές ότι το διαθέσιμο υλικό (οι δύο προαναφερθείσες Μελέτες, μία εγκεκριμένη και μία υπό έγκριση και οι άλλες πρωτοβουλίες) είναι σημαντικό, στη βάση του οποίου πρέπει να οριστικοποιηθεί και να θεσμοθετηθεί το συντομότερο δυνατόν ένα **πλήρες και ενιαίο εγχειρίδιο προδιαγραφών**, το οποίο οφείλουν να υιοθετήσουν όλες οι αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς. Επισημαίνεται η ιδιαίτερη σημασία του ζητήματος σε μία χρονική στιγμή όπου πλήθος έργων, αναγκαίων για τον εκσυγχρονισμό της υποδομής της χώρας, είναι σε εξέλιξη ή έτοιμα προς έναρξη κατασκευής.
5. Θεωρείται χρήσιμο η ενιαία Προδιαγραφή που μελλοντικά θα υιοθετηθεί να παρέχει επαρκείς πληροφορίες τόσο στον μελετητή όσο και στον κατασκευαστή σε **επίπεδο κατασκευαστικής λεπτομέρειας**, ώστε τα προτεινόμενα χαρακτηριστικά της σήμανσης των εκτελούμενων έργων να ερμηνεύονται μονοσήμαντα και με όμοιο τρόπο από όλους τους εμπλεκόμενους στη μελέτη και κατασκευή ενός έργου.
6. Εκτιμάται ότι η συσταθείσα Ομάδα Εργασίας πρέπει να υποστηριχτεί στην προσπάθειά της, ώστε να ολοκληρώσει τις εργασίες της και να διατυπώσει τα πορίσματά της. Για τον σκοπό αυτό δεσμευόμαστε στην **επεξεργασία και υποβολή στο άμεσο μέλλον στην Υπηρεσία σας, εξειδικευμένων τεχνικών σχολίων**.

7. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό όταν μελλοντικά υιοθετηθεί η ενιαία Προδιαγραφή, να προβλεφθεί κατάλληλος προϋπολογισμός για την **προώθηση της χρήσης της από όλους τους φορείς επίβλεψης και υλοποίησης** των οδικών έργων και ιδιαίτερα των υπηρεσιών των Νομαρχιών και των Δήμων που διαχειρίζονται σημαντικό μέρος των έργων. Για το λόγο αυτό πρέπει η σχετική ενιαία Προδιαγραφή να αναπαραχθεί σε ικανοποιητικό αριθμό αντιτύπων και να μοιράζεται τόσο σε όλες τις Τεχνικές Υπηρεσίες της χώρας, όσο και σε όλες τις τεχνικές εταιρείες μελέτης και κατασκευής οδικών έργων.
8. Τέλος, δεδομένου ότι σημαντικό μέρος των σχεδίων έχει αξιοποιήσει υλικό από το Ευρωπαϊκό Ερευνητικό Έργο "ARROWS", είναι απαραίτητο να γίνει σχετική αναφορά.

## **ΣΧΟΛΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ "ΓΕΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥΣ"**

Νοέμβριος 2002

1. Στην Ελλάδα το ποδήλατο ήταν βασικό μέσο μεταφοράς μέχρι και την δεκαετία του 60. Η είσοδος του αυτοκινήτου την δεκαετία του 70 και η αύξηση του μέσου βιοτικού επιπέδου εκτόπισε πλήρως το ποδήλατο. Σήμερα, οι σύγχρονες μεγαλουπόλεις έχοντας πλέον εξαντλήσει τις δυνατότητες κατασκευής νέων οδικών δικτύων οδηγούνται σε άλλες μορφές μετακίνησης όπως είναι τα δίκτυα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, των πεζόδρομων και των ποδηλατόδρομων. Οι σημερινές συνθήκες μετακίνησης είναι καθολοκληρία διαφορετικές από εκείνες που ίσχυαν την δεκαετία του 60, με αποτέλεσμα **η κατασκευή διαχωρισμένων διαδρομών (ποδηλατόδρομοι) από τα μηχανοκίνητα οχήματα να κρίνεται απαραίτητη** για την ασφαλή κίνηση των ποδηλάτων.
2. Ταυτόχρονα, η συστηματική ανάπτυξη, η **επικαιροποίηση, ο έλεγχος, η θεσμοθέτηση και η εφαρμογή οδηγιών σχεδιασμού** στη μελέτη και κατασκευή οδικών και άλλων έργων υποδομής αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για τη σωστή υλοποίηση και λειτουργία ενός έργου. Πιο συγκεκριμένα, η ύπαρξη προδιαγραφών στο σχεδιασμό, μελέτη, κατασκευή, επίβλεψη, παραλαβή, λειτουργία και συντήρηση κάθε έργου, εξασφαλίζει όχι μόνο την ορθή υλοποίησή του αλλά και τη λειτουργία του σε προκαθορισμένα πλαίσια απόδοσης, και κόστους.
3. Ειδικά για το θέμα των Γενικών Οδηγιών για ποδηλατόδρομους, **η έως σήμερα έλλειψη αναλυτικών οδηγιών** καθιστά πρόδηλη την ανάγκη για την οριστικοποίηση και υιοθέτηση Οδηγιών για τους Ποδηλατόδρομους, οι οποίες θα αξιοποιούν την εμπειρία των άλλων ευρωπαϊκών χωρών καθώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των οδικών και κυκλοφοριακών συνθηκών και των συνθηκών στην Ελλάδα.
4. Η εκτίμηση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων σχετικά με τις Γενικές Οδηγίες για Ποδηλατόδρομους που συνέταξε η επιτροπή για τη "Διαμόρφωση επιχειρησιακού σχεδίου κατασκευής ποδηλατοδρόμων σε όλη την Χώρα" είναι ότι οι Γενικές Οδηγίες αυτές είναι πλήρεις και ικανοποιούν τα μέγιστα τον σκοπό τους. Εκτιμάται ότι η υλοποίηση του επιχειρησιακού σχεδίου κατασκευής ποδηλατοδρόμων στην Ελλάδα προσφέρει μία σημαντική ευκαιρία για την αξιοποίηση των Γενικών Οδηγιών αυτών και επομένως, **προτείνεται οι εν λόγω Γενικές Οδηγίες να εγκριθούν και να θεσμοθετηθούν το ταχύτερο δυνατόν.**
5. Είναι σαφές ότι οι προτεινόμενες Γενικές Οδηγίες για Ποδηλατόδρομους είναι πολύ χρήσιμες, στη βάση των οποίων πρέπει να πραγματοποιηθεί σε βάθος επεξεργασία και θεσμοθέτηση το συντομότερο δυνατόν ενός **πλήρους και ενιαίου εγχειριδίου προδιαγραφών**, το οποίο οφείλουν να υιοθετήσουν όλες οι αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς. Επισημαίνεται η ιδιαίτερη σημασία του ζητήματος σε μία χρονική στιγμή όπου αρκετές πρωτοβουλίες δημιουργίας ποδηλατοδρόμων ξεκινούν στην Ελλάδα.
6. Θεωρείται χρήσιμο η ενιαία Προδιαγραφή που μελλοντικά θα υιοθετηθεί να παρέχει επαρκείς πληροφορίες τόσο στον μελετητή όσο και στον κατασκευαστή σε **επίπεδο κατασκευαστικής λεπτομέρειας**, ώστε τα προτεινόμενα χαρακτηριστικά του ποδηλατόδρομου να ερμηνεύονται μονοσήμαντα και με όμοιο τρόπο από όλους τους εμπλεκόμενους στη μελέτη και κατασκευή ενός έργου.

7. Είναι επίσης ιδιαίτερα σημαντικό όταν υιοθετηθούν οι Γενικές Οδηγίες, να προβλεφθεί κατάλληλος προϋπολογισμός για την **προώθηση της χρήσης τους από όλους τους φορείς επίβλεψης και υλοποίησης** των σχετικών έργων και ιδιαίτερα των υπηρεσιών των Νομαρχιών και των Δήμων που διαχειρίζονται το σημαντικότερο μέρος των έργων. Για τον λόγο αυτό πρέπει οι Γενικές Οδηγίες να αναπαραχθούν σε ικανοποιητικό αριθμό αντιτύπων και να μοιράζονται τόσο σε όλες τις Τεχνικές Υπηρεσίες της χώρας, όσο και σε όλες τις τεχνικές εταιρείες μελέτης και κατασκευής οδικών έργων.
8. Τονίζεται τέλος ότι η υλοποίηση του επιχειρησιακού σχεδίου κατασκευής ποδηλατοδρόμων στην Ελλάδα πρέπει να συνδυαστεί (οπιασδήποτε πριν την λειτουργία τους) με **πρόγραμμα συνεχούς εκπαίδευσης και ενημέρωσης των οδηγών** μηχανοκίνητων οχημάτων αλλά και των πεζών σχετικά με τους κανόνες που διέπουν τη λειτουργία των ποδηλατοδρόμων. Στην κατεύθυνση αυτή είναι απαραίτητο να ξεκινήσει η δοκιμαστική λειτουργία σειράς ποδηλατοδρόμων σε επιλεγμένες διαδρομές για να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την περαιτέρω ανάπτυξη των δικτύων ποδηλατοδρόμων στην Ελλάδα.

## **ΣΧΟΛΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ "ΜΕΛΕΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ"**

Δεκέμβριος 2001

1. Σήμερα η επίσημη μέθοδος υπολογισμού του λειτουργικού κόστους των οχημάτων, "ΔL", είναι δύσχρηστη με συνέπεια οι μελετητές, αυθαίρετα, αλλά αναγκαστικά και με την κατανόηση των Υπηρεσιών, οι οποίες γνωρίζουν το πρόβλημα, να χρησιμοποιούν ο καθένας την μέθοδο της αρεσκείας του, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει συνοχή και συγκρισιμότητα ανάμεσα στα αποτελέσματα των διαφόρων μελετών.
2. Με δεδομένη την απαξίωση της μεθοδολογίας ΔL για τον υπολογισμό του λειτουργικού κόστους οχημάτων, διαπιστώνεται η ανάγκη υιοθέτησης ενός νέου εργαλείου που θα επιτρέπει την αξιόπιστη εκτίμηση των παραμέτρων και μεγεθών που καθορίζουν το λειτουργικό κόστος. Κατά συνέπεια, η ανάλυση, ανάπτυξη και καθιέρωση μίας σύγχρονης, ρεαλιστικής και αποτελεσματικής μεθοδολογίας για τον υπολογισμό του λειτουργικού κόστους των οχημάτων θεωρείται επιβεβλημένη.
3. Οι καταλληλότερες προς χρησιμοποίηση μεθοδολογίες είναι η Γερμανική και η Αγγλική αφού και οι δύο μπορούν να χρησιμεύσουν ως βάση για τη μελέτη λειτουργικού κόστους οχημάτων στην Ελλάδα. Όπως σωστά προτείνεται στην εν λόγω μελέτη, η Γερμανική μεθοδολογία εμφανίζει μικρό προβάδισμα έναντι της Αγγλικής, κυρίως σε ότι αφορά στην ευκολία εφαρμογής της (με χρήση ευρέως διαδεδομένων εργαλείων λογισμικού όπως είναι το Excel), αλλά και στη δυνατότητα διαφοροποίησης των υπολογισμών, σε συνάρτηση με τους κυκλοφοριακούς φόρτους και τη σύνθεση της κυκλοφορίας, σε οδούς ίδιας κατηγορίας.
4. Λόγω της πλήρους διαφοροποίησης της εν λόγω μεθοδολογίας σε σχέση με την μέχρι τώρα επίσημα χρησιμοποιούμενη, κρίνεται ότι η νέα μεθοδολογία θα πρέπει να εφαρμοστεί δοκιμαστικά από τις Υπηρεσίες της Γ.Γ.Δ.Ε., σε τεχνικοοικονομικές μελέτες, μελέτες σκοπιμότητας και άλλες, στα πλαίσια μιας χρονικής περιόδου προσαρμογής (1 - 2 έτη). Μετά την περίοδο αυτή και αφού υπάρξουν και ενδεχόμενες μικρής κλίμακας βελτιώσεις που θα κριθούν σκόπιμες με βάση τα αποτελέσματα της δοκιμαστικής εφαρμογής, χρειάζεται να θεσμοθετηθεί καταρχήν ως Οδηγία και στη συνέχεια ως Προδιαγραφή.
5. Ξεκινώντας από το γεγονός ότι ο Μελετητής προέβη στην προσαρμογή της Γερμανικής μεθοδολογίας, και με στόχο τη συνεχή επικαιροποίηση και αξιολόγησή της, κρίνεται σκόπιμο ανά τακτά χρονικά διαστήματα να γίνονται οι εξής ενέργειες (με ευθύνη της Υπηρεσίας):
  - Περιοδική (ανά 5-10 έτη) αναθεώρηση των συντελεστών των εξισώσεων που αντιστοιχούν στα υπάρχοντα κυκλοφοριακά δεδομένα (σύνθεση και τεχνικά χαρακτηριστικά στόλου οχημάτων στην Ελλάδα, κλπ.), ώστε να διασφαλίζεται η ακρίβεια και αποτελεσματικότητα της μεθοδολογίας. Η αναθεώρηση αυτή προτείνεται να γίνεται με δειγματοληπτική έρευνα (σε επιβατικά οχήματα και οχήματα εμπορευματικών μεταφορών σε όλη την επικράτεια), σύμφωνα με την οποία θα αναλύεται η επίδραση (και ο βαθμός επίδρασης) των κυκλοφοριακών παραμέτρων στο λειτουργικό κόστος των οχημάτων.

- Τακτική (ανά 2-3 έτη) αναθεώρηση των βασικών συντελεστών που καθορίζουν τις τιμές του βασικού κόστους (Κ1) και του κόστους χρόνου (Κ2). Η αναθεώρηση αυτή είναι σκόπιμο να συνοδεύεται και από την παρουσίαση των ανάλογων στοιχείων (πρωτογενών δεδομένων αλλά και τελικών τιμών) που ισχύουν για επιλεγμένες χώρες της Ε.Ε. (π.χ. Γερμανία, Ην. Βασίλειο, Ισπανία, Πορτογαλία). Η αναθεώρηση αυτή, κυρίως όσο αφορά το κόστος Κ1 είναι δυνατόν να απαιτείται και σε ενδιάμεσες χρονικές περιόδους, ανάλογα με τις επικρατούσες οικονομικές συνθήκες, τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς.

Εκτιμάται ότι η υλοποίηση του εν εξελίξει σημαντικού προγράμματος έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ προσφέρει μία σημαντική ευκαιρία για την αξιοποίηση των αποτελεσμάτων της μελέτης λειτουργικού κόστους οχημάτων και της προτεινόμενης μεθοδολογίας. Επομένως, **προτείνεται η εν λόγω μεθοδολογία να εγκριθεί και να θεσμοθετηθεί το ταχύτερο δυνατόν**, έτσι ώστε όλες οι τεχνικοοικονομικές μελέτες να γίνονται με ενιαίο τρόπο και τα αποτελέσματα που προκύπτουν να είναι συγκρίσιμα μεταξύ τους.



## ΣΧΟΛΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ "ΕΚΔΟΣΗ ΟΔΗΓΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΣΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΈΡΓΑ"

Νοέμβριος 2001

Έχει καταδειχτεί ότι η υιοθέτηση διαδικασιών ποιότητας στην πορεία της υλοποίησης ενός έργου έχει εξέχουσα σημασία για την σωστή και ασφαλή λειτουργία του και την αποδοτικότερη αξιοποίηση των διαθέσιμων γι αυτό πόρων.

Επομένως, η παρούσα προσπάθεια βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση και θεωρείται ότι είναι απαραίτητο να θεσμοθετηθεί παράλληλα με την υποβολή των Υπηρεσιών για την απόκτηση της σχετικής υποδομής υποστήριξης. Επιπλέον, εκφράζεται η ανησυχία για την ουσιαστική εξέλιξη και εφαρμογή της ποιότητας στο περιβάλλον των έργων υποδομής που υλοποιούνται στην Ελλάδα. Η διαπιστωμένη ανεπάρκεια, ή και συχνά πλήρης ανυπαρξία διαδικασιών, προδιαγραφών και άλλων κανονισμών κατά το σχεδιασμό και υλοποίηση έργων υποδομής έχει οδηγήσει σε λανθασμένες επιλογές και στην υλοποίηση έργων που δεν παρέχουν το επιθυμητό επίπεδο ασφάλειας και εξυπηρέτησης στους χρήστες τους με πλήθος δυσάρεστων συνεπειών, τόσο γι αυτούς όσο και για τον Κύριο του Έργου, που συνήθως είναι η Πολιτεία.

Κρίσιμοι παράγοντες επιτυχίας στην δημιουργία ενός περιβάλλοντος που θα παράγει έργα με συγκεκριμένο σκοπό, ποιότητα και προϋπολογισμό είναι:

- η προώθηση της εκτέλεσης και περαιτέρω εξειδίκευσης ανάλογων εργασιών,
- η ένταξή τους σε ένα ευρύ φάσμα οδηγιών και προδιαγραφών που θα εξασφαλίζουν την χρηστή αντιμετώπιση όλων των παραμέτρων του σχεδιασμού και της κατασκευής των έργων,
- η συστηματική εφαρμογή τους που θα διασφαλίζεται από την επαλήθευσή τους σε πολλά επίπεδα (τεχνικά, φάσεων του έργου, κλπ.), σύμφωνα με πρότυπα ποιότητας,
- να καθίσταται πρακτικά αδύνατη η υπερπήδηση των διαδικασιών αλλά και όταν αυτό συμβαίνει να προβλέπονται συγκεκριμένες συνέπειες στους έχοντες την ευθύνη των προδιαγεγραμμένων διαδικασιών,
- η διαρκής αξιολόγηση και βελτίωσή τους με βάση τις δυναμικά μεταβαλλόμενες ανάγκες της κοινωνίας και της τεχνολογίας.