



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

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

Σεπτέμβριος 2005

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 υλοποιημένα και προγραμματισμένα συγκοινωνιακά έργα εφόσον δεν συνδυαστούν με σειρά συμπληρωματικών παρεμβάσεων θα ανακουφίσουν μόνο πρόσκαιρα την κυκλοφοριακή ασφυξία (βλέπε την επιρροή των δύο γραμμών μετρό στο κυκλοφοριακό της πόλης).

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με συνεχή 30-ετή 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 **συνήθως ανυπέρβλητο πλαίσιο αδράνειας της Πολιτείας και των Πολιτών** δεν επιτρέπει την υιοθέτηση των πορισμάτων και προτάσεών τους με εμφανή τα σημεία σοβαρής απαξίωσης 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 σημαντικής εμπειρίας που αποκτήθηκε από την επιτυχημένη λειτουργία του συγκοινωνιακού συστήματος στη διάρκεια 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 καθοριστεί 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 τον αποτελεσματικό έλεγχο όλων των εμπλεκόμενων φορέων (Υπουργεία, Δήμοι, Τροχαία, ΟΑΣΑ-άλλοι οργανισμοί, 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. Αυτές θα περιλαμβάνουν:
 - 1.1. τη διαμόρφωση Πολιτικής και τον Σχεδιασμό,
 - 1.2. τον προγραμματισμό των επενδύσεων και τον καθορισμό προτεραιοτήτων,
 - 1.3. τη διαμόρφωση της τιμολογιακής πολιτικής για τη χρήση των συγκοινωνιακών συστημάτων (δημόσιες συγκοινωνίες, στάθμευση, τιμολόγηση οδικής υποδομής κλπ),
 - 1.4. τη γενική εποπτεία και τον έλεγχο της εφαρμογής του σχεδιασμού (υλοποίηση έργων και λειτουργία συστημάτων) με βάση συγκεκριμένες προδιαγραφές και χρονικούς στόχους.Απαιτείται 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). Χρειάζεται μεγάλη προσοχή στο ζήτημα ο νέος Μητροπολιτικός Φορέας να μην υποκαταστήσει υπάρχοντες φορείς, προσθέτοντας στο υπάρχον πολύπλοκο θεσμικό σύστημα άλλον έναν δυσκίνητο οργανισμό που θα αναζητεί ρόλο.
2. Προετοιμασία 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 μέσων μαζικής μεταφοράς, πληρότητα χώρων στάθμευσης, αριθμός παραβάσεων και αντίστοιχα έσοδα, επιδοτήσεις μέσων 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 της λειτουργίας του **κέντρου διαχείρισης της κυκλοφορίας** της Πρωτεύουσας, αξιοποιώντας τις μεγάλες δυνατότητες που διαθέτει. Το Κέντρο αυτό 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, επανεξέταση του μέτρου των μονών-ζυγών, μελέτη σκοπιμότητας και προϋποθέσεις εφαρμογής αστικών διοδίων) 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 ολοκλήρωση 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, σε συνδυασμό με την υλοποίηση συστημάτων πληροφόρησης των επιβατών σε σχέση με το δρομολόγιο (στις στάσεις και εντός των οχημάτων).
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 ΜΜΜ.

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.