

# Προτάσεις για τη διαχείριση των αναγκών μετακίνησης στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας

---

*Εισήγηση της Επιτροπής Μετακινήσεων στην ελληνική περιφέρεια*

## Περιεχόμενα

1	Σύνοψη .....	1
2	Οδοιπορικό “Οι μετακινήσεις στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας” .....	3
2.1	Ιστορικό .....	3
2.2	Αποτελέσματα έρευνας .....	5
2.3	Συμπεράσματα .....	8
3	Πρόγραμμα Καλλικράτης .....	9
3.1	Περιγραφή.....	9
3.2	Συμπεράσματα.....	13
4	Προτάσεις ΣΕΣ για την άρση θεσμικών αδυναμιών για τη διαχείριση των αναγκών μετακίνησης στις περιφερειακές πόλεις.....	15
4.1	Οργάνωση Δημοτικών Υπηρεσιών .....	15
4.1.1	Μεγάλοι ηπειρωτικοί και νησιωτικοί Δήμοι.....	15
4.1.2	Μεσαίοι προς Μεγάλοι ηπειρωτικοί και νησιωτικοί Δήμοι .....	21
4.1.3	Μικροί προς Μεσαίοι ηπειρωτικοί και νησιωτικοί Δήμοι.....	22
4.1.4	Μικροί ηπειρωτικοί και νησιωτικοί Δήμοι.....	23
4.2	Αναθεώρηση θεσμικού πλαισίου και εργαλείων σχεδιασμού των μετακινήσεων.....	24
4.3	Αναθεώρηση θεσμικού πλαισίου για τις αστικές συγκοινωνίες .....	26

## Πίνακες

Πίνακας 2-1	Επιλεγείσες πόλεις για συμμετοχή στην έρευνα.....	4
Πίνακας 2-2	Οργάνωση Δημοτικών Υπηρεσιών και στελέχωση με συγκοινωνιολόγους μηχανικούς (έτος 2009) .....	7
Πίνακας 2-3	Προϋπολογισμοί ενταγμένων έργων δήμων της περιφέρειας στο Πράσινο Ταμείο κατά το έτος 2012 .....	8

## Διαγράμματα

Διάγραμμα 3-1	Προτεινόμενη οργάνωση Δημοτικών Υπηρεσιών .....	10
Διάγραμμα 3-2	Προτεινόμενη δομή οργάνωσης για τους Μεγάλους περιφερειακούς δήμους.....	11
Διάγραμμα 3-3	Διάρθρωση Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών Μεγάλων Περιφερειακών (ηπειρωτικών και νησιωτικών) Δήμων .....	12
Διάγραμμα 3-4	Αρμοδιότητες των τμημάτων που αφορούν στις μεταφορές και τις συγκοινωνίες... ..	13
Διάγραμμα 4-1	Απόσπασμα οργανογράμματος Δήμου Βόλου .....	16
Διάγραμμα 4-2	Προτεινόμενη διάρθρωση Διεύθυνσης Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών Μεγάλων ηπειρωτικών & νησιωτικών Δήμων .....	19
Διάγραμμα 4-3	Συσχετισμός Διεύθυνσης Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών με Διευθύνσεις και φορείς του Δήμου .....	20

Διάγραμμα 4-4 Προτεινόμενη διάρθρωση Αυτοτελούς Τμήματος Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών Μεσαίων προς Μεγάλων ηπειρωτικών & νησιωτικών Δήμων.....	21
Διάγραμμα 4-5 Προτεινόμενη διάρθρωση Διεύθυνσης Περιβάλλοντος & Πολεοδομίας Μικρών προς Μεσαίων ηπειρωτικών & νησιωτικών Δήμων .....	22
Διάγραμμα 4-6 Προτεινόμενη διάρθρωση Αυτοτελούς Τμήματος Τεχνικών Υπηρεσιών Μικρών ηπειρωτικών & νησιωτικών Δήμων .....	23
Διάγραμμα 4-7 Διαδικασία μετάβασης από το επίπεδο του χωρικού σχεδιασμού στο σχεδιασμό και τη διαχείριση των αναγκών μετακίνησης.....	25

## 1 Σύνοψη

Στόχο του ΣΕΣ με την σύνταξη **προτάσεων για τη διαχείριση των αναγκών μετακίνησης στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας**, αποτελεί η συμπλήρωση προηγούμενων πρωτοβουλιών<sup>1</sup> σχετικών με το πλαίσιο διαχείρισης των αστικών μετακινήσεων στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη.

Διευκρινίζεται ότι από πλευράς συνθηκών διαχείρισης των θεμάτων που σχετίζονται με τις μετακινήσεις στον αστικό, ημιαστικό και αγροτικό χώρο, η ελληνική περιφέρεια αποτελεί έναν "άλλο" κόσμο, που αντιμετώπιζε οξύτατα και διαφορετικής τάξης προβλήματα από τις μητροπολιτικές περιοχές πολύ πριν την πρόσφατη οικονομική κρίση, τα οποία πλέον έχουν γιγαντωθεί.

Στον "άλλο" αυτό κόσμο, η αδυναμία εφαρμογής πλαισίων πολιτικών και μέτρων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι πολύ μεγάλη, ο σχεδιασμός και η μελετητική επεξεργασία των θεμάτων είναι αποσπασματικός, ελλιπής και σχεδόν ποτέ έγκαιρος - με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των αναγκών μετακίνησης - ενώ η ύπαρξη υπηρεσιακών στελεχών με ειδικότητα συγκοινωνιολόγου μηχανικού αποτελεί σπάνια εξαίρεση.

Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης της περιφέρειας προσπαθούσαν και εξακολουθούν να προσπαθούν να αντιμετωπίσουν τα θέματα αυτά "εκ των ενόντων". Υπάρχουν παραδείγματα οργάνωσης και λειτουργίας δημοτικών Υπηρεσιών που μπορούν να θεωρηθούν επιτυχημένα ώστε να αποτελέσουν πρότυπα, αποτελούν όμως εξαιρέσεις.

Παλαιότερες πρωτοβουλίες της Αυτοδιοίκησης, όπως το ειδικό θεματικό Συνέδριο της πρώην ΚΕΔΚΕ στην Πάτρα το 2005, σχετικά με τη χρηματοδότηση των συγκοινωνιών στην περιφέρεια, επέφεραν αποτελέσματα, αφού συντέλεσε στον σχεδιασμό και την εφαρμογή του προγράμματος ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ, το οποίο δυστυχώς δεν είχε συνέχεια.

Το γενικό πλαίσιο προβληματισμού, το οποίο ελήφθη υπόψη από την Επιτροπή, για τη σύνταξη προτάσεων που να αφορούν στη διαχείριση των αναγκών μετακίνησης στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας, είναι το ακόλουθο:

**Οι κατευθύνσεις για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και τη βιώσιμη κινητικότητα, οι οποίες αποτελούν οριζόντιες πολιτικές της ΕΕ, δεν είναι δυνατόν να εξειδικευτούν και να εφαρμοστούν αποτελεσματικά στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας υπό το υφιστάμενο πλαίσιο θεσμικών ρυθμίσεων, που αφορούν στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό, τις υπηρεσιακές δομές των ΟΤΑ (πριν και μετά το Πρόγραμμα Καλλικράτης) και τα διαθέσιμα εργαλεία εξασφάλισης και κατανομής δημοσίων πόρων.**

Κύριος στόχος του ΣΕΣ είναι η συμβολή στη διαμόρφωση ενός εκσυγχρονισμένου και ορθολογικού πλαισίου, προσαρμοσμένου στις απαιτήσεις εφαρμογής των προτεραιοτήτων και μέτρων της πολιτικής για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα στις πόλεις της περιφέρειας, ο οποίος εξειδικεύεται - σε ό,τι αφορά τα επίπεδα στα οποία μπορεί να παρέμβει - σε τρεις επιμέρους στόχους (σε πρώτη τουλάχιστον φάση):

<sup>1</sup> Οι Θέσεις και Προτάσεις του ΣΕΣ για:

- το σύστημα μεταφορών της Αθήνας, 12.2002,
- το σύστημα μεταφορών της Θεσσαλονίκης, 03.2005,
- για το κυκλοφοριακό των πόλεων, 04.2005,
- τη μητροπολιτική διαχείριση μεταφορών της Αθήνας, 09.2005,
- το Συγκοινωνιακό Σύστημα της Θεσσαλονίκης, 03.2008
- τη δημιουργία Μητροπολιτικών Οργανισμών Πολεοδομίας και Μεταφορών, 12.2010
- την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων στις πόλεις, 11.2010

- 1. Η αποτελεσματικότερη οργάνωση των Δήμων:** Τα υφιστάμενα αλλά και τα προτεινόμενα οργανογράμματα των Δήμων, στον σχετικό Οδηγό του Προγράμματος Καλλικράτης, δεν είναι κατάλληλα για να υποστηρίξουν πολιτικές για τη βιώσιμη κινητικότητα και την προστασία του περιβάλλοντος. Παρ' ότι οι Οργανισμοί Εσωτερικών Υπηρεσιών των Δήμων έχουν ήδη συνταχτεί και εγκριθεί στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, ο ΣΕΣ πρέπει να επιμείνει στην αναγκαιότητα δημιουργίας διακριτών διοικητικών δομών στα οργανογράμματα των δημοτικών υπηρεσιών, με αρμοδιότητες που σχετίζονται με το αντικείμενο του σχεδιασμού και της διαχείρισης των μεταφορικών αναγκών.
- 2. Ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου και των εργαλείων σχεδιασμού των μετακινήσεων.** Οι Γενικές Μελέτες Κυκλοφορίας και Μεταφορών ως εργαλείο αντιμετώπισης των σχεδιαστικών αναγκών, για τις μεγάλες τουλάχιστον πόλεις της περιφέρειας, έχουν ολοκληρώσει τον κύκλο τους και πρέπει να συμπληρωθούν / αντικατασταθούν από εργαλεία περισσότερο ευέλικτα, κατάλληλα να συνθέσουν τις προτεραιότητες των πολιτικών της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και της βιώσιμης κινητικότητας. Είναι αναγκαίο να εξεταστεί με σοβαρότητα η εμπειρία άλλων χωρών της ΕΕ, με στόχο την εισαγωγή στην ελληνική σχεδιαστική και διαχειριστική πραγματικότητα, εργαλείων με επιχειρησιακό χαρακτήρα (όπως είναι τα Local Transport Plans<sup>2</sup> στη Μεγάλη Βρετανία ή αντίστοιχα εργαλεία σε άλλες χώρες), καθώς και τα σύγχρονα εργαλεία εφαρμογής της ευρωπαϊκής πολιτικής για την κινητικότητα στον αστικό χώρο, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας<sup>3</sup>.
- 3. Η κάλυψη μέρους του λειτουργικού κόστους των αστικών συγκοινωνιών της περιφέρειας από το Δημόσιο με μόνιμες θεσμικές ρυθμίσεις.** Εξαιρετικά σημαντικό θεσμικό κενό, που επηρεάζει καθοριστικά τις μετακινήσεις στην ελληνική περιφέρεια, αποτελεί το παράδοξο ότι ενώ το Πρόγραμμα Καλλικράτης μεταβιβάζει στους Δήμους την αρμοδιότητα λήψης μέτρων για τη βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών, παραβλέπει την αδυναμία να αντιμετωπίσουν με ίδιους πόρους αποκλειστικά, το οικονομικό βάρος αυτής της πολιτικής.

Τα μέλη της Επιτροπής Μετακινήσεων στην ελληνική περιφέρεια (αλφαβητικά)

**Βουγιούκας Εμμανουήλ**

**Μπιζιάκης Απόστολος**

**Γαλάνης Θάνος**

**Ξανθόπουλος Παναγιώτης**

**Γόγολα Ανδριανή (Αννα)**

**Παπαγιαννάκης Απόστολος**

**Δήμου Μαρία**

**Παρασκευόπουλος Σπύρος**

**Ηλιάδου Ευδοκία**

**Πετράκης Κώστας**

**Κανελλοπούλου Αγγελική**

**Σαρδελιάνος Δημήτρης**

**Καραγιάννης Κωνσταντίνος**

**Σίσκου Αικατερίνη-Μαρία**

**Καρανδεινός Χαράλαμπος**

**Σκυργιάννης Χαράλαμπος**

**Κατσιάνης Νικόλαος**

**Τσιάνος Αθανάσιος**

**Μηλιώνης Νίκος**

**Φραγκινέας Σταύρος**

<sup>2</sup> <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/http://www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltp-guidance.pdf>

<sup>3</sup> [http://mobilityplans.eu/docs/file/SUMP\\_Brochure\\_GR\\_web.pdf](http://mobilityplans.eu/docs/file/SUMP_Brochure_GR_web.pdf)

## 2 Οδοιπορικό “Οι μετακινήσεις στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας”

### 2.1 Ιστορικό

Το Νοέμβριο του 2008 ο ΣΕΣ απευθύνθηκε στους Δήμους της περιφέρειας, ως αρμόδιους και κατ’εξοχήν γνώστες των προβλημάτων του αστικού, ημιαστικού και αγροτικού χώρου, αποστέλλοντας ερωτηματολόγια, με σκοπό τη συλλογή πληροφοριών που αφορούσαν κυρίως:

- στην οργάνωση των δημοτικών υπηρεσιών για την αντιμετώπιση θεμάτων σχετικών με τις μετακινήσεις,
- στα μέτρα που λαμβάνονται και τις πρακτικές που εφαρμόζονται για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας των οχημάτων, της ζήτησης για στάθμευση, των συγκοινωνιών, των μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο, της οδικής ασφάλειας, κλπ.,

ώστε αφού αξιολογηθούν, να διατυπωθούν θέσεις αναφορικά με θεσμικές και οργανωτικές αδυναμίες και να προταθούν ιεραρχημένες επιστημονικές λύσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι ΟΤΑ.

Για τη συλλογή των στοιχείων, στάλθηκε σε **70 δήμους** αναλυτικό ερωτηματολόγιο για τα χαρακτηριστικά, τις υποδομές και τις λειτουργίες των πρωτεύουσών πόλεων τους, συνοδευόμενο από ενημερωτική επιστολή προς τους Δημάρχους, στην οποία εξηγούνταν οι σκοποί της πρωτοβουλίας.

Τα κριτήρια επιλογής των πόλεων ήταν τα ακόλουθα τρία:

1. **Διοικητική Πρωτεύουσα Νομού** (49 πόλεις)
2. **Οικονομική Πρωτεύουσα Νομού** (4 πόλεις)
3. **Πόλη με μόνιμο πληθυσμό<sup>4</sup>  $\geq 10.000$  κατοίκων** (17 πόλεις)

Σημειώνεται ότι τα μέλη του ΣΕΣ ενημερώθηκαν με ανακοίνωση αποκλειστικά για την συγκεκριμένη πρωτοβουλία και ζητήθηκε η συμβολή τους στη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου.

Το ερωτηματολόγιο περιελάμβανε εισαγωγική ενότητα, που αφορούσε σε στοιχεία “ταυτότητας” του Δήμου και του ατόμου που το συμπλήρωσε, και επτά θεματικές ομάδες, με επιμέρους ερωτήσεις η κάθε μία.

1. Οργάνωση υπηρεσιών σε θέματα κυκλοφοριακής διαχείρισης
2. Πολεοδομικός & Κυκλοφοριακός σχεδιασμός
3. Έργα
4. Διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης
5. Διαχείριση κινητικότητας
6. Οδική ασφάλεια
7. Λοιπά θέματα (περιγραφή και ιεράρχηση προβλημάτων)

Συμπληρωμένα ερωτηματολόγια – σε όποιο βαθμό – από Δήμους και μέλη του ΣΕΣ συγκεντρώθηκαν συνολικά για **31 πόλεις**.

---

<sup>4</sup> Απογραφή πληθυσμού 2001

Πίνακας 2-1 Επιλεγείσες πόλεις για συμμετοχή στην έρευνα

Κριτήριο	α/α	Πόλη	Συμμετοχή στην έρευνα	Κριτήριο	α/α	Πόλη	Συμμετοχή στην έρευνα	
1	1	Αλεξανδρούπολη	✓	1	36	Καλαμάτα	✓	
	2	Κομοτηνή			37	Κέρκυρα		
	3	Ξάνθη			38	Λευκάδα		
	4	Καβάλα	✓		39	Αργοστόλι	✓	
	5	Δράμα			40	Ζάκυνθος		
	6	Σέρρες			41	Μυτιλήνη		
	7	Κυκίς	✓		42	Χίος	✓	
	8	Έδεσσα			43	Σάμος	✓	
	9	Βέροια	✓		44	Ερμούπολη	✓	
	10	Κατερίνη			45	Ρόδος		
	11	Πολύγυρος			46	Χανιά	✓	
	12	Φλώρινα			47	Ρέθυμνο	✓	
	13	Καστοριά	✓		48	Ηράκλειο	✓	
	14	Κοζάνη			49	Άγιος Νικόλαος	✓	
	15	Γρεβενά			2	50	Νέα Μουδανιά	
	16	Ιωάννινα				51	Θήβα	
	17	Ηγουμενίτσα	✓			52	Αγρίνιο	✓
	18	Πρέβεζα	✓			53	Άργος	✓
	19	Άρτα			3	54	Ορεστιάδα	✓
	20	Λάρισα	✓	55		Γιαννιτσία		
	21	Τρίκαλα		56		Αλεξάνδρεια		
	22	Καρδίτσα		57		Νάουσα		
	23	Βόλος	✓	58		Πτολεμαΐδα		
	24	Καρπενήσι	✓	59		Τύρναβος		
	25	Λαμία	✓	60		Φάρσαλα		
	26	Άμφισσα	✓	61		Νέα Ιωνία		
	27	Λιβαδειά		62		Ναύπακτος		
	28	Χαλκίδα	✓	63		Αίγιο	✓	
	29	Μεσολόγγι	✓	64		Αμαλιάδα		
	30	Πάτρα	✓	65		Λουτράκι	✓	
	31	Πύργος		66		Ιαλυσός		
	32	Κόρινθος		67		Κάλυμνος		
	33	Ναύπλιο	✓	68		Κως		
	34	Τρίπολη		69		Νέα Αλικαρνασός	✓	
	35	Σπάρτη		70		Ιεράπετρα		

## 2.2 Αποτελέσματα έρευνας

Η πλημμυής και ανομοιογενής συμπλήρωση των ερωτηματολογίων επιτρέπει τη συγκριτική επεξεργασία των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν. Παρ' όλα αυτά, από κάθε θεματική ενότητα, αναδεικνύονται τα ακόλουθα σημεία.

1. Στον τομέα της οργάνωσης των δημοτικών υπηρεσιών, στην πλειοψηφία των Δήμων οι αρμοδιότητες αντιμετώπισης θεμάτων που αφορούν στον κυκλοφοριακό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό καθώς και τη διαχείριση των υποδομών ανήκουν στις Διευθύνσεις Τεχνικών Υπηρεσιών (Πίνακας 2-2). Σε όσους Δήμους υπάρχουν Τμήματα ή Γραφεία με αντικείμενο τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, αυτά δεν είναι στελεχωμένα με συγκοινωνιολόγους μηχανικούς, γεγονός που περιορίζει τις αρμοδιότητες τους στη μελέτη και εφαρμογή σημειακών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων (9 Δήμοι), στην τοποθέτηση σήμανσης (6 Δήμοι), την ονοματοδοσία οδών (5 Δήμοι), τη σύνταξη, επίβλεψη και εφαρμογή κυκλοφοριακών μελετών (4 Δήμοι).
2. Στον τομέα του πολεοδομικού & κυκλοφοριακού σχεδιασμού, καταγράφονται καθυστερήσεις στην υλοποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού και η αποσπασματικότητα (έως βαθμού πλήρους απαξίωσης) στην εφαρμογή του – όποιου – κυκλοφοριακού σχεδιασμού.
3. Στον τομέα των μεταφορικών έργων κυριαρχούν τα οδικά (τα οποία σε πολλές περιπτώσεις αποτελούν τμήματα των υπό εξέλιξη μεγάλων έργων) και υπολείπονται σημαντικά έργα που αφορούν σε δίκτυα πεζοδρομήσεων, υποδομής ποδηλάτου και υποδομών στάθμευσης.
4. Στον τομέα της διαχείρισης της κυκλοφορίας και στάθμευσης καταγράφηκαν:
  - κατακερματισμός των αρμοδιοτήτων που αφορούν στο σχεδιασμό, τη λειτουργία και τη συντήρηση των φωτεινών σηματοδοτών μεταξύ των περιφερειακών (ΔΕΣΕ, ΔΕΚΕ) υπηρεσιών και αυτών της τοπικής αυτοδιοίκησης (Δήμοι, Νομαρχίες),
  - πλημμυής έως ανύπαρκτη συλλογή και επεξεργασία κυκλοφοριακών στοιχείων,
  - μη συστηματική επιτήρηση των κανόνων κυκλοφορίας και στάθμευσης,
  - μικρός αριθμός πόλεων (14 σε σύνολο 31) στις οποίες λειτουργεί σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές.
5. Στον τομέα της διαχείρισης της κινητικότητας, καταγράφηκαν, όσον αφορά:
  - Τις αστικές συγκοινωνίες: απουσία λεωφορειολωρίδων, απουσία υποδομών για τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας ευπαθών ομάδων χρηστών, ελλιπής πληροφόρηση του επιβατικού κοινού για τις διαθέσιμες συγκοινωνιακές υπηρεσίες,
  - Τα δίκτυα πεζοδρόμων: περιορισμένο μήκος σε σχέση με αυτό του αστικού οδικού δικτύου, υψηλότερη συγκέντρωση υποδομών στις κεντρικές εμπορικές περιοχές έναντι των περιοχών κατοικίας, θετική άποψη των εμπορικών συλλόγων για τη λειτουργία και την επέκτασή τους – όπου υπάρχουν – ή την έναρξη κατασκευής τους. Οι υποδομές για τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας ευπαθών ομάδων είναι περιορισμένες και αποσπασματικές. Τέλος, στις τουριστικές περιοχές συστηματικά δηλώθηκε η εφαρμογή εποχιακών μέτρων αποκλεισμού της κυκλοφορίας σε κεντρικά και παραλιακά οδικά τμήματα.
  - Τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων: μικρός αριθμός υλοποιημένων παρεμβάσεων μικρού μήκους για τη σύνδεση κυρίως χώρων άθλησης / αναψυχής και δευτερευόντως των κεντρικών εμπορικών περιοχών.
  - Την ενημέρωση των πολιτών για τα πλεονεκτήματα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας: μη συστηματική διοργάνωση δράσεων στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Μετακινήσεων (16-22 Σεπτεμβρίου), οι οποίες δεν δηλώνονται στην ειδική ηλεκτρονική πλατφόρμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη διοργάνωση του θεσμού.
6. Οι παρεμβάσεις που καταγράφηκαν για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας αφορούν στην πλειοψηφία τους σηματοδοτήσεις κόμβων και τοποθέτηση / κατασκευή σήμανσης. Για την

ασφαλή μετακίνηση των μαθητών, ο θεσμός του σχολικού τροχονόμου εφαρμοζόταν σε 20 πόλεις, ενώ τέλος, παρά την ύπαρξη 21 Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής λειτουργούσαν μόνο 15.

7. Όσον αφορά την ιεραρχημένη καταγραφή προβλημάτων, προέκυψε ότι αφορούν: στην έλλειψη κυκλοφοριακού σχεδιασμού ή την αποσπασματική εφαρμογή, τη δυσχέρεια διαχείρισης της κυκλοφορίας και της ζήτησης για στάθμευση, έλλειψη υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες, την υψηλή παραβατικότητα σε συνδυασμό με την έλλειψη κυκλοφοριακής παιδείας, την ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση.

Πίνακας 2-2 Οργάνωση Δημοτικών Υπηρεσιών και στελέχωση με συγκοινωνιολόγους μηχανικούς (έτος 2009)

α/α	Πόλη	Διεύθυνση / Τμήμα	Γραφείο / Τμήμα	Συγκοινωνιολόγοι
1	Καβάλα	Τεχνικών Υπηρεσιών	Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού	1
2	Βέροια	Τεχνικού - Πολεοδομίας	Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού & Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων	
3	Καστοριά	Τεχνικών Υπηρεσιών	Μελετών (κυκλοφοριακές ρυθμίσεις) Έργων (σήμανση)	
4	Πρέβεζα	Τεχνικών Υπηρεσιών	Έργων & Ηλεκτροφωτισμού	
5	Λάρισα	Τεχνικών Υπηρεσιών	Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού	1
6	Βόλος	Πολεοδομίας	Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού	1
7	Καρπενήσι	Τεχνικών Υπηρεσιών		
8	Λαμία	Τεχνικών Υπηρεσιών	Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού	
9	Χαλκίδα	Τεχνικών Υπηρεσιών	Εκτέλεσης Έργων	1
10	Μεσολόγγι	Τεχνικών Υπηρεσιών		
11	Πάτρα	Πολεοδομικού Σχεδιασμού & Εφαρμογών	Κυκλοφοριακής Ρύθμισης	1
12	Ναύπλιο	Τεχνικών Υπηρεσιών		
13	Καλαμάτα	Τεχνικών Υπηρεσιών		
14	Χίος	Τεχνικών Υπηρεσιών		
15	Σάμος	Τεχνικών Υπηρεσιών		
16	Ερμούπολη	Τεχνικών Υπηρεσιών	Ελεγχόμενης Στάθμευσης (υπό τη Διεύθυνση Οικονομικών)	1
17	Χανιά	Τεχνικών Υπηρεσιών	Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού	
18	Ρέθυμνο	Τεχνικών Υπηρεσιών	Κυκλοφοριακών Θεμάτων	
19	Ηράκλειο	Τεχνικών Έργων	Κυκλοφορίας	
20	Άγιος Νικόλαος	Τεχνικών Υπηρεσιών	Έργων & Μελετών	
21	Αγρίνιο	Τεχνικών Υπηρεσιών		
22	Άργος	Τεχνικών Υπηρεσιών		
23	Ορεστιάδα	Τεχνικών Υπηρεσιών		
24	Αίγιο	Τεχνικών Υπηρεσιών	Πολεοδομικού Σχεδιασμού & Εφαρμογών	
25	Λουτράκι	Τεχνικών Υπηρεσιών		
26	Νέα Αλικαρνασός	Τεχνικών Υπηρεσιών	Τεχνικών Έργων, Πολεοδομίας, Περιβάλλοντος & Η/Μ Εξοπλισμού	
<b>Σύνολο</b>				<b>6</b>

Επισημαίνεται ότι η στελέχωση των Δήμων με συγκοινωνιολόγους μηχανικούς έχει ελάχιστα αλλάξει από έτος 2009.

## 2.3 Συμπεράσματα

Από τα παραπάνω αναδεικνύεται σαφώς η ύπαρξη ενός “άλλου” κόσμου στην ελληνική περιφέρεια, σε σχέση με τις μητροπολιτικές περιοχές της χώρας, ο οποίος αντιμετωπίζει έντονα προβλήματα και έχει συστημικές αδυναμίες, ως προς την οργάνωση και τη στελέχωση, για την αναζήτηση και εφαρμογή λύσεων.

Παρ’ όλα αυτά οι περιφερειακοί Δήμοι και τα στελέχη τους –υπηρεσιακά και πολιτικά – τόσο κατά την προηγούμενη προγραμματική περίοδο όσο και κατά την τρέχουσα έχουν δείξει διάθεση και αντανakλαστικά για να αξιοποιήσουν διαθέσιμα χρηματοδοτικά μέσα για την αντιμετώπιση προβλημάτων που αφορούν στην κυκλοφοριακή λειτουργία των πόλεων, κυρίως στην κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- η πρόσκληση για “κατασκευή ποδηλατοδρόμων και συναφών υποδομών εξυπηρέτησης ποδηλατών”,<sup>5</sup> ύψους 15 εκατ. €, που απεύθυνε η Ενδιάμεση Αρχή Μεταφορών του πρώην ΥΜΕ μεταξύ άλλων και σε περιφερειακούς Δήμους της χώρας<sup>6</sup>, παρά τα αμφισβητούμενα - ως προς το σχεδιασμό και την απαξίωση κατά τη λειτουργία - έργα,
- το χρηματοδοτικό πρόγραμμα “Αστική Αναζωογόνηση 2012 - 2015”<sup>7</sup> του ΥΠΕΚΑ, το οποίο στο σκέλος του που αφορά τις περιφερειακές πόλεις (πρωτεύοντες<sup>8</sup>, δευτερεύοντες<sup>9</sup> και λοιποί εθνικοί πόλοι<sup>10</sup>, αστικά κέντρα και οικισμοί που δεν ανήκουν στις παραπάνω κατηγορίες, με πληθυσμό άνω των 5.000 κατοίκων) έχει ήδη εγκρίνει έργα της τάξεως των 3,5 εκ. €.

Πίνακας 2-3 Προϋπολογισμοί ενταγμένων έργων δήμων της περιφέρειας στο Πράσινο Ταμείο κατά το έτος 2012

Κατηγορία δήμου	Μέγεθος δήμου	Κατηγορία έργου		
		Διαβάσεις πεζών	Πεζόδρομοι / Πεζοδρόμια / Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας	Προμήθεια αυτοματοποιημένου συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων
Ηπειρωτικός	Μεγάλος	60.000,00		412.936,17
	Μεσαίος προς Μεγάλος			614.799,51
	Μικρός προς Μεσαίος		400.715,57	1.573.264,98
Νησιωτικός	Μεγάλος		66.000,00	
	Μεσαίος προς Μεγάλος		202.000,00	221.259,78
	Σύνολο	60.000,00	668.715,57	2.822.260,44

Πηγή: <http://www.prasinotameio.gr/images/documents/eqkekrimena%20erga%20astiki%202012.pdf>

Ίδια επεξεργασία

<sup>5</sup> <http://www.saas.gr/Default.aspx?tabid=73&language=el-GR>

<sup>6</sup> Αμαλιάδας, Βόλου, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Κω, Λαμίας, Ναυπάκτου, Παλλήνης Χαλκιδικής, Πατρέων, Ρόδου και Τριπόλεως

<sup>7</sup> [http://www.prasinotameio.gr/images/documents/prosklisi\\_astiki%20anazoogonisi\\_loipoi\\_dhmoi.pdf](http://www.prasinotameio.gr/images/documents/prosklisi_astiki%20anazoogonisi_loipoi_dhmoi.pdf)

<sup>8</sup> Πάτρα, Λάρισα, Βόλος, Ιωάννινα, Ηράκλειο, Χανιά, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη

<sup>9</sup> Κέρκυρα, Κοζάνη, Λαμία, Καβάλα, Τρίπολη, Καλαμάτα, Σέρρες, Χαλκίδα, Ρόδος, Ερμούπολη, Μυτιλήνη, Χίος

<sup>10</sup> Αγρίνιο, Δράμα, Καρδίτσα, Κατερίνη, Ξάνθη, Τρίπολη

### 3 Πρόγραμμα Καλλικράτης

Με την Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης<sup>11</sup> επήλθε σημαντική αύξηση της έκτασης και του πληθυσμού των νέων Δήμων της χώρας. Τα καθήκοντα των νέων Δημοτικών Υπηρεσιών διαφοροποιήθηκαν σημαντικά, όχι μόνο επειδή αυξήθηκαν με την προσθήκη αυτών των πρώην Νομαρχιών, αλλά κυρίως επειδή οι δημοτικές υπηρεσίες καλούνται πλέον να επιλύσουν προβλήματα διαφορετικού χαρακτήρα από αυτά που γνώριζαν, όπως π.χ. κυκλοφοριακές συνδέσεις εγκαταστάσεων εκτός σχεδίου πόλεως, ρυθμίσεις κυκλοφορίας και στάθμευσης σε δημοτικούς δρόμους ορεινών ή/και παραλιακών οικισμών με ισχυρή εποχικότητα κ.ο.κ., σε ένα κοινωνικό – οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον με έντονες δυσχέρειες..

#### 3.1 Περιγραφή

Η ομαδοποίηση των Καλλικρατικών Δήμων έγινε λαμβάνοντας υπόψη τα κυριότερα χαρακτηριστικά που συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στη διαφοροποίηση των υπηρεσιακών τους δομών και συγκεκριμένα:

- Πληθυσμιακό μέγεθος: μεγάλοι, μεσαίοι, μικροί δήμοι
- Αστικοποίηση: αστικοί, ημιαστικοί, αγροτικοί δήμοι
- Κύριος τομέας παραγωγής της περιοχής: πρωτογενής, δευτερογενής, τριτογενής
- Νησιωτικότητα και Ορεινότητα

Με βάση τα ανωτέρω χαρακτηριστικά προέκυψαν 3 ομάδες δήμων:

1. Αστικοί δήμοι μητροπολιτικών κέντρων (Αθηνών και Θεσσαλονίκης)
2. Νησιωτικοί δήμοι Νοτίου Αιγαίου, Βορείου Αιγαίου και Ιονίου
3. Περιφερειακοί ηπειρωτικοί δήμοι, δήμοι Κρήτης και λοιποί δήμοι νησιά

Ανάλογα με το πληθυσμιακό τους μέγεθος, τον αριθμό των εργαζομένων και τα τακτικά έσοδα, οι δήμοι κάθε ομάδας κατατάχτηκαν σε 4 υποομάδες:

- Μεγάλοι
- Μεσαίοι προς Μεγάλοι
- Μικροί προς Μεσαίοι
- Μικροί

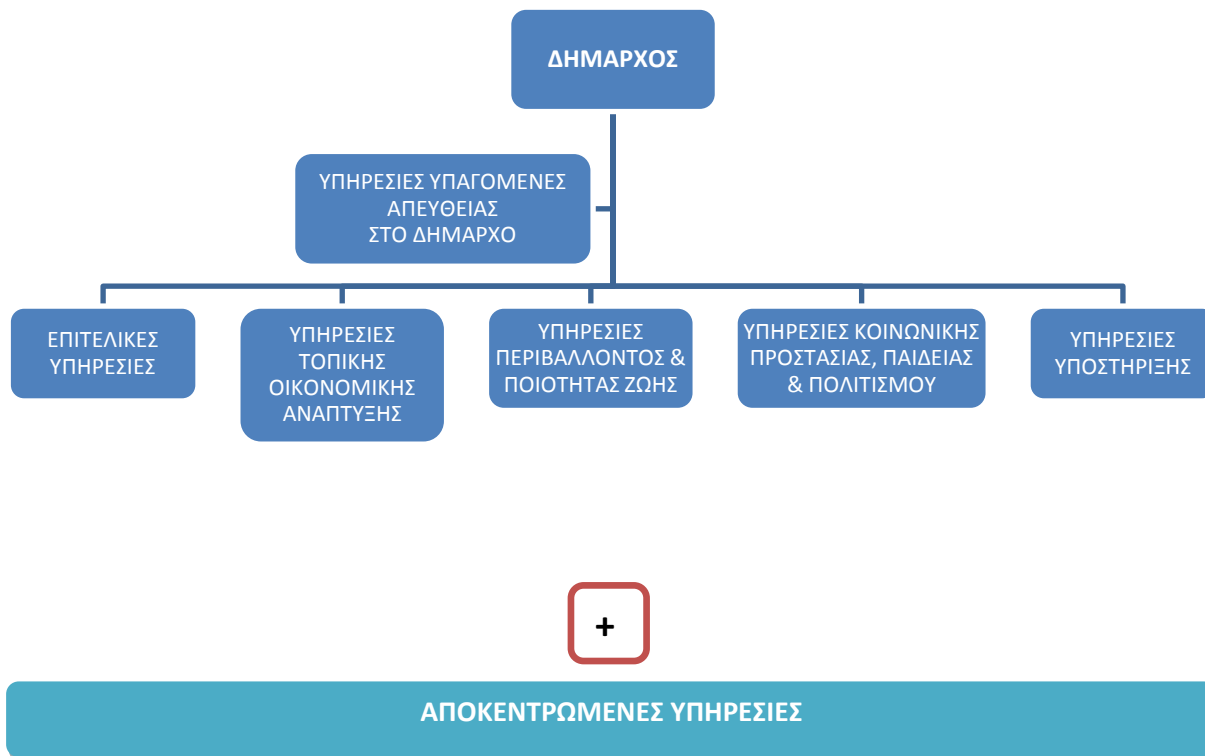
Η προτεινόμενη – γενική - δομή οργάνωσης των Δημοτικών Υπηρεσιών, έτσι όπως περιγράφεται στον “Οδηγό Προσαρμογής των Προτύπων Σχεδίων Οργανισμών Εσωτερικής Υπηρεσίας των Νέων Δήμων”<sup>12</sup> και εξειδικεύεται για κάθε επιμέρους κατηγορία Δήμου στα Πρότυπα Σχέδια Οργανισμών Εσωτερικής Υπηρεσίας (Πρότυπα 1 – 10) παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 3-1.

---

<sup>11</sup> Ν. 3852/2010, ΦΕΚ Α 87/07.06.2010

<sup>12</sup> [http://www.eetaa.gr/kallikratis/support/OEY/odhgos\\_prosarmoghs\\_oeypdf](http://www.eetaa.gr/kallikratis/support/OEY/odhgos_prosarmoghs_oeypdf)

Διάγραμμα 3-1 Προτεινόμενη οργάνωση Δημοτικών Υπηρεσιών



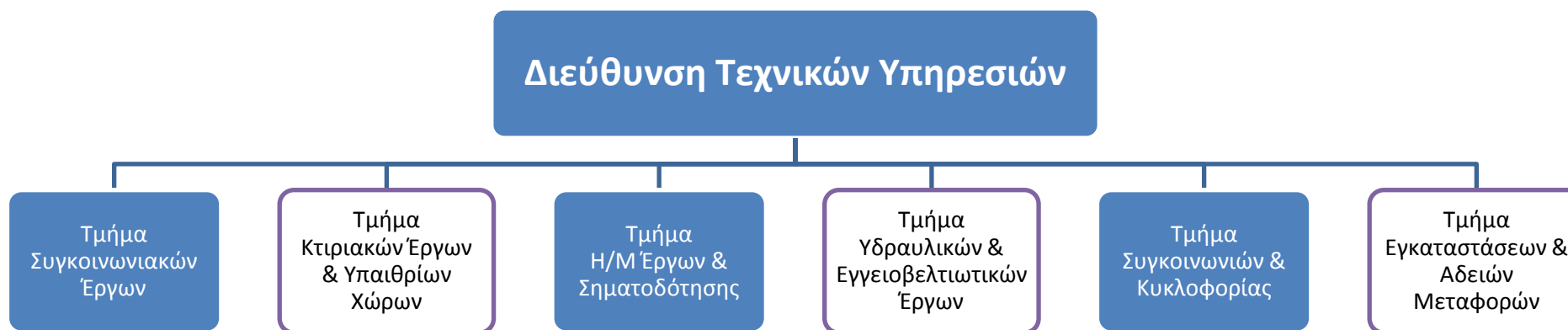
Οι ανωτέρω υπηρεσίες υποδιαιρούνται σε επιμέρους είδη διοικητικών ενοτήτων, δηλαδή Διευθύνσεις, Αυτοτελή Τμήματα, Γραφεία ανάλογα με το μέγεθος του Δήμου και τον αριθμό του προσωπικού. Η προτεινόμενη δομή οργάνωσης για τους Μεγάλους περιφερειακούς δήμους παρουσιάζεται στο επόμενο διάγραμμα.

Διάγραμμα 3-2 Προτεινόμενη δομή οργάνωσης για τους Μεγάλους περιφερειακούς δήμους

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ
Υπαγόμενες απευθείας στο Δήμαρχο	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Γενικός Γραμματέας</li> <li>• Ιδιαίτερο Γραφείο Δημάρχου</li> <li>• Αυτοτελές Γραφείο Επικοινωνίας &amp; Δημοσίων Σχέσεων</li> <li>• Νομική Υπηρεσία</li> <li>• Αυτοτελές Γραφείο Διοικητικής Βοήθειας</li> <li>• Αυτοτελές Τμήμα Διαφάνειας</li> <li>• Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας</li> </ul>
Επιτελικές	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Γενικός Διευθυντής</li> <li>• Διεύθυνση Προγραμματισμού, Οργάνωσης &amp; Πληροφορικής</li> </ul>
Τοπικής Οικονομικής Ανάπτυξης	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τμήμα Αγροτικής Παραγωγής</li> <li>• Τμήμα Αλιείας</li> <li>• Τμήμα Αδειοδοτήσεων &amp; Ρύθμισης Εμπορικών Δραστηριοτήτων</li> <li>• Τμήμα Απασχόλησης</li> <li>• Τμήμα Τουρισμού</li> </ul>
Περιβάλλοντος & Ποιότητας Ζωής	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Διεύθυνση Πολεοδομίας</li> <li>• Διεύθυνση Καθαριότητας &amp; Ανακύκλωσης</li> <li>• Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου</li> </ul>
Κοινωνικής Προστασίας, Παιδείας & Πολιτισμού	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Διεύθυνση Κοινωνικής Προστασίας, Παιδείας &amp; Πολιτισμού</li> </ul>
Υποστήριξης	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών</li> <li>• Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών</li> <li>• Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών</li> <li>• Διεύθυνση ΚΕΠ</li> </ul>
Αποκεντρωμένες	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τμήμα ΚΕΠ</li> <li>• Γραφείο Διοικητικών Θεμάτων και εξυπηρέτησης του πολίτη</li> <li>• Γραφείο Οικονομικών Θεμάτων</li> <li>• Τμήμα Καθαριότητας και Ανακύκλωσης</li> <li>• Γραφείο Συντήρησης Υποδομών</li> <li>• Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας</li> </ul>

Οι διοικητικές ενότητες που είναι υπεύθυνες για τις μεταφορές και τις συγκοινωνίες υπάχθηκαν στις Υπηρεσίες Υποστήριξης και συγκεκριμένα στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, η διάρθρωση της οποίας παρουσιάζεται στο επόμενο διάγραμμα.

Διάγραμμα 3-3 Διάρθρωση Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών Μεγάλων Περιφερειακών (ηπειρωτικών και νησιωτικών) Δήμων



Όσον αφορά στην οργάνωση των Τεχνικών Υπηρεσιών, αναφέρεται ρητά<sup>13</sup> στον Οδηγό Προσαρμογής των Προτύπων Σχεδίων Οργανισμών Εσωτερικής Υπηρεσίας των Νέων Δήμων, ότι:

- είναι οργανωμένες με βάση το είδος των τεχνικών έργων (συγκοινωνιακά, κτιριακά, διαμόρφωσης, διαρρύθμισης και εξωραϊσμού των κοινόχρηστων χώρων, υδραυλικά και εγγειοβελτιωτικά, ηλεκτρομηχανολογικά),
- δεν αποκλείεται διαφορετική οργάνωση του αντικειμένου τους ανάλογα με τις διαδικασίες λειτουργίας.

Οι αρμοδιότητες των τμημάτων που αφορούν στις μεταφορές και τις συγκοινωνίες περιγράφονται αναλυτικά στο Άρθρο 19 του Πρότυπου Οργανισμού εσωτερικής Λειτουργίας Μεγάλου Δήμου. Περιγραφικά οι αρμοδιότητες κάθε τμήματος συνοψίζονται στα ακόλουθα.

Διάγραμμα 3-4 Αρμοδιότητες των τμημάτων που αφορούν στις μεταφορές και τις συγκοινωνίες

<p><b>Τμήμα Συγκοινωνιακών Έργων</b></p>	<p>Μεριμνά για έργα οδοποιίας και συνοδά τεχνικά, σε όλα τα στάδια (μελέτη, κατασκευή, λειτουργία) και καταστάσεις (κανονικές και έκτακτες).</p>
<p><b>Τμήμα Η/Μ Έργων &amp; Σηματοδοτήσεων</b></p>	<p>Μεριμνά για τη φωτεινή σηματοδότηση και τη σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη).</p>
<p><b>Τμήμα Συγκοινωνιών &amp; Κυκλοφορίας</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Καθορίζει αστικές λεωφορειακές γραμμές, διαδρομές, αφετηρίες, τέρματα, στάσεις και κόμιστρα. Μεριμνά για την συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση ειδικών πληθυσμιακών ομάδων.</li> <li>• Μεριμνά για την οργάνωση κυκλοφορίας και στάθμευσης.</li> <li>• Εποπτεύει εργοταξιακές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.</li> </ul>

## 3.2 Συμπεράσματα

Ο “Οδηγός Προσαρμογής των Προτύπων Σχεδίων Οργανισμών Εσωτερικής Υπηρεσίας των Νέων Δήμων”, σε ό,τι αφορά στο αντικείμενο των μεταφορών και των συγκοινωνιών δεν προβλέπει διακριτή διοικητική ενότητα με αρμοδιότητες που να αφορούν στο σχεδιασμό των μετακινήσεων, και αντικείμενο την επεξεργασία πολιτικών και μέτρων για την διαχείρισή τους, την εφαρμογή, παρακολούθηση και αξιολόγησή τους, γεγονός που ερμηνεύεται ως:

- υποβάθμιση της σημασίας ολοκληρωμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού για την εύρυθμη λειτουργία των πόλεων και την προστασία του περιβάλλοντος, και
- σύγχυση του αντικειμένου του σχεδιασμού των μεταφορών και των συγκοινωνιών με την κατασκευή και συντήρηση των υποδομών.

Επισημαίνεται ότι η παράβλεψη διακριτής διοικητικής ενότητας εντείνει το δυσχερή συντονισμό των υπολοίπων λόγω του κατακερματισμού και της διάχυσης αρμοδιοτήτων, χωρίς να αποκλείονται επικαλύψεις.

<sup>13</sup> §8.3 Υπηρεσίες Υποστήριξης

Επιπλέον, παρότι ορθά προσδιορίζονται τα κυριότερα χαρακτηριστικά των νέων Δήμων ως κριτήρια για την ομαδοποίησή τους σε πρώτο, γενικό επίπεδο, δεν διαπιστώνεται χρήση επιμέρους κριτηρίων κατά τη διάρθρωση των υπηρεσιών και τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων.

Συγκεκριμένα όσον αφορά στη διαχείριση των μετακινήσεων, δεν λαμβάνονται υπόψη σημαντικές παράμετροι / ιδιαιτερότητες, όπως η εποχικότητα της ζήτησης των μετακινήσεων, η προσπελασιμότητα μέσω των διαφόρων κατηγοριών μεταφορικών δικτύων (χερσαίων, θαλάσσιων, εναέριων), απαιτήσεις που δημιουργούνται από ειδικές κατηγορίες ζήτησης μετακινήσεων με συγκριτικά μεγάλη ένταση για τη λειτουργία μιας πόλης, π.χ. η λειτουργία υποδομών τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, κλπ., οι οποίες απαιτούν διαφορετική οργάνωσης των δημοτικών υπηρεσιών από την προτεινόμενη.

Συμπεραίνεται επομένως ότι η δομική παράμετρος για τη διάρθρωση των διοικητικών ενοτήτων των υπηρεσιών, που αφορά στο μέγεθος του Δήμου, δεν είναι επαρκής για τη διάρθρωση των υπηρεσιών που αφορούν στην διαχείριση των μετακινήσεων.

Επιπλέον σημαντικά ζητήματα, που απαιτείται να διευθετηθούν όσον αφορά το σχεδιασμό και τη διαχείριση των μεταφορικών δικτύων, ως επόμενα στάδια της διοικητικής μεταρρύθμισης που επέφερε το Πρόγραμμα Καλλικράτης, αφορούν στην άρση των αλληλοεπικαλύψεων και το σαφή καθορισμό των αρμοδιοτήτων των νέων Δήμων, των Περιφερειών και των υπηρεσιών της κεντρικής διοίκησης (αρμόδια Υπουργεία και Ειδικές Υπηρεσίες Δημοσίων Έργων).

Ειδικά ως προς τα οδικά δίκτυα, επισημαίνεται η αναγκαιότητα σαφούς καθορισμού των αρμοδιοτήτων μελέτης, κατασκευής και – ιδιαίτερα – συντήρησης, όπως αυτές προκύπτουν από τα ισχύοντα Προεδρικά Διατάγματα και Νόμους, στα τμήματα εντός και εκτός Σχεδίων Πόλεως ή/και Ορίων Οικισμού σε συγκεκριμένη βαθμίδα της δημόσιας διοίκησης (νέος Δήμος ή Περιφέρεια) με κριτήρια κυκλοφοριακά και πολεοδομικά. Η ρύθμιση αυτή θα πρέπει να εφαρμοστεί με ενιαίο τρόπο σε ολόκληρη τη χώρα και όχι ανά Περιφέρεια.

Ειδικά για τις Περιφέρειες επισημαίνεται η αναγκαιότητα διάκρισης των αρμοδιοτήτων των υπηρεσιών σε τμήματα:

- διαχείρισης μελετών μεταφορικών έργων (εκπόνηση – επίβλεψη),
- επίβλεψης κατασκευής μεταφορικών έργων,
- διαχείρισης συντήρησης μεταφορικών έργων (εκτέλεση – επίβλεψη) και
- διαχείρισης έργων ηλεκτροφωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης (εκπόνηση μελετών – επίβλεψη κατασκευής & λειτουργίας).

Τέλος, επισημαίνεται ότι κάθε προσπάθεια διοικητικής αναδιοργάνωσης προϋποθέτει κατάλληλη και επαρκή στελέχωση των υπηρεσιών και εξασφάλιση χρηματοδοτικών πόρων.

## 4 Προτάσεις ΣΕΣ για την άρση θεσμικών αδυναμιών για τη διαχείριση των αναγκών μετακίνησης στις περιφερειακές πόλεις

### 4.1 Οργάνωση Δημοτικών Υπηρεσιών

Οι διοικητικές ενότητες ανάλογα με το μέγεθος κάθε Δήμου, με αρμοδιότητες που αφορούν τα αντικείμενα του σχεδιασμού και της διαχείρισης των μεταφορικών αναγκών είναι αναγκαίο

- να καταστούν διακριτές στο οργανόγραμμα, και
- να εμπίπτουν στην κατηγορία των Υπηρεσιών Περιβάλλοντος και Ποιότητας Ζωής.

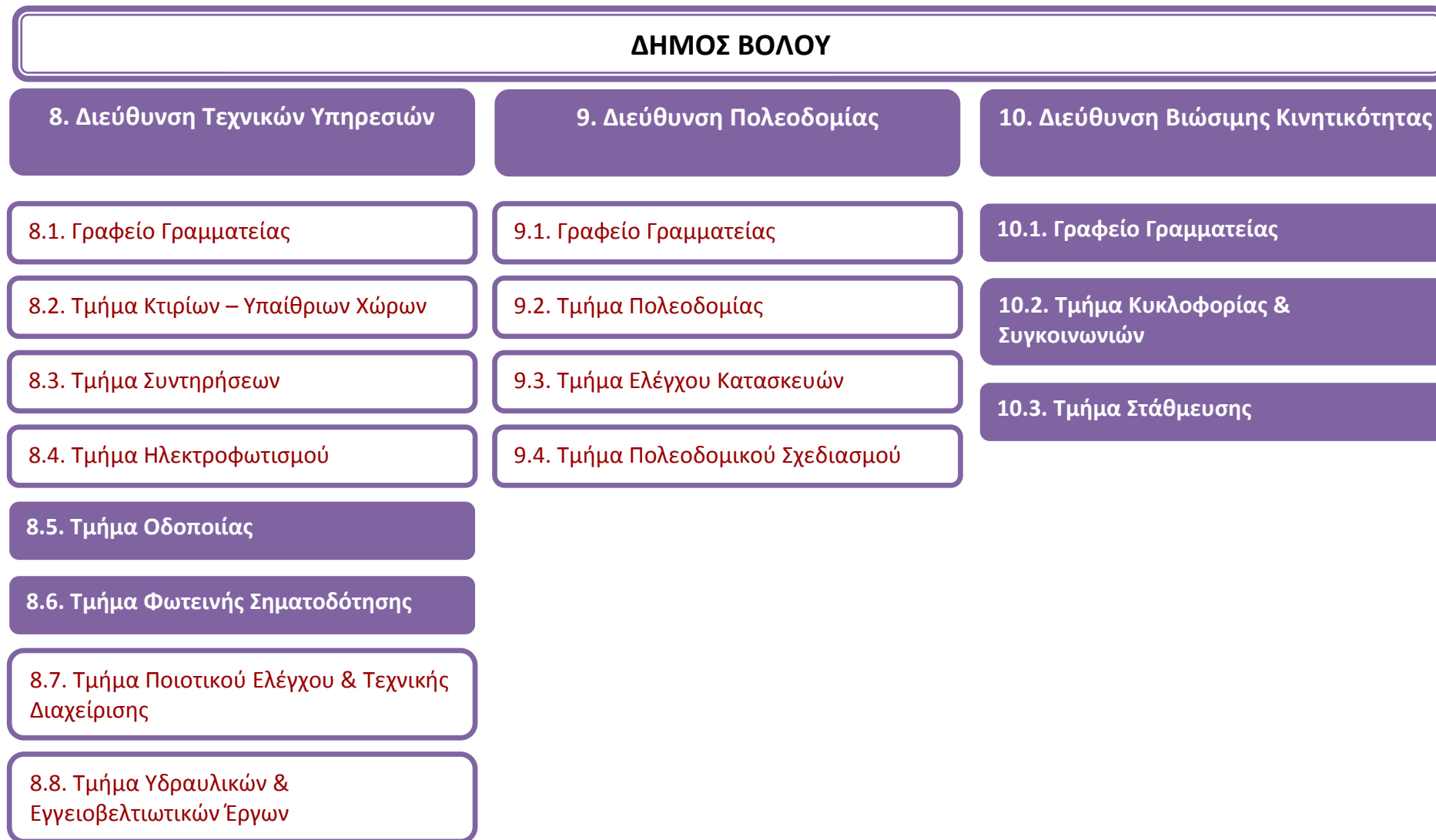
Αναλυτική / περιοριστική περιγραφή των δομών των διοικητικών ενοτήτων (Διευθύνσεων, Αυτοτελών Τμημάτων και Γραφείων) και των αρμοδιοτήτων, με απαίτηση γενικής ισχύος, δεν κρίνεται σκόπιμη, αφού η πρόταση έχει χαρακτήρα κατεύθυνσης. Κάθε Δήμος θα συστήσει τη δομή που ταιριάζει στα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες του. Ωστόσο, προτείνονται ενδεικτικά διαγράμματα υπηρεσιακών δομών για κάθε μία από τις τέσσερις κατηγορίες περιφερειακών δήμων, τα οποία ακόμη και σήμερα – μετά την έγκριση της πλειοψηφίας των Οργανισμών Εσωτερικών Υπηρεσιών των Δήμων - μπορούν να προωθηθούν και να αποτελέσουν αντικείμενο συζήτησης με το αρμόδιο Υπουργείο.

**Επισημαίνεται ότι η αποτελεσματικότερη οργάνωση των Δημοτικών Υπηρεσιών, σχετίζεται απόλυτα με την αναγκαιότητα στελέχωσης των σχετικών δομών με συγκοινωνιολόγους μηχανικούς.**

#### 4.1.1 Μεγάλοι ηπειρωτικοί και νησιωτικοί Δήμοι

Η προτεινόμενη δομή Δημοτικών Υπηρεσιών με πρόβλεψη διακριτής μονάδας για τον κυκλοφοριακό & συγκοινωνιακό σχεδιασμό λαμβάνει υπόψη δοκιμασμένα επιτυχή παραδείγματα πόλεων της περιφέρειας, όπως αυτό του Δήμου Βόλου (Διάγραμμα 4-1), στις υπηρεσίες του οποίου λειτουργούσε - υπό τη Διεύθυνση Πολεοδομίας - Γραφείο Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού, το οποίο μετά το Πρόγραμμα Καλλικράτης, αναβαθμίστηκε σε Διεύθυνση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Διάγραμμα 4-1 Απόσπασμα οργανογράμματος Δήμου Βόλου



Στους Μεγάλους ηπειρωτικούς και νησιωτικούς Δήμους, προτείνεται δημιουργία **Διεύθυνσης Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών** (Διάγραμμα 4-2) με αντικείμενο:

- την υλοποίηση της πολιτικής του Δήμου για την ασφαλή, άνετη, άμεση και οικονομική μετακίνηση των ανθρώπων και μεταφορά των αγαθών, εντός των διοικητικών του ορίων,
- τον σχεδιασμό και τη διαχείριση της ζήτησης για μετακινήσεις,
- την κατασκευή, συντήρηση και διαχείριση των μεταφορικών υποδομών και υπηρεσιών,
- την ενημέρωση, ευαισθητοποίηση και εκπαίδευση των δημοτών για ζητήματα οδικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος,

σε συνεργασία με:

- τη Διεύθυνση Πολεοδομίας για την επίτευξη ολοκληρωμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού,
- τη Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου για την επίτευξη της προστασίας και αναβάθμισης του περιβάλλοντος,
- τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών για τη μελέτη, κατασκευή και συντήρηση των υποδομών,
- τη Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας και την Τροχαία ή Αστυνομική Διεύθυνση για τον έλεγχο τήρησης ρυθμίσεων που αφορούν στην κυκλοφορία και τη στάθμευση,
- τη Διεύθυνση Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής για την αναζήτηση απαραίτητων χρηματοδοτικών μέσων,
- επιστημονικούς, επαγγελματικούς και κοινωνικούς φορείς της πόλης, καθώς και τους παρόχους μεταφορικών / συγκοινωνιακών υπηρεσιών.

Ο συσχετισμός της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών με τις υπόλοιπες Διευθύνσεις του Δήμου και φορείς της πόλης περιγράφεται στο Διάγραμμα 4-3.

Αντικείμενο του **Τμήματος Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού**, θα είναι η εκπόνηση ή επίβλεψη και εποπτεία εφαρμογής σχεδίων, μελετών και μέτρων που αφορούν το συνδυασμένο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό, δηλαδή:

- η εκπόνηση ή εποπτεία μελετών για την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης,
- η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων πολιτικών και μέτρων σε σχέση με την κυκλοφορία και τη στάθμευση,
- η ανάπτυξη και επικαιροποίηση ψηφιακών βάσεων δεδομένων για παραμέτρους της κυκλοφορίας και της στάθμευσης.

Αντικείμενο του **Τμήματος Διαχείρισης Οδικού Δικτύου**, θα είναι:

- η λειτουργία Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας / Κέντρου Φωτεινής Σηματοδότησης / Φωτεινής Σηματοδότησης (ανάλογα με το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά του δικτύου),
- η μελέτη, κατασκευή και συντήρηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.

Αντικείμενο του **Τμήματος Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού**, θα είναι:

- η εκπόνηση μελετών σχεδιασμού αστικών λεωφορειακών γραμμών, διαδρομών, δρομολογίων, αφητηρίων, τερμάτων και στάσεων,
- ο καθορισμός του κομίστρου των αστικών συγκοινωνιών,
- ο έλεγχος εκτέλεσης του μεταφορικού έργου από τους παρόχους συγκοινωνιακού έργου,

- η διαχείριση του μεταφορικού έργου για τη μετακίνηση ειδικών ομάδων πληθυσμού (μαθητές, εργαζόμενοι, κλπ.),
- η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού με την ενίσχυση της συμπληρωματικότητας των ΜΜΜ, την αναβάθμιση του περιβάλλοντος στάσεων και σταθμών, της παροχής έγκυρης συγκοινωνιακής πληροφορίας,
- η ρύθμιση θεμάτων λειτουργίας των ΤΑΞΙ.

Επισημαίνεται ότι στην προοπτική της απελευθέρωσης των αστικών συγκοινωνιών, το Τμήμα Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού θα πρέπει να έχει την ευθύνη για:

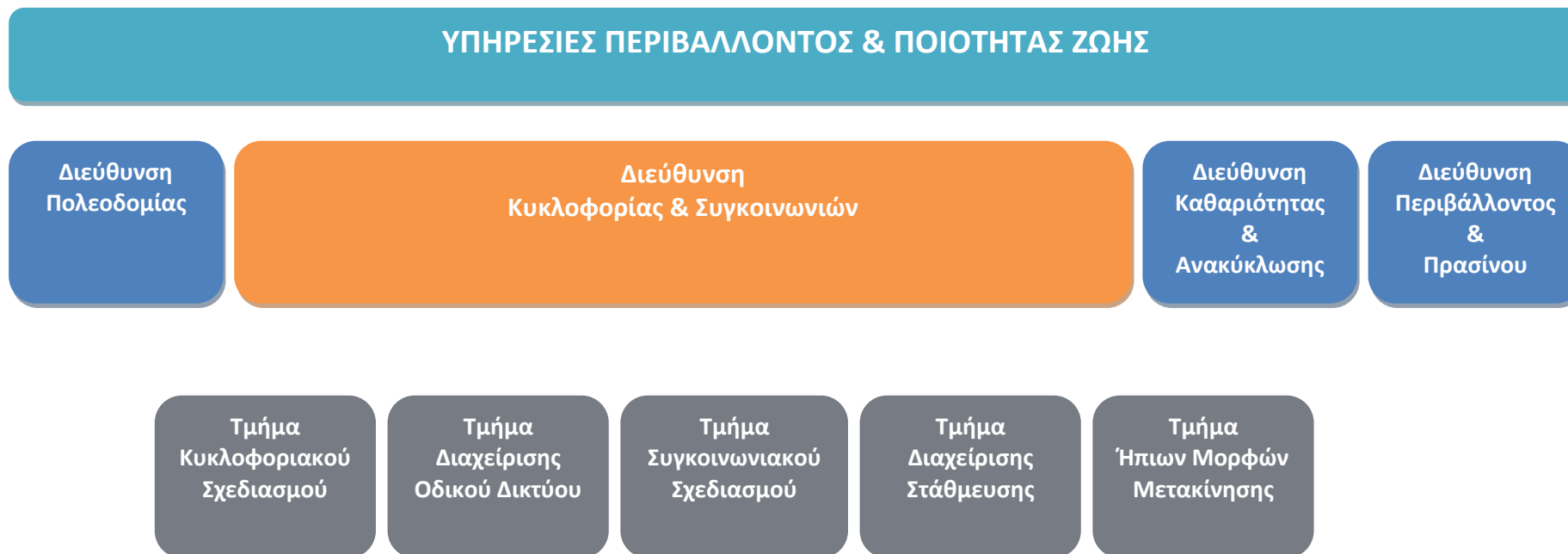
- την εκπόνηση Επιχειρησιακού Σχεδίου Αστικών Συγκοινωνιών, και
- την εποπτεία της διαδικασίας ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου σε πάροχο / παρόχους.

Αντικείμενο του **Τμήματος Διαχείρισης Στάθμευσης**, θα είναι η διαχείριση των υποδομών στάθμευσης (Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης, Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης).

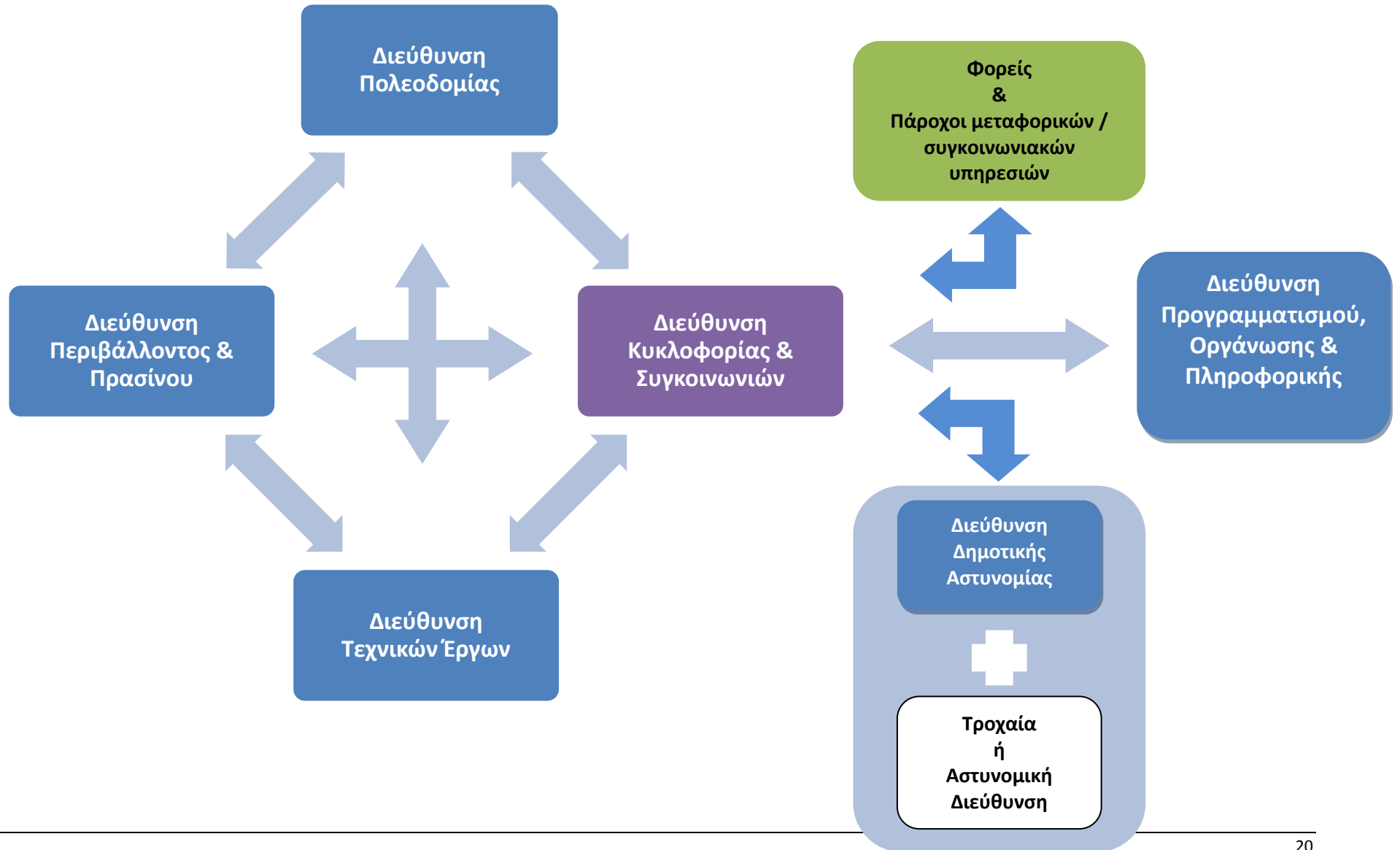
Αντικείμενο του **Τμήματος Ήπιων Μορφών Μετακίνησης**, θα είναι:

- ο σχεδιασμός ολοκληρωμένων παρεμβάσεων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας του δημόσιου χώρου,
- ο σχεδιασμός δικτύων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων,
- ο σχεδιασμός και η διαχείριση συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων,
- η διοργάνωση δράσεων για την ενημέρωση, ευαισθητοποίηση και εκπαίδευση των δημοτών για ζητήματα οδικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Διάγραμμα 4-2 Προτεινόμενη διάρθρωση Διεύθυνσης Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών Μεγάλων ηπειρωτικών & νησιωτικών Δήμων



Διάγραμμα 4-3 Συσχετισμός Διεύθυνσης Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών με Διευθύνσεις και φορείς του Δήμου



#### 4.1.2 Μεσαίοι προς Μεγάλοι ηπειρωτικοί και νησιωτικοί Δήμοι

Προτείνεται δημιουργία **Αυτοτελούς Τμήματος Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών** στις Υπηρεσίες Περιβάλλοντος και Ποιότητας Ζωής (κατ' αντιστοιχία με το Αυτοτελές Τμήμα Πολεοδομίας), με την ακόλουθη διάρθρωση.

Διάγραμμα 4-4 Προτεινόμενη διάρθρωση Αυτοτελούς Τμήματος Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών Μεσαίων προς Μεγάλων ηπειρωτικών & νησιωτικών Δήμων



#### 4.1.3 Μικροί προς Μεσαίοι ηπειρωτικοί και νησιωτικοί Δήμοι

Προτείνεται δημιουργία **Τμήματος Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών** στη Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πολεοδομίας των Υπηρεσιών Περιβάλλοντος και Ποιότητας Ζωής (κατ' αντιστοιχία με το Αυτοτελές Τμήμα Πολεοδομίας).

Διάγραμμα 4-5 Προτεινόμενη διάρθρωση Διεύθυνσης Περιβάλλοντος & Πολεοδομίας Μικρών προς Μεσαίων ηπειρωτικών & νησιωτικών Δήμων

### ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

#### Διεύθυνση Περιβάλλοντος & Πολεοδομίας

Τμήμα  
Πολεοδομίας

Τμήμα  
Κυκλοφορίας  
&  
Συγκοινωνιών

Τμήμα  
Περιβάλλοντος  
&  
Πολιτικής  
Προστασίας

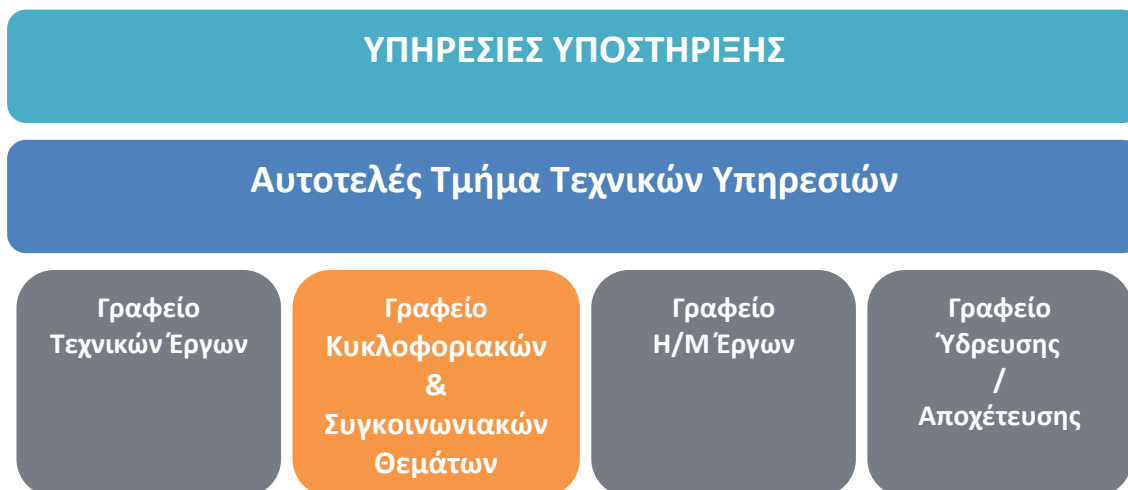
Τμήμα  
Καθαριότητας  
&  
Ανακύκλωσης

Τμήμα  
Συντήρησης  
Πρασίνου

#### 4.1.4 Μικροί ηπειρωτικοί και νησιωτικοί Δήμοι

Προτείνεται η δημιουργία **Γραφείου Κυκλοφοριακών & Συγκοινωνιακών Θεμάτων** στο Αυτοτελές Τμήμα Τεχνικών Υπηρεσιών των Υπηρεσιών Υποστήριξης, με αρμοδιότητες σχετικές με τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, τη μεταφορά ειδικών ομάδων πληθυσμού και τη συντήρηση των μεταφορικών υποδομών.

Διάγραμμα 4-6 Προτεινόμενη διάρθρωση Αυτοτελούς Τμήματος Τεχνικών Υπηρεσιών Μικρών ηπειρωτικών & νησιωτικών Δήμων



## 4.2 Αναθεώρηση θεσμικού πλαισίου και εργαλείων σχεδιασμού των μετακινήσεων

Οι Γενικές Μελέτες Κυκλοφορίας και Μεταφορών, οι οποίες αποτελούν το μόνο θεσμοθετημένο εργαλείο κυκλοφοριακού σχεδιασμού, είναι από το χαρακτήρα τους “στατικές”. Εκπονούνται και εφαρμόζονται από τις Υπηρεσίες του αρμόδιου Υπουργείου, χωρίς δυνατότητα προσαρμογών και αφορούν κατά βάση το σχεδιασμό των υποδομών, χωρίς να αναφέρονται στη διαχείριση της ζήτησης. Τέλος, δεν έχουν επιχειρησιακό χαρακτήρα (στόχους).

**Η συμπλήρωση / αντικατάστασή τους από εργαλεία περισσότερο ευέλικτα, κατάλληλα να συνθέσουν τις προτεραιότητες των πολιτικών της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και της βιώσιμης κινητικότητας είναι απαραίτητη** και έχει χαρακτήρα επείγοντος, αφού είναι δεδομένη μια σαφέστατη μετατόπιση προτεραιοτήτων των διαρθρωτικών πολιτικών της ΕΕ για την επόμενη προγραμματική περίοδο 2014 – 2020.

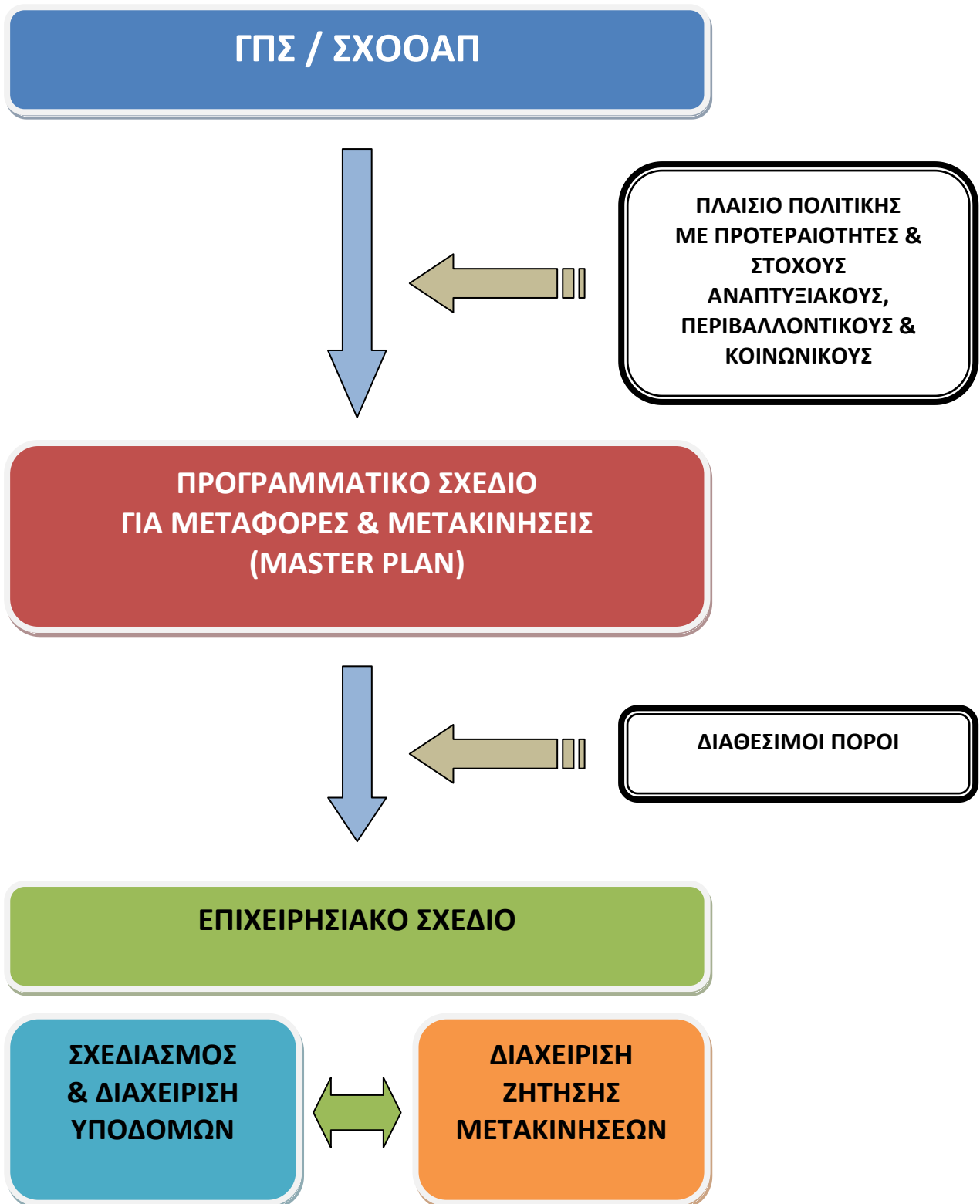
Επισημαίνεται ότι ως προτεραιότητες του “νέου ΕΣΠΑ” ορίζονται οι άξονες του σχεδίου “Ευρώπη 2020”, στους οποίους δεν περιλαμβάνεται η πολιτική περιφερειακής σύγκλισης (η οποία αποτελούσε τη βάση της χρηματοδότησης των έργων υποδομής - πλην αυτών που εντάσσονται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα), αλλά η προώθηση σχεδίων ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης και σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Αυτό σημαίνει ότι, για να εξασφαλίσουν μερίδιο από τους διαθέσιμους πόρους οι Δήμοι της περιφέρειας θα πρέπει να εκπονήσουν, να υλοποιήσουν και να λειτουργήσουν (χωρίς προηγούμενη εμπειρία), ολοκληρωμένα και σύνθετα Επιχειρησιακά Σχέδια, κρίσιμο στοιχείο των οποίων θα είναι η βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Από τα παραπάνω, καθίσταται προφανές ότι, τέτοια σχέδια δεν είναι δυνατόν να εκπονηθούν και να υποστηριχτούν πραγματικά χωρίς κατάλληλα εργαλεία και με μοναδικό εφόδιο τις - συχνά χρονικά ξεπερασμένες - Γενικές Μελέτες Κυκλοφορίας και Μεταφορών. Για το λόγο αυτό, **είναι αναγκαίο να εξεταστεί με σοβαρότητα η εμπειρία άλλων χωρών της ΕΕ, με στόχο την εισαγωγή στην ελληνική σχεδιαστική και διαχειριστική πραγματικότητα, εργαλείων με επιχειρησιακό χαρακτήρα (όπως π.χ. είναι τα Local Transport Plans στη Μεγάλη Βρετανία ή αντίστοιχα εργαλεία σε άλλες χώρες της ΕΕ), καθώς και τα σύγχρονα εργαλεία εφαρμογής της ευρωπαϊκής πολιτικής για την κινητικότητα στον αστικό χώρο, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας**.

**Επισημαίνεται ότι πρόκειται για μεγάλη θεσμική αλλαγή, αφού η υιοθέτηση των εργαλείων αυτών συνεπάγεται την ανάληψη οικονομικών βαρών.**

Το Διάγραμμα 4-7 αποτελεί έναν εποπτικό τρόπο παρουσίασης της διαδικασίας μετάβασης από το επίπεδο του χωρικού σχεδιασμού, μέσω των θεσμοθετημένων εργαλείων του (ΓΠΣ / ΣΧΟΟΑΠ), στο σχεδιασμό και τη διαχείριση των αναγκών μετακίνησης για την επίτευξη της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.

Διάγραμμα 4-7 Διαδικασία μετάβασης από το επίπεδο του χωρικού σχεδιασμού στο σχεδιασμό και τη διαχείριση των αναγκών μετακίνησης



### 4.3 Αναθεώρηση θεσμικού πλαισίου για τις αστικές συγκοινωνίες

Το Πρόγραμμα Καλλικράτης στο πλαίσιο της μεταβίβασης αρμοδιοτήτων των καταργούμενων δομών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στους Δήμους, τους ανέθεσε την ευθύνη του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και της μεταφοράς ειδικών ομάδων πληθυσμού.

Επισημαίνεται, ότι ειδικά σε ό,τι αφορά τις αστικές συγκοινωνίες της περιφέρειας, το ισχύον θεσμικό καθεστώς δεν προβλέπει συμμετοχή του Δημοσίου (με οποιαδήποτε μορφή) στο κόστος λειτουργίας τους, το οποίο επιβαρύνονται εξ ολοκλήρου οι χρήστες, σε αντίθεση με το καθεστώς που - πολύ σωστά - ισχύει για την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη.

Πρόσθετα, οι συγκοινωνιακοί φορείς της περιφέρειας έχουν την υποχρέωση εφαρμογής μειωμένων τιμολογίων για τις ειδικές ομάδες πληθυσμού, χωρίς να λαμβάνουν καμία αποζημίωση από δημόσιους πόρους, γεγονός που σημαίνει ότι επιβαρύνονται την εκάστοτε κοινωνική πολιτική του κράτους. Σημειώνεται ότι το πρόγραμμα ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ, το οποίο εφαρμόστηκε το 2009, και αφορούσε στην οικονομική ενίσχυση των Δήμων της περιφέρειας για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου, αποδείχτηκε προσωρινό.

Από την πλευρά της – πρώην - ΚΕΔΚΕ έχει διατυπωθεί η άποψη<sup>14</sup> - την οποία υιοθετεί ο ΣΕΣ - ότι το ισχύον καθεστώς μη επιδότησης των συγκοινωνιών των περιφερειακών πόλεων συνιστά παραβίαση της συνταγματικής επιταγής περί ίσης μεταχείρισης των πολιτών, καθώς και βασικών κανόνων που απορρέουν από την εφαρμογή των κοινοτικών πολιτικών.

Σε επίπεδο σχεδιασμού και λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών της περιφέρειας, το καθεστώς αυτό είναι ο κύριος παράγοντας υποβάθμισής τους, αφού η μεγάλη πλειοψηφία των συγκοινωνιακών δικτύων εμφανίζει συντριπτική υστέρηση όσον αφορά την έκτασή τους σε σχέση με το μέγεθος των πόλεων. Επιπλέον, οι παράμετροι εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού (ποιότητα οχημάτων, εξοπλισμός στάσεων, ενημέρωση επιβατικού κοινού, κλπ) αξιολογούνται ως ελλιπέστατες, με αποτέλεσμα, οι αστικές συγκοινωνίες να βρίσκονται διαρκώς σε φθίνουσα πορεία όσον αφορά τις επιχειρησιακές τους επιδόσεις.

Η κατάσταση αυτή προφανώς έχει οδηγήσει την πλειοψηφία των Αστικών ΚΤΕΛ σε μόνιμη οικονομική ασφυξία, δεν επιτρέπει μακροπρόθεσμο επιχειρηματικό σχεδιασμό, ούτε λήψη μέτρων αναβάθμισης της εξυπηρέτησης ή ανανέωσης του στόλου τους με συνέπεια την υιοθέτηση συντηρητικών επιλογών από την πλευρά των διοικήσεών τους, που έχει σαν αποτέλεσμα την καθήλωση των συγκοινωνιών. Δεδομένου ότι οι Δήμοι δεν έχουν τη δυνατότητα να ενισχύσουν τις αστικές συγκοινωνίες, αυτές - στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων - καθίστανται ανίκανες να υποστηρίξουν πολιτικές βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

**Η κάλυψη μέρους του λειτουργικού κόστους των αστικών συγκοινωνιών της περιφέρειας με μόνιμες θεσμικές ρυθμίσεις, κατ' αναλογία με τις ρυθμίσεις που ισχύουν για τη Θεσσαλονίκη, μετά από ρεαλιστική και τεκμηριωμένη εκτίμηση των αναγκών, κρίνεται επιτακτική για τη βιωσιμότητά τους.** Επιπλέον, η θεσμική αυτή ρύθμιση θα πρέπει να αντιμετωπιστεί και ως η απολύτως αναγκαία συνθήκη για την ίδια την ύπαρξη συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης στις πόλεις της περιφέρειας, στις συνθήκες που θα δημιουργηθούν μετά την απελευθέρωση των αστικών συγκοινωνιών (προβλέπεται για το έτος 2019), αφού χωρίς μόνιμη ρύθμιση για την ενίσχυση του συγκοινωνιακού έργου από δημόσιους πόρους, οι Δήμοι δεν θα είναι σε θέση να θέσουν σε εφαρμογή και να υποστηρίξουν Επιχειρησιακά Σχέδια αστικής συγκοινωνίας.

<sup>14</sup> ΟΜΙΛΙΑ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΚΕΔΚΕ ΣΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ (Πάτρα, 15.09.2005), <http://old.kedke.gr/index.asp?a=1&id=78&smenu=108>