



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ HELLENIC INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS

Μαυρομιχάλη 25, 10680, Αθήνα – Mavromihali 25, 10680, Athens Greece
Τηλ./phone:+30.210.3640604, fax: :+30.210.3609220, e-mail: ses@tee.gr, http://www.ses.gr

ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΤΟΥ 2004

Ιούνιος 2004

Ανάλυση του Προβλήματος

Το επίπεδο εξυπηρέτησης των Αθηναίων από το σύστημα μεταφορών της Πρωτεύουσας υπολείπεται σημαντικά του αντίστοιχου επιπέδου άλλων Ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων και οπωσδήποτε δεν είναι ανάξιο 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 διεξαγωγή 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, στην Ολυμπιακή Οικογένεια αλλά και στο σύνολο όσων εργάζονται για την υποστήριξη της διεξαγωγής των αγώνων.

Η Οργανωτική Επιτροπή των Αγώνων σε συνεργασία με τους αρμόδιους κρατικούς φορείς έχει ολοκληρώσει το σχεδιασμό της οργάνωσης και λειτουργίας του συνολικού συστήματος των μεταφορών, ώστε αυτό να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης κατά το κρίσιμο διάστημα των Αγώνων. Επιπλέον, για τις ανάγκες της Ολυμπιάδας, έχουν ήδη υλοποιηθεί ή σύντομα ολοκληρώνονται πολλά έργα και επεμβάσεις που θα αφήσουν σημαντική κληρονομιά στην πόλη την επόμενη μέρα των Αγώνων. Αποτελεί, επομένως, σημαντική ευθύνη της Πολιτείας και των Πολιτών να αξιοποιήσουν στην μετά τους Αγώνες εποχή, τόσο τη συνολική υποδομή, όσο και την οργάνωση και διαχείριση που αναμένεται να εφαρμοστούν τις ημέρες της Ολυμπιάδας.

Η Εμπειρία του Σίδνεϋ

Η εμπειρία της Ολυμπιάδας στο Σίδνεϋ αποτέλεσε σημαντική πηγή γνώσης και υπόδειγμα επιτυχούς λειτουργίας του συγκοινωνιακού συστήματος που συνέβαλε στη συνολική επιτυχία της διοργάνωσης, σε αντιδιαστολή με το Ολυμπιακό σύστημα μεταφορών της Ατλάντα, το οποίο παρουσίασε έλλειμμα εξυπηρέτησης. 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 επίσημα στοιχεία για ορισμένα χαρακτηριστικά μεγέθη του συστήματος μεταφορών που αποτυπώνουν το μέγεθος του εγχειρήματος το οποίο καλείται να αντιμετωπίσει η διοργάνωση των Αγώνων στην Αθήνα αναφέρονται στα επόμενα:

- Το μέγεθος της Ολυμπιακής Οικογένειας στο Σίδνεϋ ήταν περίπου 250.000 άτομα εκ των οποίων επίσημοι (4.700), αθλητές και συνοδοί (17.600), κριτές και διαιτητές (2.500), χορηγοί (55.000), εκπρόσωποι των ΜΜΕ (21.000), εργαζόμενοι (106.500) και εθελοντές (41.000). Εκτός από την εξυπηρέτηση μίας Ολυμπιακής Οικογένειας παρόμοιου μεγέθους, το σύστημα μεταφορών της Αθήνας εκτιμάται με βάση τα αντίστοιχα μεγέθη του Σίδνεϋ ότι θα κληθεί να μεταφέρει περί τους 5.000.000 θεατές συνολικά κατά τη διάρκεια των Αγώνων. Δηλαδή αναμένεται να υπάρχει ζήτηση για εξυπηρέτηση κατά μέσο όρο 410.000 μετακινούμενων θεατών ημερησίως, με μέγιστη τιμή τους 540.000 θεατές. Αναφέρεται ενδεικτικά 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 επισήμους 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 είναι 3.000 αυτοκίνητα που θα μεταφέρουν επισήμους και προσκεκλημένους, περίπου 1.400 λεωφορεία για τη διακίνηση αθλητών, κριτών, δημοσιογράφων και χορηγών και άλλα 1.900 περίπου λεωφορεία του ΟΑΣΑ για τις μετακινήσεις της πόλης εκ των οποίων τα 650 αποκλειστικά για τη μετακίνηση θεατών και εργαζομένων στις διάφορες αθλητικές εγκαταστάσεις (22 ολυμπιακές γραμμές εξπρές). Μεγάλο μέρος του μεταφορικού έργου θα αναλάβει η γραμμή 1 του ΗΣΑΠ που εξυπηρετεί απ'ευθείας το Ολυμπιακό Στάδιο, το ΣΕΦ και το Στάδιο Καραϊσκάκη, αλλά και το ΤΡΑΜ που εξυπηρετεί τα δύο μεγάλα Αθλητικά Συγκροτήματα της παραλιακής ζώνης, το Ελληνικό και το Φάληρο.

Η επιτυχημένη πρακτική της αποκλειστικής χρήσης μέσω 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 ότι έχει 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. Τα μέτρα αυτά συνδυάζονται με τη λειτουργία Ολυμπιακών Λωρίδων κατά μήκος του

Ολυμπιακού Οδικού Δικτύου. Ο σκοπός της δημιουργίας των Ολυμπιακών Λωρίδων κυκλοφορίας είναι να εξασφαλιστεί:

- α) η ταχεία, απρόσκοπτη και ασφαλής κίνηση των οχημάτων που μεταφέρουν την Ολυμπιακή Οικογένεια καθώς και των ειδικών λεωφορείων μεταφοράς θεατών και προσωπικού των Αγώνων προς και από τις Ολυμπιακές Αθλητικές Εγκαταστάσεις,
- β) η προτεραιότητα στην κυκλοφορία των οχημάτων της Ολυμπιακής Οικογένειας και των ειδικών λεωφορείων μεταφοράς θεατών και προσωπικού των Αγώνων έναντι της υπόλοιπης οδικής κυκλοφορίας,
- γ) η κατά το δυνατόν απεξάρτηση από τις συνθήκες ροής της αστικής κυκλοφορίας, που σε πολλές κρίσιμες διαδρομές δυσχεραίνουν την ομαλή λειτουργία του συστήματος των Ολυμπιακών Μεταφορών.

Τέλος, ο σχεδιασμός περιλαμβάνει τη λειτουργία του Θαλάμου Επιχειρήσεων Παρακολούθησης και Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΘΕΠΕΚ) με τον οποίο επιτυγχάνεται η συνεχής παρακολούθηση και ο έλεγχος κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο, ο συντονισμός των Επιχειρησιακών Κέντρων Τροχαίας, ΥΠΕΧΩΔΕ και λοιπών φορέων και η συντονισμένη αντιμετώπιση των έκτακτων γεγονότων και καταστάσεων στο οδικό δίκτυο. Ο ΘΕΠΕΚ πρόκειται να λειτουργήσει στο κτίριο της ΓΑΔΑ από τον Ιούλιο έως τον Οκτώβριο του 2004 (τέλος των Παραολυμπιακών Αγώνων).

Η Προσέγγιση των Συγκοινωνιολόγων

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων έχει έγκαιρα επισημάνει τις βασικές αρχές σχεδιασμού που αποτελούν μονόδρομο για την επιτυχημένη λειτουργία του συστήματος μεταφορών κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων και οι οποίες 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.

Από τη μέχρι σήμερα εξέλιξη του σχεδιασμού και υλοποίησης της οργάνωσης της λειτουργίας και των λοιπών παρεμβάσεων του συγκοινωνιακού συστήματος της Αθήνας, για την επιτυχή υποστήριξη της διεξαγωγής των αγώνων, προκύπτει ότι ορθώς τηρούνται οι βασικές αρχές ενός συγκοινωνιακού σχεδιασμού προσανατολισμένου στην επιτυχή εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών που σχετίζονται με τους αγώνες. Ταυτόχρονα όμως, επισημαίνεται η ιδιαίτερη σημασία στην οποιαδήποτε υστέρηση στην αντιμετώπιση ζητημάτων που σχετίζονται με τη βέλτιστη λειτουργία των παρεμβάσεων που θα υλοποιηθούν. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- σημεία πλέξης με τη λοιπή κυκλοφορία κατά μήκος των ολυμπιακών λωρίδων στα σημεία που θα επιτρέπονται αριστερές στροφές,
- έγκαιρη διεξαγωγή δοκιμαστικών λειτουργιών του συγκοινωνιακού συστήματος για την επιβεβαίωση των μεγεθών μεταφορικής εξυπηρέτησης και τον εντοπισμό πιθανών προβλημάτων (π.χ. ωράρια οδηγών),
- ολοκληρωμένη και έγκαιρη ενημέρωση του επιβατικού κοινού για το πώς θα κινηθούν με τα ΜΜΜ για τη μετάβαση σε βασικούς προορισμούς των Αθηνών και του Πειραιά (αρκετές ημέρες πριν από την έναρξη των περιοριστικών μέτρων κυκλοφορίας στο κέντρο και τη λειτουργία των Ολυμπιακών λωρίδων),
- έλεγχος και εφαρμογή στρατηγικών φωτεινής σηματοδότησης για την παροχή προτεραιότητας στις δημόσιες συγκοινωνίες, χωρίς την ανάγκη ρύθμισης με παρουσία τροχονόμων,
- έγκαιρη εφαρμογή των μέτρων ελέγχου κυκλοφορίας και στάθμευσης, που θα έπεται της συστηματικής ενημέρωσης των πολιτών οι οποίοι θα χρειαστούν τις σχετικές άδειες, κτλ.,
- αντιμετώπιση έκτακτων συμβάντων (π.χ. συγκρούσεις, βλάβες οχημάτων, κτλ.) εντός των ολυμπιακών λωρίδων ή άλλων ζητημάτων συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης (π.χ. συγκοινωνιακή σύνδεση με Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών),
- διαλειτουργικότητα συστημάτων και ασφάλεια μετάδοσης κρίσιμων πληροφοριών (π.χ. κυκλοφοριακού φόρτου, εικόνας, μηνυμάτων VMS, κτλ.),
- εξασφάλιση της σωστής τήρησης των ολυμπιακών διαδρομών από τους οδηγούς των οχημάτων της Ολυμπιακής Οικογένειας, ώστε να μην συμβούν καθυστερήσεις ή άλλα προβλήματα στην μετάβαση από και προς τις αγωνιστικές και λοιπές εγκαταστάσεις,
- κυκλοφοριακές συνθήκες στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο της πρωτεύουσας (μη χαρακτηρισμένο Ολυμπιακό Οδικό Δίκτυο).

Η έγκαιρη και συστηματική αντιμετώπιση των ζητημάτων αυτών που αφορούν το τελικό στάδιο της εφαρμογής των προγραμματιζόμενων επεμβάσεων θα αποσοβήσει προβλήματα που θα μπορούσαν να παρουσιαστούν την περίοδο των αγώνων.

Τέλος, επισημαίνεται ότι θα έπρεπε εδώ και πολλούς μήνες να είχε δημιουργηθεί το πλαίσιο για την διατήρηση, αναμόρφωση ή επέκταση ανάλογων δράσεων την επομένη των Ολυμπιακών Αγώνων, ώστε να εξασφαλιστεί:

- α) η αξιοποίηση των συστημάτων και μέτρων που θα λειτουργήσουν για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων στη διάρκεια των Αγώνων,
- β) το όφελος προς τους μετακινούμενους πολίτες των Αθηνών
- γ) το ποσοστό των μετακινήσεων που θα διεκδικήσουν και θα κερδίσουν τα ΜΜΜ στη διάρκεια των 17 ημερών του Αυγούστου και να μην χαθεί μέσα από τη «συντήρηση» της απαράδεκτης σημερινής εικόνας του συγκοινωνιακού συστήματος της πόλης.