



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

HELLENIC INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS

Μαυρομιχάλη 25, 10680, Αθήνα - Mavromihali 25, 10680, Athens Greece
τηλ./phone/fax.: +30.210.3640604, e-mail: ses@tee.gr, web: www.ses.gr

ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

Φεβρουάριος 2003

Με την ευκαιρία της έναρξης λειτουργίας σημαντικών τμημάτων της Αττικής Οδού, οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι υπενθυμίζουν τις βασικές θέσεις τους απέναντι στο μεγάλο αυτό έργο. Με **συνεχή παρουσία σε όλες τις φάσεις του σχεδιασμού, της μελέτης και της κατασκευής** των μικρών και μεγάλων συγκοινωνιακών έργων που υλοποιούνται στη χώρα, οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι επισημαίνουν εγκαίρως τα κρίσιμα ζητήματα της λειτουργίας του νέου περιφερειακού άξονα 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 (σε ορισμένες περιπτώσεις με σημαντική καθυστέρηση) που αφορούν τόσο στις απαλλοτριώσεις και στη 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 υπολοίπων τμημάτων και αφετέρου το έργο **να ενσωματωθεί με τον καλύτερο τρόπο στον πολεοδομικό ιστό και στο περιβάλλον της πόλης.**
- Η Αττική Οδός αποτελεί παράδειγμα σωστής κατασκευής και λειτουργίας αυτοκινητοδρόμου που θέτει **νέα πρότυπα ασφάλειας και άνεσης στην οδήγηση**, σαφώς καλύτερα από εκείνα που έχουν εφαρμοστεί μέχρι σήμερα στην Ελλάδα. Τόσο η χάραξη του οδικού άξονα, όσο και η κατασκευή του οδοστρώματος, των ραμπών εισόδου και εξόδου και των δεκάδων τεχνικών έργων (γέφυρες, τοίχοι αντιστήριξης, αντιπλημμυρικά) διασφαλίζουν ένα υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας αλλά και άνεσης κατά την οδήγηση, όπως άλλωστε έχει αποδειχθεί και κατά τα δύο έτη λειτουργίας των πρώτων 17 χιλιομέτρων. Επιπλέον, η σχολαστική κωδικοποίηση των κόμβων και πληροφοριακή σήμανση καθοδηγούν αποτελεσματικά τους οδηγούς μέσα στον αστικό αυτό αυτοκινητόδρομο.
- Η σταδιακή λειτουργία της Αττικής Οδού έως το 2004 ως μέρος του περιφερειακού εξωτερικού δακτυλίου της πόλης αναμένεται να αναβαθμίσει την οδική υποδομή της πόλης και υπό συνθήκες να βελτιώσει την συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των μετακινούμενων στην περιοχή επιρροής του έργου. Εξαιρετικά κρίσιμο σημείο για την πλήρη αξιοποίηση του αστικού αυτού αυτοκινητόδρομου εξακολουθεί να αποτελεί η **αναβάθμιση και κατάλληλη διαχείριση των προσβάσεων εισόδου και εξόδου** σε αυτόν με ευθύνη του ΥΠΕΧΩΔΕ και των Δήμων. 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 είναι ενδεχόμενο να είναι μεγαλύτερες από τους χρόνους μετακίνησης σε αυτή για μετακινήσεις μικρού μήκους.

- 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 την **ολοκληρωμένη 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 όχι μόνο την υλοποίηση έργων που το Δημόσιο δεν θα μπορούσε μόνο του να κατασκευάσει αλλά και την προσφορά αναβαθμισμένων υπηρεσιών, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το νέο υπερσύγχρονο Κέντρο Ελέγχου και Διαχείρισης της Κυκλοφορίας της Αττικής Οδού, το οποίο θα μπορούσε να αποτελέσει και πρότυπο πάνω στο οποίο θα στηριχθεί ο σχεδιασμός και η λειτουργία του υπό κατασκευή Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας της Αθήνας.
- 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** (της τάξης των 1,80 ευρώ στην παρούσα φάση) και των οφελών που θα προσφέρει στους χρήστες της Αττικής οδού. Άλλωστε όπως συμβαίνει και διεθνώς, τα διόδια αποτελούν δικαιότερο τρόπο τιμολόγησης της χρήσης της οδικής υποδομής, αφού 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.