



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

ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΕΣ

ΓΙΑ ΤΟ ΕΝΙΑΙΟ ΩΡΑΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Οκτώβριος 2005

Η κακή για τα Ευρωπαϊκά δεδομένα σημερινή κατάσταση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης που παρέχει το σύστημα μεταφορών της Αθήνας αποτελεί μόνο την απαρχή μίας συνεχώς επιδεινούμενης κυκλοφοριακής ασφυξίας της πόλης. Η ραγδαία αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων σε συνδυασμό με το χαμηλό δείκτη χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών που οφείλεται στην ελλειμματική υποδομή και διαχείριση του συστήματος μεταφορών, παρά τα σημαντικά έργα που υλοποιήθηκαν με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας, αποτελούν **δυσοίωνες ενδείξεις για την εξέλιξη** της σημερινής κατάστασης. Τα υλοποιημένα και προγραμματισμένα συγκοινωνιακά έργα εφόσον δεν συνδυαστούν με σειρά συμπληρωματικών παρεμβάσεων θα ανακουφίσουν μόνο πρόσκαιρα την κυκλοφοριακή ασφυξία (βλέπε την ασήμαντη 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.

Κάθε μέρα στην πόλη των Αθηνών **εξυπηρετούνται περισσότερες από 8 εκατομμύρια μετακινήσεις**, με όλα τα μέσα μεταφοράς, δημόσια και ιδιωτικά. Ένα πολύ μεγάλο ποσοστό των μετακινήσεων αυτών αφορούν σε μετακινήσεις για μετάβαση από και προς την εργασία και συνεπώς πραγματοποιούνται στην αρχή και στο τέλος του ωραίου λειτουργίας των υπηρεσιών και των επιχειρήσεων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Με βάση το σημερινό ωράριο λειτουργίας των περισσότερων επιχειρήσεων (που επιβεβαιώνεται και από τα στοιχεία του κυκλοφοριακού φόρτου), οι σημαντικότερες περίοδοι αιχμής είναι η πρωινή αιχμή (μεταξύ 7:00 και 9:30), η μεσημεριανή αιχμή (14:30 – 16:00) και η απογευματινή αιχμή (18:00-20:30). Οι ενδιάμεσες περίοδοι δεν παρουσιάζουν σημαντικά καλύτερες συνθήκες συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, εμφανίζουν όμως σαφώς μικρότερη φόρτιση του οδικού δικτύου. Για τον λόγο αυτό, η λειτουργία τόσο των δικτύων δημόσιων συγκοινωνιών, όσο και της φωτεινής σηματοδότησης αλλά και άλλων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων έχουν σχεδιαστεί για την καλύτερη εξυπηρέτηση της αυξημένης ζήτησης για μετακινήσεις με βάση τα δεδομένα αυτά χρονικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά.

Σε περίπτωση διαφοροποίησης και συγκεκριμένα «ενοποίησης» του ωραρίου λειτουργίας των Δημόσιων Υπηρεσιών, οδηγούμαστε σε μια κατάσταση όπου η περίοδος της πρωινής αιχμής περιορίζεται χρονικά. Δηλαδή, **σε μικρότερο χρονικό διάστημα το συγκοινωνιακό σύστημα καλείται να εξυπηρετήσει τον ίδιο, μεγάλο αριθμό μετακινήσεων.**

Το στοιχείο αυτό, με δεδομένο ότι το οδικό δίκτυο στο Λεκανοπέδιο ήδη λειτουργεί σε συνθήκες κορεσμού και επομένως η απόπειρα εξυπηρέτησης περισσότερων μετακινήσεων με ιδιωτικά μέσα δεν είναι ρεαλιστική, **υπαγορεύει την προσπάθεια αύξησης της χωρητικότητας των δημόσιων συγκοινωνιών**, με στόχο την εξυπηρέτηση της νέας ζήτησης. Αυτό πρακτικά σημαίνει:

1. **Πύκνωση δρομολογίων** όλων των ΜΜΜ, δηλαδή μεγαλύτερη συχνότητα διέλευσης οχημάτων, λεωφορείων, τρόλεϊ, συρμών μετρό, τραμ, κτλ.
2. Σημαντική μείωση χρόνων διαδρομής, με λήψη μέτρων όπως **επέκταση λεωφορειολωρίδων** (σε πλήρη λειτουργία ή για τις περιόδους της πρωινής και μεσημβρινής αιχμής), παροχή προτεραιότητας στα ΜΜΜ στη σηματοδότηση, αστυνόμευση παράνομης στάθμευσης και φορτοεκφόρτωσης, κτλ. Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι σε περιόδους συστηματικής αστυνόμευσης, οι ταχύτητες κυκλοφορίας των λεωφορειολωρίδων είναι 3-πλάσιες (!!!) από εκείνες στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο.
3. Μεταφορά του βάρους της **αστυνόμευσης** από τις διασταυρώσεις, στα τμήματα μεταξύ των διασταυρώσεων για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας κατά μήκος των αξόνων (αστυνόμευση της επιζήμιας παράνομης στάθμευσης που επηρεάζει πρώτιστα τα ΜΜΜ).
4. Συνδυασμός μέτρων με έμφαση στην **πολιτική ελέγχου της στάθμευσης** σε μητροπολιτικό επίπεδο.

Τα προτεινόμενα μέτρα ενοποίησης των ωραρίων των Δημόσιων Υπηρεσιών μπορούν να αποτελέσουν μια **μοναδική ευκαιρία για την περαιτέρω ενίσχυση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς**. Την ίδια στιγμή, μόλις το τελευταίο **εξάμηνο** έχει καταγραφεί **αύξηση της κυκλοφορίας**, στο σύνολο των βασικών οδικών αξόνων της πόλης και ιδιαίτερα σε ώρες εκτός αιχμής (αφού στην αιχμή το δίκτυο λειτουργεί στον κορεσμό) **άνω του 10%!** Είναι, συνεπώς, προφανές ότι **οποιοσδήποτε μεταβολές στα ωράρια χωρίς το σχεδιασμό, τη λήψη και τη συστηματική εφαρμογή ανάλογων μέτρων θα έχει αντίθετα αποτελέσματα, επιδεινώνοντας περαιτέρω την ήδη επιβαρημένη λειτουργία του συγκοινωνιακού συστήματος της Πρωτεύουσας.**