



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>

ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ

Ιούλιος 2005

Με την ευκαιρία της επιτυχημένης μέχρι σήμερα εφαρμογής του μέτρου των αστικών διοδίων στην πόλη του Λονδίνου από τον Φεβρουάριο του 2003, αλλά και τον προβληματισμό που αναπτύσσεται σε σχέση με τη σκοπιμότητα εφαρμογής ανάλογων μέτρων στην πόλη των Αθηνών, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με συνεχή τριαντακονταετή παρουσία στο συγκοινωνιακό γίνεσθαι της Πρωτεύουσας, επισημαίνει μία σειρά ζητημάτων που είναι θεμελιώδη για οποιαδήποτε σκέψη εφαρμογής ανάλογης πολιτικής.

Η επιβολή αστικών διοδίων αποτελεί ένα μέτρο διαχείρισης της κυκλοφορίας και ελέγχου της ζήτησης, που μπορεί να λειτουργήσει ως εργαλείο αποθάρρυνσης της χρήσης του ΙΧ σε συγκεκριμένες διαδρομές, σε περιοχές της πόλης που παρουσιάζουν σημαντική συμφόρηση. Τα αστικά διόδια αποτελούν **μέτρο διαχείρισης της κυκλοφορίας τρίτης γενιάς**, του οποίου πρέπει να εξεταστεί η εφαρμογή στην Αθήνα, αφού εξαντληθούν οι δυνατότητες των μέτρων "πρώτης γενιάς" (αναβάθμιση της υποδομής π.χ. επεκτάσεις μετρό ταυτόχρονα με υλοποίηση σταθμών μετεπιβίβασης, προμήθεια νέων λεωφορείων, αναβάθμιση λειτουργίας περιμετρικών οδικών δακτυλίων) και "δεύτερης γενιάς" (π.χ. διαχείριση της στάθμευσης, προτεραιότητα στη κίνηση και εξυπηρέτηση των ΜΜΜ).

Στο παράδειγμα της εφαρμογής αστικών διοδίων στην πόλη του **Λονδίνου**, μίας πόλης που εδώ και δεκαετίες διαθέτει στους πολίτες της **τεράστια υποδομή ΜΜΜ** (π.χ. 12 γραμμές μετρό με πάνω από 300 στάσεις, προαστιακός σιδηρόδρομος, 3 γραμμές τραμ, άλλες προηγμένες υπηρεσίες ΜΜΜ), το μέτρο ξεκίνησε ως ένα επιπλέον κίνητρο για την αποθάρρυνση της συνεχώς αυξανόμενης χρήσης του ΙΧ. Για τους λόγους αυτούς δικαιολογείται η μέχρι σήμερα επιτυχία του μέτρου που συνετέλεσε σε μείωση της συμφόρησης σε ποσοστό 20% περίπου, παρέχοντας ταυτόχρονα τα έσοδα από τη λειτουργία του στην αναβάθμιση των Δημόσιων Συγκοινωνιών της πόλης.

Η φιλοσοφία του μέτρου των αστικών διοδίων συνοψίζεται στην αρχή της **χρέωσης της κυκλοφορίας που επιβαρύνει την ποιότητα ζωής στο κέντρο της πόλης** προκαλώντας αρνητικές συνέπειες τόσο στο περιβάλλον, όσο και σε όσους μετακινούνται με μέσα μαζικής μεταφοράς. Επιπλέον, η εφαρμογή αστικών διοδίων προσφέρει ένα επιπλέον όφελος, τη δέσμευση και απευθείας αξιοποίηση των εσόδων από τα διόδια για τη συνεχή βελτίωση της

λειτουργίας των μέσων μαζικής μεταφοράς και τη δημιουργία χώρων στάθμευσης.

Προϋποθέσεις υιοθέτησης αστικών διοδίων

1. Η επιβολή αστικών διοδίων μπορεί να έχει νόημα **μόνον με την προϋπόθεση της παροχής εναλλακτικών μέσων μετακίνησης στους μετακινούμενους**. Τέτοια είναι τα **μέσα μαζικής μεταφοράς**, τα οποία **θα πρέπει να παρέχουν επίπεδο πρόσβασης ανάλογο με αυτό του ΙΧ**. Επίσης, η εφαρμογή ενός τέτοιου μέτρου θα πρέπει να **εντάσσεται σε μία συνολική συστηματική πολιτική διαχείρισης της κυκλοφορίας** και να συνοδεύεται απαραίτητα από σειρά παράλληλων μέτρων με κοινό στόχο. Για την περίπτωση της πόλης των Αθηνών, οι βασικότερες προϋποθέσεις για την επιβολή αστικών διοδίων είναι οι εξής:
 - Συστηματική εφαρμογή **πολιτικής διαχείρισης και ελέγχου της στάθμευσης στην πόλη**, η ανεξέλεγκτη λειτουργία της οποίας δυναμιτίζει κάθε έργο υποδομής, στραγγαλίζοντας τη χωρητικότητά του.
 - Άμεση κατασκευή και λειτουργία **σταθμών μετεπιβίβασης** (λεωφορεία-μετρό, ΙΧ-μετρό, ταξί-μετρό) **στους ακραίους σταθμούς** του μετρό
 - **Υλοποίηση των έργων και επεκτάσεων των μέσων μαζικών μεταφορών**, ιδιαίτερα αυτών με υψηλή χωρητικότητα (μετρό, προαστιακός, τραμ)
 - Εφαρμογή **συστηματικής και μακροπρόθεσμης πολιτικής** για την αναβάθμιση των γραμμών των επιφανειακών μέσων μαζικών μεταφορών (λεωφορεία, τρόλεϊ) με δυναμικό τρόπο ώστε να **εξασφαλίζεται η συμπληρωματικότητα** (και όχι η ανταγωνιστική λειτουργία) μεταξύ των ΜΜΜ και να **αντιμετωπίζονται με επιτυχία οι μεταβαλλόμενες ανάγκες μετακίνησης** του πληθυσμού
2. Η υιοθέτηση του μέτρου των αστικών διοδίων **προϋποθέτει** την υλοποίηση των προηγούμενων ενεργειών αυτών και τη **συστηματική αξιολόγηση και επαναπροσδιορισμό** των στοιχείων της **συγκοινωνιακής πολιτικής**, που θα παραμένει στην **“αρχή” της προώθησης της μετακίνησης με μέσα μαζικών μεταφορών**. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον, η επιβολή αστικών διοδίων θα είχε ένα επιπλέον όφελος, αξιοποιώντας τα έσοδα από τα διόδια για τη συνεχιζόμενη βελτίωση της λειτουργίας των μέσων μαζικών μεταφορών (η δαπάνη του μέτρου στο Λονδίνο ανέρχεται σε περίπου 300 εκατ. ευρώ και αναμένεται να αποσβεστεί στα πρώτα δύο έτη λειτουργίας, χωρίς τον υπολογισμό των ωφελειών λόγω μείωσης της συμφόρησης).
3. Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση ενός συστήματος αστικών διοδίων απαιτεί:
 - την παρέλευση της **απαιτούμενης περιόδου ωρίμανσης του έργου** τόσο σε ότι αφορά σε τεχνοκρατικά ζητήματα (επιλογή

δικτύου προς χρέωση), όσο και σε ότι αφορά στην αποδοχή του από τους χρήστες, μέσα από την ενημέρωση και ευαισθητοποίησή τους που θα ακολουθηθεί από έναν ειλικρινή διάλογο για τον εντοπισμό και την οριοθέτηση τυχόν περιορισμών

- την αξιοποίηση της διεθνούς εμπειρίας κατά τον τελικό σχεδιασμό του και την **συστηματική αξιολόγηση και επανασχεδιασμό** του στη διάρκεια της λειτουργίας του με βάση τις δυναμικά διαμορφούμενες κυκλοφοριακές συνθήκες, νέα έργα υποδομής, την αναπροσαρμογή της λειτουργίας επιφανειακών ΜΜΜ (λεωφορεία, τρόλεϊ)
4. Η λειτουργία ενός τέτοιου συστήματος προϋποθέτει έναν **Φορέα Λειτουργίας** που θα διαθέτει τόσο την **απαιτούμενη στελέχωση**, όσο και τη **σχετική εκτελεστική αρμοδιότητα**. Ο Φορέας αυτός, όπως και όλοι οι άλλοι που διαχειρίζονται την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις στην πόλη, θα πρέπει να **υπάγεται στον Μητροπολιτικό Συντονιστικό όργανο, που καθίσταται ολοένα και πιο απαραίτητο για την ομαλή λειτουργία της πόλης και την αξιοποίηση της συγκοινωνιακής υποδομής της.**