



ΗΜΕΡΙΔΑ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ (ΣΕΣ)

«ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΟΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ»

Αθήνα – Πέμπτη 23-2-2012

Εισήγηση

Νάθνα Γεωργίου – *μαθηματικού, συγκοινωνιολόγου, αναπληρωτή υπεύθυνου Τμήματος ΡΣΑ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας*

«Οι κυκλοφοριακές ανάγκες και ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός Αθήνας / Αττικής, στα πλαίσια του Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής 2021: Ανάγκες, Εξελίξεις, Προοπτικές»

1. Εισαγωγικά

1.1. Προυπάρχουσα κατάσταση

Η μεταπολεμική ανάπτυξη της Αθήνας, από πλευράς πολεοδομικής, κοινωνικοοικονομικής και πληθυσμιακής, σε συνάρτηση με τις γενικότερες κοινωνικοπολιτικές και οικονομικές εξελίξεις στο δεύτερο ήμισυ του 20ού αιώνα, οδήγησε στην διαμόρφωση μιάς υδροκεφαλικής μητροπολιτικής περιοχής της πρωτεύουσας, στην οποία κυρίαρχα χαρακτηριστικά ήσαν τα εξής:

-υπερσυγκέντρωση πληθυσμού και εκρηκτική οικιστική ανάπτυξη με υπερεκμετάλλευση του δημόσιου χώρου, εντός του λεκανοπεδίου της Αττικής, σαν αποτέλεσμα της συσσώρευσης κοινωνικοοικονομικών και επιτελικών διοικητικών δραστηριοτήτων, υπηρεσιών καθώς και ευκαιριών εργασίας, παράλληλα με την δημογραφική και κοινωνικοοικονομική αποδυνάμωση της υπαίθρου και της ελληνικής περιφέρειας για τουλάχιστον 30 χρόνια.

-ξεχείλωμα της ολοένα και διογκούμενης αστικής (πληθυσμιακής, οικιστικής, οικονομικής) ανάπτυξης, με διέξοδο προς τα προάστια και τις όμορες υποπεριφέρειες του νομού Αττικής, σε αρκετές περιπτώσεις καθ' υπερβαση (παρέκλιση) ή με προπορεία σε σχέση με τον θεσμοθετημένο σχεδιασμό, με αποτέλεσμα μιά σε μεγάλο βαθμό διάχυση οικιστικής ανάπτυξης (αρκετές φορές αυθαίρετης) και δραστηριοτήτων στον χώρο, που οδήγησε σε διασπορά και αραιές πυκνότητες, προνομιακά εξυπηρετούμενες από το ΙΧ αυτοκίνητο.

-η ανωτέρω τάση συμπληρώθηκε με την γραμμική ανάπτυξη εμπορικών δραστηριοτήτων και μεγάλων πόλων έλξης μετακινήσεων κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων (strip development), που εδραίωσε τον καθοριστικό ρόλο του ΙΧ αυτοκινήτου στο μοντέλο μετακινήσεων της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής πρωτεύουσας, σε συνάρτηση με την ευνόηση των γενικότερων συνθηκών χρήσης του (ανάπτυξη νέων οδικών αξόνων και ανισόπεδων κόμβων, ελευθερία στάθμευσης σε μεγάλο βαθμό τόσο στο κέντρο όσο και στην περιφέρεια, βαθμιαία απαξίωση του συστήματος Δημόσιας Συγκοινωνίας, με επιδείνωση των λειτουργικών της δεικτών). Ο διαρκώς αυξανόμενος κυκλοφοριακός φόρτος που συνέβαλε στην απαξίωση της λειτουργίας των οδικών μέσων μαζικής μεταφοράς, σε συσχετισμό με την παλαιότερη συρρίκνωση των μέσων σταθερής τροχιάς (δεκαετίες '50 και '60) και σε συνέχεια την για μεγάλο χρονικό διάστημα ελάχιστη παρουσία τους στην συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση λόγω της στασιμότητας στον τομέα περαιτέρω ανάπτυξής τους, εμπέδωσε αυτές τις τάσεις και διαμόρφωσε ατομικές και συλλογικές κοινωνικές συμπεριφορές στον τομέα των μετακινήσεων,



φίλα προσκείμενες στην ιδιωτική αυτοκίνηση και δυσκόλως αναστρέψιμες προς την κατεύθυνση της Δημόσιας Συγκοινωνίας.

1.2. Το θεσμοθετημένο ΡΣΑ

Προσπάθειες προς την κατεύθυνση αναστροφής αυτής της κατάστασης ανελήφθησαν εντονότερα τα τελευταία χρόνια, αρχής γενομένης από τις δεκαετίες '60 και '70 (Κυκλοφοριακές Μελέτες Σμιθ, Προτάσεις Δοξιάδη για την χωροταξική / πολεοδομική ανέλιξη της Περιοχής Πρωτεύουσας, Μελέτες Γενικού Σχεδιασμού για το Μετρό της Αθήνας, Πολεοδομικές Μελέτες για την προετοιμασία θεσμοθέτησης Ρυθμιστικού Σχεδίου για την Αθήνα και την Αττική κλπ), διαδικασίες που ύστερα από αρκετές παλινωδίες (λόγω διαφορετικών χωροταξικών / πολεοδομικών και κυκλοφοριακών / συγκοινωνιακών μοντέλων και στοχεύσεων στις οποίες υπάκουαν), άρχισαν να αποκρυσταλλώνονται στα τέλη της δεκαετίας του '70 και τις αρχές της δεκαετίας του '80, με το σχέδιο ΡΣΑ «Πρωτεύουσα 2000», στο οποίο ήδη συμπεριλήφθηκαν αρκετές από τις μεγάλες δομικές παρεμβάσεις κλίμακας που άρχισαν να υλοποιούνται μεταγενέστερα (πρώτη φάση μετρό και προαστιακού, περιφερειακοί οδικοί άξονες, Νέο Αεροδρόμιο Αθήνας κλπ). Στη συνέχεια, το σχέδιο αυτό επαναδιατυπώθηκε στα πλαίσια ενός μερικά διαφοροποιημένου πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού (σχέδιο «Αθήνα και πάλι Αθήνα» 1983) και κατέληξε στην θεσμοθέτηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (Νόμος 1515 / 1985), με μεταγενέστερη επικαιροποίηση και συμπλήρωση του χάρτη του με τους ν.1955/1991 και 2730/1999 (για την συμπερίληψη ορισμένων μειζόνων δομικών παρεμβάσεων όπως πχ νέοι οδικοί άξονες, μετρό, Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο στα Σπάτα, επεκτάσεις Προαστιακού, ένταξη ολυμπιακών έργων και συμπληρώσεων μεταφορικής υποδομής ολυμπιακής σημασίας) που είτε είχαν παραληφθεί στον αρχικό χάρτη του θεσμοθετηθέντος ΡΣΑ προκειμένου να επανεξεταστούν ενδελεχέστερα σε συνάρτηση με τον υπόλοιπο σχεδιασμό, είτε ωρίμασαν μεταγενέστερα, είτε τέλος απαιτούνταν για την προσαρμογή στις ανάγκες εξυπηρέτησης των Ολυμπιακών Αγώνων, με προσπάθεια συσχετισμού αυτών με τον γενικότερο πολεοδομικό σχεδιασμό. Παρά το γεγονός, ότι αυτή η σπινδυλωτή διαδικασία σχεδιασμού (και θεσμοθέτησης αυτού), εμπειρείχε μαζί με την απαραίτητη «συνέχεια» και «συνέπεια», και την ενσωμάτωση κάποιων αντιφατικών επιλογών, μπορούμε να πούμε ότι για πρώτη φορά προσδιόρισε με σαφήνεια τις παρακάτω δομικές αλλαγές και βασικές κατευθύνσεις όσον αφορά τον γενικότερο πολεοδομικό / χωροταξικό και συγκοινωνιακό / κυκλοφοριακό σχεδιασμό :

- ανάπτυξη πολυκεντρικού συστήματος δομής του χώρου
- ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς (με ιδιαίτερη έμφαση στα μέσα σταθερής τροχιάς ως κορμό του συστήματος μεταφορών) έναντι των ατομικών μέσων μεταφοράς.
- ανάπτυξη του οδικού δικτύου κατά βάση δακτυλιακά, με επάλληλους οδικούς δακτυλίους παράκαμψης της κεντρικής περιοχής της πόλης, και αποθάρρυνση της ακτινικής και διαμπερούς οδικής κυκλοφορίας
- οργάνωση του συστήματος και της πολιτικής στάθμευσης σε συσχέτιση με τους βασικούς στόχους του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Οργάνωση στάθμευσης για μετεπιβίβαση στα μέσα σταθερής τροχιάς, σε οργανωμένους σταθμούς μετεπιβίβασης στην περιφέρεια της πόλης
- ένταξη της Αθήνας και του Πειραιά στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών με κύριους επιβατικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς στον χώρο του Σταθμού Λαρίσης / Πελοποννήσου, στο λιμάνι Πειραιά και στο Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών (στην τομή του σιδηροδρομικού διαδρόμου με την Αττική Οδό), κύριους εμπορευματικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς στο Θριάσιο Πεδίο και τον λιμένα Ικονίου, κύριο σταθμό



υπεραστικών λεωφορείων στον Ελαιώνα σε συσχέτιση με το μετρό, κύρια επιβατικά λιμάνια τον Πειραιά (Κεντρικό), τη Ραφήνα και το Λαύριο, κύρια εμπορικά λιμάνια τον Πειραιά (Κερατσίνι, Ικόνιο), την Ελευσίνα και το Λαύριο και κύριο πολιτικό αεροδρόμιο κομβικού χαρακτήρα στα Σπάτα (Διεθνής Αερολιμήν ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ).

2. Σύστημα Μεταφορών

2.1. Η εξέλιξη του συστήματος μεταφορών

Η εκτέλεση σημαντικών έργων υποδομής τα τελευταία χρόνια –ιδιαίτερα κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων– βελτίωσε σημαντικά το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφορών στην Περιφέρεια Αττικής, τόσο σε ό,τι αφορά το δίκτυο των δημοσίων συγκοινωνιών όσο και το οδικό δίκτυο. Παράλληλα, διάφορες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις τοπικού χαρακτήρα σε Δήμους του Λεκανοπεδίου βελτίωσαν κατά τόπους την εικόνα σε διάφορες γειτονιές, παρέχοντας προοπτικές ενθάρρυνσης των λεγόμενων «ήπιων» μορφών μετακίνησης (βάδισμα, ποδήλατο).

Παρά τις εκτεταμένες παρεμβάσεις αναβάθμισης του συγκοινωνιακού δικτύου –αλλά και την προώθηση έργων μικρότερης κλίμακας– οι συνθήκες μετακίνησης στην Περιφέρεια δεν βελτιώθηκαν ανάλογα. Τα φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης δεν υποχώρησαν, αντιθέτως σταδιακά επεκτείνονται και σε άλλες περιοχές, εντός και –κυρίως– εκτός Λεκανοπεδίου, με τη μέση ταχύτητα κίνησης στους κεντρικούς δρόμους να μειώνεται κατά 5-8% το χρόνο, σύμφωνα με στοιχεία του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων¹. Σημαντική συνιστώσα του προβλήματος αποτελεί η προβληματική διαχείριση της στάθμευσης, ιδιαίτερα σε κεντρικές περιοχές και πυκνοκατοικημένες συνοικίες του Λεκανοπεδίου. Η αξιοσημείωτη βελτίωση του δικτύου μέσων μαζικής μεταφοράς (ΜΜΜ), ως αποτέλεσμα της επέκτασης του δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς (ΜΣΤ), της εφαρμογής μέτρων απόδοσης προτεραιότητας στα επίγεια ΜΜΜ, αλλά και της αναβάθμισης του στόλου των οχημάτων λεωφορείων και τρόλεϊ, δεν κατάφερε να αναστρέψει την καθοδική πορεία του μεριδίου χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών, το οποίο βρίσκεται καθηλωμένο στο 1/3 του συνόλου των μετακινήσεων (2008), πολύ μακριά από το στόχο του νέου Συγκοινωνιακού Χάρτη της Αθήνας, που είχε θέσει ως στόχο την πραγματοποίηση μιας στις δύο μετακινήσεις στο Λεκανοπέδιο να γίνεται με ΜΜΜ στο τέλος της προηγούμενης δεκαετίας. Πιο πρόσφατα στοιχεία –της τελευταίας διετίας– δείχνουν μια σχετική αναστροφή των αρνητικών τάσεων, με μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων κατά 10-15% και αύξηση του ποσοστού χρήσης ΜΜΜ προς το 40%². Οι τάσεις αυτές θα πρέπει όμως να αποδοθούν κυρίως στο δυσμενές περιβάλλον της οικονομικής κρίσης (σημαντική μείωση εισοδημάτων και κατακόρυφη αύξηση της τιμής των καυσίμων), επομένως δεν συνιστούν από μόνες τους αιτία εφησυχασμού.

Επιπλέον, η πραγματοποίηση σημαντικών έργων υποδομής –κυρίως οδικών αξόνων– τα οποία δεν εντάσσονται με συστηματικό και ιεραρχημένο τρόπο σε ένα ευρύτερο πλαίσιο χωροταξικής πολιτικής συντελούν στην περαιτέρω διάχυση των αστικών χρήσεων ενισχύοντας τη λογική της άναρχης, γραμμικής ανάπτυξης, με όλα τα αρνητικά επακόλουθα, όπως η κατανάλωση χώρου και πολύτιμων φυσικών πόρων –περιλαμβανομένης της αγροτικής γης της περιφέρειας–, η αλλοίωση του τοπίου, η αύξηση του μέσου μήκους μετακινήσεων με παράλληλη ενθάρρυνση

¹ Στοιχεία 2008 του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων που δημοσιεύθηκαν στην «Ελευθεροτυπία» (21.09.2009).

² Β. Προφυλλίδης, «Η οικονομική κρίση ως ευκαιρία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων εμπορευματικών μεταφορών στην Αθήνα», 2010.



της χρήσης ΙΧ³, γεγονός που συμβάλλει στην ένταση των περιβαλλοντικών συνεπειών του τομέα των μεταφορών (ατμοσφαιρική ρύπανση και κλιματικοί παράγοντες, θόρυβος) ενώ ακυρώνει στην πράξη το στόχο της «συνεκτικής» ή «συμπαγούς» πόλης.

Όλα τα παραπάνω καταδεικνύουν με εύγλωττο τρόπο την δυσκολία συντονισμού των επιμέρους παρεμβάσεων και την απουσία ενός κοινού στρατηγικού οράματος για το χωρικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό της πόλης, παρά τις κατά καιρούς φιλόδοξες προγραμματικές εξαγγελίες. Η πρόσφατη συγχώνευση των φορέων εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου (εταιρείες ΣΤΑΣΥ και ΟΣΥ) και η υπαγωγή του σχεδιασμού του δικτύου στον επιτελικό έλεγχο του ΟΑΣΑ (Ν.3920/2011) δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι διασφαλίζει «αυτομάτως» τον επιζητούμενο συντονισμό προκειμένου να διατυπωθεί –και να εφαρμοστεί– μια ολοκληρωμένη και πολυτομεακή πολιτική μεταφορών για την Περιφέρεια Αττικής. Το νέο ΡΣΑ καλείται να αναλάβει ουσιαστικό ρόλο για τη χάραξη της στρατηγικής για τα επόμενα 10 τουλάχιστον χρόνια, με υπευθυνότητα, ρεαλισμό, συγκεκριμένα μέτρα και προτεραιότητες. Βασικές εισροές σε αυτή την κατεύθυνση αποτελούν τα κείμενα πολιτικής και οι «καλές» πρακτικές στο επίπεδο της Ε.Ε., οι οποίες σε μεγάλο βαθμό αποτυπώνονται στην Εισήγηση για τη Στρατηγική Αστικής Κινητικότητας του ΥΠΕΧΩΔΕ (2008), οι θέσεις που είχε διατυπώσει κατά καιρούς ο ΣΕΣ και συνοψίστηκαν στο «Οδοιπορικό των Μετακινήσεων για την Αθήνα της επόμενης δεκαετίας», αλλά και σε άλλα εθνικά και διεθνή κείμενα (βλ. σύνοψη στόχων και αρχών στο Κεφάλαιο 6 του υπό δημόσια διαβούλευση σχεδίου του νέου ΡΣΑ).

2.2. Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες (MMM)

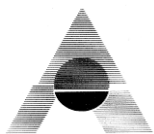
Το δίκτυο MMM του λεκανοπεδίου έχει αναμορφωθεί ριζικά την τελευταία δεκαετία, αλλάζοντας δραστικά το συγκοινωνιακό χάρτη της πρωτεύουσας. Ωστόσο, οι σημαντικές παρεμβάσεις των τελευταίων ετών δεν κατάφεραν να αποτρέψουν τις τάσεις συρρίκνωσης του μεταφορικού έργου των δημόσιων συγκοινωνιών ως ποσοστό του συνόλου των μετακινήσεων. Αυτό θα πρέπει να αποδοθεί στην έλλειψη ολοκληρωμένης στρατηγικής ανάπτυξης του δικτύου και στην δυσκολία ελέγχου της αστικής διάχυσης, η οποία σε συνδυασμό με τη συνεχή αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ⁴ αλλά και τη συνεχή αναβάθμιση περιφερειακών, κυρίως, οδικών αξόνων, συντέειναν στη μείωση της ελκυστικότητας των MMM στην Περιφέρεια.

Η πολιτική για τις αστικές συγκοινωνίες αποτυπώνεται στον Συγκοινωνιακό Χάρτη της Αθήνας (10/2004). Κεντρική λογική των μέτρων που εφαρμόστηκαν είναι η ένταξη όλων των μέσων σε ένα ενιαίο και αλληλοτροφοδοτούμενο σύστημα αστικών συγκοινωνιών. Εντούτοις, ο στρατηγικός στόχος για αύξηση της χρήσης των MMM ώστε να εξυπηρετούν το 50% των αστικών μετακινήσεων στις αρχές του 2008 δεν επετεύχθη –τουναντίον, το ποσοστό χρήσης των MMM το 2008 έπεσε στο 31,4%.

Εκτιμάται ότι ο στόχος αύξησης του μεριδίου χρήσης των MMM στο 50% του συνόλου των μετακινήσεων στο λεκανοπέδιο παραμένει επίκαιρος σήμερα και θα πρέπει να επιδιωχθεί στο πλαίσιο της ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών της Περιφέρειας την επόμενη δεκαετία.

³ Το 48% από τα περίπου 8 εκατομμύρια καθημερινών μετακινήσεων στην Αττική πραγματοποιείται με ΙΧ (στοιχεία 2008 του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων που δημοσιεύθηκαν στην «Ελευθεροτυπία», 21.09.2009). Αν σε αυτά προστεθεί το πολύ υψηλό ποσοστό μετακινήσεων με ταξί (10% του συνόλου), η ένταση της κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός και εκτός κέντρου φαντάζει λογική εξέλιξη.

⁴ Ο δείκτης «Επιβατικά αυτοκίνητα ΙΧ ανά 100 κατοίκους» παρουσίασε σημαντική αύξηση και από 31,2 το 1995 ανήλθε σε 56,8 το 2004. Σε απόλυτες τιμές, στην Αττική το 2004 υπήρχαν 2.138.254 ΙΧ σε κυκλοφορία, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 83% σε σύγκριση με το 1995.



α. Μέσα σταθερής τροχιάς (ΜΣΤ)

Κορμό του δικτύου αποτελεί το συνεχώς επεκτεινόμενο δίκτυο ΜΣΤ, το οποίο αναπτύσσεται ακτινικά / διαμπερώς του κέντρου της Αθήνας κατά μήκος συγκοινωνιακών διαδρόμων υψηλής (ή μεσαίας) μεταφορικής ζήτησης. Το δίκτυο περιλαμβάνει:

Γραμμές Αστικού Σιδηροδρόμου (Μετρό):

Τη γραμμή 1 (Πειραιάς - Κηφισιά) του ΗΣΑΠ, η οποία εξακολουθεί να αποτελεί τον κορμό του δικτύου, εξυπηρετώντας τις μετακινήσεις στον άξονα Βορρά - Νότου, με ημερήσια επιβατική κίνηση περίπου 450.000 επιβατών⁵. Η γραμμή είναι πλέον πλήρως ανακαινισμένη, μετά και την πρόσφατη ολοκλήρωση των έργων αναβάθμισης της πεπαλαιωμένης σιδηροδρομικής υποδομής στο υπόγειο τμήμα, ανάμεσα στην Αττική και το Μοναστηράκι. Από τη διοίκηση των τ. ΗΣΑΠ είχαν κατά καιρούς εξαγγελθεί διάφορα έργα επέκτασης / αναβάθμισης της γραμμής (επέκταση προς Εκάλη και Άγιο Στέφανο / Εθνική Οδό, υπογειοποίηση τμήματος Νέο Φάληρο-Πειραιάς, προσθήκη τριών νέων, ενδιάμεσων, σταθμών στην υπάρχουσα γραμμή, στα Καμίνια, τον Ιλισσό και το Ηράκλειο). Ειδικά το έργο της επέκτασης βόρεια της Κηφισιάς είχε ενταχθεί και στο σχέδιο του ΡΣΑ 09, ως επέκταση μέχρι τη Νέα Ερυθραία όμως.

Τις γραμμές 2 (Άγιος Αντώνιος - Άγιος Δημήτριος) και 3 (Αιγάλεω - Αεροδρόμιο) του μετρό, η ημερήσια κίνηση των οποίων ξεπέρασε τις 630.000 μετακινήσεις το 2008⁶. Οι γραμμές 2 και 3 συνδέονται με τη γραμμή 1 στους σταθμούς Ομόνοια και Μοναστηράκι αντίστοιχα και μεταξύ τους στο Σύνταγμα. Οι τρεις σταθμοί ανταπόκρισης περικλείουν το εμπορικό τρίγωνο της πόλης και εμφανίζουν τα υψηλότερα ποσοστά επιβιβάσεων του δικτύου –ιδίως το Σύνταγμα, όπου στις ώρες αιχμής παρουσιάζεται σημαντική συμφόρηση στις αποβάθρες. Εντός του 2012 προβλέπεται η παράδοση των **επεκτάσεων**:

- **Προς το Ελληνικό** (4 νέοι σταθμοί), με την οποία θα εξυπηρετείται η ευρύτερη περιοχή κατά μήκος του άξονα της Λεωφόρου Βουλιαγμένης (δήμοι Αγίου Δημητρίου, Ηλιούπολης, Αργυρούπολης, Αλίμου και Ελληνικού). Η επέκταση προς το Ελληνικό, κατά τις εκτιμήσεις της Αττικό Μετρό⁷, θα αυξήσει την ημερήσια κίνηση του δικτύου κατά 80.000 επιβάτες, συμβάλλοντας στη μείωση της οδικής κυκλοφορίας στο ίδιο τμήμα κατά 50.000 μετακινήσεις με ΙΧ ημερησίως. Όλοι οι νέοι σταθμοί θα περιλαμβάνουν χώρο στάθμευσης για μετεπιβίβαση ΙΧ (park & ride).
- **Προς το Χαϊδάρι**, η οποία περιλαμβάνει και την κατασκευή χώρου στάθμευσης για μετεπιβίβαση χωρητικότητας 380 θέσεων ΙΧ, και, κατά τις εκτιμήσεις της Αττικό Μετρό, υπολογίζεται ότι θα εξυπηρετεί καθημερινά περισσότερους από 30.000 νέους επιβάτες.

Σε προχωρημένο στάδιο βρίσκεται και η κρίσιμη **επέκταση της γραμμής 2 προς το κέντρο του Περιστερίου** (σταθμοί Περιστερί και Ανθούπολη) που προβλέπεται –βάσει των μελετών της Αττικό Μετρό– να εξυπηρετήσει 75.000 νέους επιβάτες ημερησίως, καλύπτοντας πλέον πολύ ικανοποιητικά τον τρίτο μεγαλύτερο δήμο της Αττικής.

Η επόμενη μεγάλη προτεραιότητα, που θα πρέπει να ολοκληρωθεί το συντομότερο και πάντως εντός του χρονικού ορίζοντα αναφοράς του νέου ΡΣΑ 2021⁸, είναι η **επέκταση της γραμμής 3 προς Πειραιά**. Η επέκταση αυτή θα εξυπηρετήσει πυκνοκατοικημένους δήμους του ΝΔ λεκανοπεδίου οι οποίοι καλύπτονται πλημμελώς από το δίκτυο ΜΜΜ, θα εξυπηρετήσει το

⁵ Στοιχεία ΗΣΑΠ 2011 (www.isap.gr).

⁶ Μηνιαίο ενημερωτικό δελτίο της ΑΜΕΛ ΑΕ, Μάρτιος 2009.

⁷ Στοιχεία της Αττικό Μετρό ΑΕ (www.ametro.gr).

⁸ Η κατασκευή του έργου πρόκειται θεωρητικά να ξεκινήσει εντός του 2012.



κέντρο του Πειραιά (Δημοτικό Θέατρο) και θα συμβάλει στην ολοκλήρωση του μητροπολιτικού συγκοινωνιακού δικτύου, δημιουργώντας έναν νέο κόμβο ΜΣΤ στο λιμάνι.

Στους μεσοπρόθεσμους στόχους είναι η κατασκευή της **νέας γραμμής 4 (U)**, που αποτελεί συνδυασμό των δύο αρχικώς προγραμματισμένων⁹ διακλάδωσεων των γραμμών 2 και 3 προς Κυψέλη-Γαλάτσι και Μαρούσι αντίστοιχα, οι οποίες, για τεχνικούς, λειτουργικούς και συγκοινωνιακούς λόγους, ενοποιήθηκαν μέσω του κλάδου «Ευαγγελισμός - Παγκράτι - Ιλίσια - Γουδή - Κατεχάκη», ώστε να εξυπηρετήσουν επιπλέον και τις πυκνοκατοικημένες γειτονίες του ανατολικού τομέα του λεκανοπεδίου. Ο σχεδιασμός της γραμμής 4 συμπληρώθηκε με την επέκταση των δύο άκρων της γραμμής (από το Άλσος Βείκου ως τον Περισσό για δικτύωση με την γραμμή 1 και από το Μαρούσι ως τη Λυκόβρυση για δημιουργία σταθμού μετεπιβίβασης από IX στην Ε.Ο.1), κυρίως όμως με την προσθήκη της διακλάδωσης «Ευαγγελισμός - Παγκράτι - Βύρωνας - Υμηττός – Ανω Ηλιούπολη», ώστε να καλυφθούν οι δύο πιο πυκνοκατοικημένες συνοικίες της περιοχής (Βύρωνας και Παγκράτι), που είχαν αγνοηθεί στην αρχική χάραξη. Με συνολικό μήκος 33 χλμ. και 29 σταθμούς, η νέα γραμμή εκτιμάται ότι θα εξυπηρετεί καθημερινά περισσότερους από 500.000 επιβάτες¹⁰. Παρά τη σταδιακή βελτίωση της χάραξης, μπορούν ακόμη να διατυπωθούν ορισμένες παρατηρήσεις, οι οποίες θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο συζήτησης στο πλαίσιο της οριστικής μελέτης του έργου από την Αττικό Μετρό: η επιλογή δημιουργίας μιας γραμμής σε σχήμα πετάλου –αντί για δύο διακριτές γραμμές– δεν ευνοεί τη δυνατότητα περαιτέρω επεκτάσεων. Η τελευταία προσθήκη της διακλάδωσης προς Βύρωνα-Υμηττό βελτιώνει οριακά την κατάσταση, εντούτοις (α) δημιουργεί προβλήματα λειτουργίας (συχνότητα δρομολογίων λόγω συμβολής των γραμμών) όμοια με αυτά που οδήγησαν στην απόρριψη της αρχικής πρότασης της ΜΑΜ, ενώ (β) δεν ενσωματώνει τη δυνατότητα δεύτερης επέκτασης με στόχο την κάλυψη και άλλων περιοχών αλλά και την περαιτέρω ολοκλήρωση του δικτύου ΜΣΤ (με σύνδεση π.χ. με το σταθμό Νέου Κόσμου ή Φιξ ώστε να υπάρχει ανταπόκριση με τη γραμμή 2 προς τα νότια προάστια και τη γραμμή του τραμ προς Νέα Σμύρνη-Φάληρο-παραλία και περαιτέρω επέκταση του μετρό νοτιότερα μέσω του διαδρόμου Συγγρού ή της πυκνοκατοικημένης περιοχής Καλλιθέας, μέχρι τον υπό ανάπτυξη Μητροπολιτικό Πόλο Αναψυχής και Πολιτισμού Δέλτα Φαλήρου και την πυκνοκατοικημένη και πυκνοδομημένη κεντρική περιοχή του Π. Φαλήρου).

Η υλοποίηση των παραπάνω έργων στο χρονικό ορίζοντα της επόμενης δεκαετίας αποτελεί μια ρεαλιστική επιδίωξη, ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη το ιστορικό σημαντικών καθυστερήσεων όλων των έργων σε σχέση με τις αρχικές εξαγγελίες, κυρίως όμως με δεδομένη την ιδιαίτερα δυσμενή κατάσταση των δημόσιων οικονομικών για τη χρηματοδότηση έργων αυτού του μεγέθους¹¹. Το πολύ φιλόδοξο σχέδιο επεκτάσεων με 10 γραμμές συνολικού μήκους 220 χλμ. που είχε παρουσιαστεί στα πλαίσια του Σχεδίου Νόμου ΡΣΑ 09 αφορά σαφώς έναν πολύ απώτερο χρονικό ορίζοντα –και σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να αναθεωρηθεί με βάση τα αποτελέσματα μεταγενέστερων κυκλοφοριακών ερευνών και μελετών με βάση τον επιθυμητό πολεοδομικό σχεδιασμό και την εξειδίκευση των επί μέρους στόχων του αλλά και αναλόγως της προόδου υλοποίησης των υπολοίπων έργων του δικτύου ως τότε. Σε κάθε περίπτωση, κρίσιμο ζήτημα αποτελεί ο προσδιορισμός της απαραίτητης **ιεράρχησης των επεκτάσεων** του δικτύου σε συνάρτηση με τους χωροταξικούς / πολεοδομικούς και άλλους αναπτυξιακούς στόχους για την Περιφέρεια και λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες χρηματοδότησης. Παράλληλα, θα

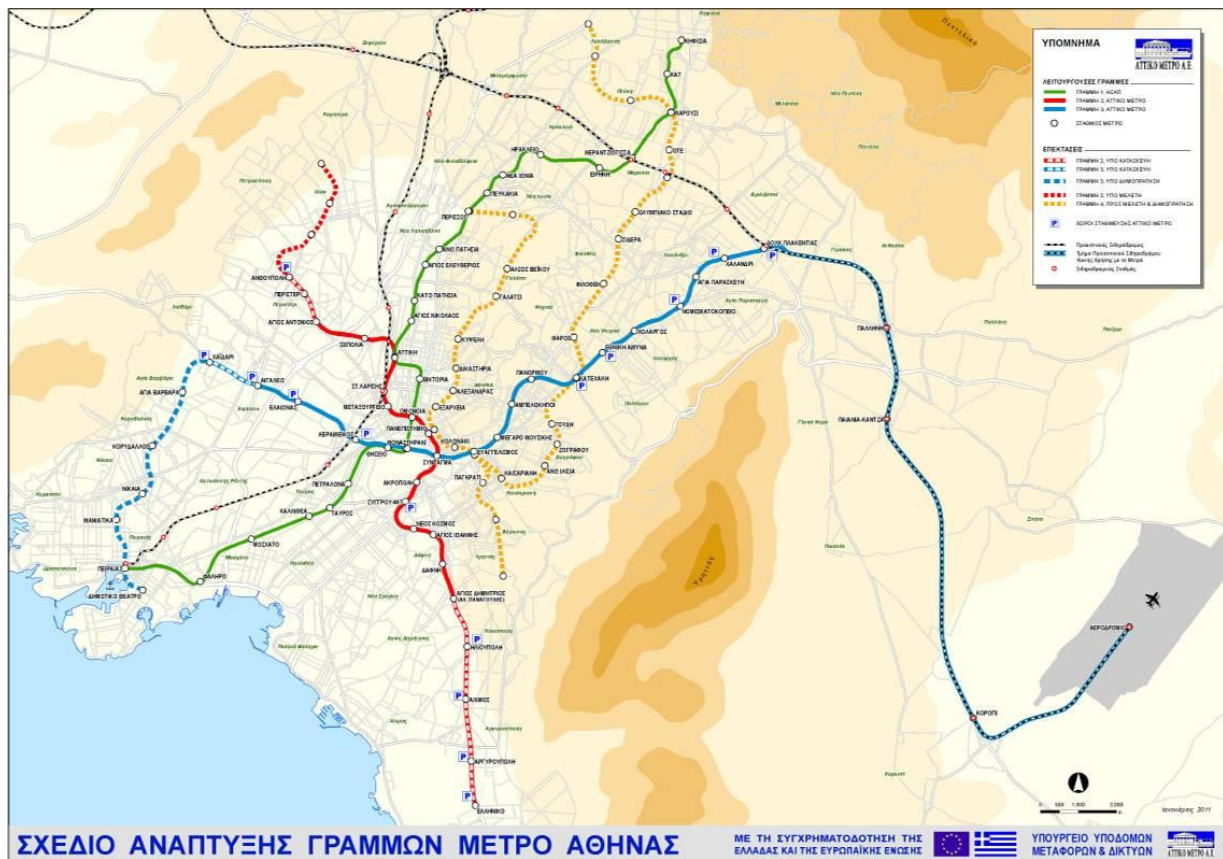
⁹ Σύμφωνα με τη Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό (ΜΑΜ), 1995-1999.

¹⁰ Στοιχεία 2011 της Αττικό Μετρό ΑΕ (www.ametro.gr).

¹¹ Ο προϋπολογισμός της επέκτασης της γραμμής 3 προς τον Πειραιά ανέρχεται στα 515 εκατ. ευρώ, ενώ το κόστος υλοποίησης της γραμμής 4 εκτιμάται στα 3,3 δισ. ευρώ.



πρέπει να τηρηθεί η αρχή της συμπληρωματικότητας των μέσων και της βέλτιστης αξιοποίησης και συνέργειας των επενδεδυμένων πόρων του συγκοινωνιακού συστήματος, ιδιαίτερα στη σημερινή οικονομική συγκυρία που θα εξακολουθεί να υφίσταται για αρκετά χρόνια. Οι ανωτέρω αρχές δεν ετηροούνται με την πρόταση αυτή, η οποία άλλωστε δεν είχε προκύψει από γενική συγκοινωνιακή μελέτη που θα στηριζόταν σε καθορισμένο πολεοδομικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης και εξέλιξης των προγραμματικών μεγεθών πληθυσμού, εισοδήματος και απασχόλησης, ενώ παράλληλα πρότεινε γραμμές μετρό σε επικάλυψη άλλων υφισταμένων γραμμών ΜΣΤ ή ζωνών άμεσης επιρροής αυτών.

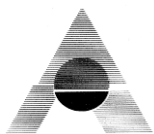


Σχήμα 1: Σχέδιο ανάπτυξης γραμμών μετρό Αθήνας

Πηγή: Αττικό Μετρό, 2011 (www.ametro.gr)

Γραμμές Προαστιακού Σιδηροδρόμου:

Σημαντικό κρίκο του δικτύου ΜΣΤ αποτελεί ο **προαστιακός σιδηρόδρομος**, ο οποίος εξυπηρετεί μετακινήσεις τόσο αστικού όσο και προαστιακού / περιφερειακού χαρακτήρα, συνδέοντας την Αθήνα και τον Πειραιά με το αεροδρόμιο και τα Μεσόγεια, με το Θριάσιο Πεδίο και την Κόρινθο, με τη Βόρεια Αττική και τη Χαλκίδα / Θήβα. Στην παρούσα φάση βρίσκεται σε λειτουργία ένα τμήμα του δικτύου συνολικού μήκους περίπου 150 χλμ. Στην τελική του μορφή το δίκτυο του προαστιακού θα έχει συνολικό μήκος περίπου 330 χλμ., με σημαντικότερες επεκτάσεις αυτές προς τα λιμάνια του Λαυρίου και της Ραφήνας, καθώς και την ένταξη σ' αυτό των «παλαιών γραμμών» προς Ελευσίνα, Μεγαρίδα και Χαλκίδα / Θήβα. Το δίκτυο του προαστιακού θα μπορούσε –και θα έπρεπε– να αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του μεταφορικού



συστήματος της Περιφέρειας, εντούτοις παρουσιάζει χαμηλότερη της προβλεφθείσας κίνηση, αφενός μεν γιατί έχει παραμείνει ημιτελής, με ανολοκλήρωτο τον αρχικά προγραμματισθέντα σχεδιασμό και εξοπλισμό (μη ολοκλήρωση αναβάθμισης και πλήρους ανισοπεδοποίησης του κεντρικού διαδρόμου Πειραιάς-Μενίδι, μερικής μόνο λειτουργίας της ηλεκτροκίνησης και της σηματοδότησης λόγω βανδαλισμών και ανολοκλήρωτων εργασιών, μη ολοκλήρωσης των προγραμματισμένων επεκτάσεων), αλλά και ως αποτέλεσμα της ως εκ τούτου προβληματικής οργάνωσης και λειτουργίας του δικτύου, με περιορισμένο αριθμό δρομολογίων, μη ύπαρξη απευθείας δρομολογίου Πειραιά-Αεροδρομίου, ελλείψεις ανταποκρίσεις στους περιφερειακούς σταθμούς, κλπ. Να σημειωθεί ότι στο κεντρικό τμήμα της οριζόντιας σύνδεσης Αεροδρομίου-Κορίνθου-Κιάτου, που εξυπηρετεί το βόρειο λεκανοπέδιο με σχετικά πυκνότερα δρομολόγια και δικτυώνεται με τις γραμμές 1 και 3 του μετρό, η επιβατική του κίνηση προσεγγίζει κίνηση γραμμής μετρό.

Συνοψίζοντας, τα **προβλήματα και οι κύριες προτεραιότητες** που χρειάζεται να τεθούν στο χρονικό ορίζοντα της επόμενης δεκαετίας είναι:

- Η ολοκλήρωση των επεκτάσεων του Προαστιακού προς τα λιμάνια του Λαυρίου και της Ραφήνας και ο εκσυγχρονισμός του δικτύου από τον Πειραιά ως τη Χαλκίδα / Θήβα (πλήρης ηλεκτροδότηση και πλήρης ανισοπεδοποίηση στην κεντρική περιοχή Αθηνών).
- Η βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου, με την επαναφορά της απευθείας σύνδεσης Πειραιά - Αεροδρομίου και, γενικότερα, την πύκνωση των δρομολογίων στο αστικό τμήμα του δικτύου (μεταξύ Αφιδνών-Αγίου Στεφάνου-ΣΚΑ-Αθήνας-Πειραιά), ώστε ο προαστιακός να αποτελέσει ουσιαστική επιλογή για τις αστικές μετακινήσεις στη βόρεια και δυτική περιοχή του Λεκανοπεδίου.
- Η ανισοπεδοποίηση του δικτύου στο τμήμα Πειραιάς - Ρουφ - Τρεις Γέφυρες ώστε να αυξηθεί η εμπορική ταχύτητα του μέσου, να βελτιωθούν οι κυκλοφοριακές συνθήκες του οδικού δικτύου της περιοχής και να αυξηθεί το επίπεδο οδικής ασφάλειας για τους πεζούς. Στο βαθμό που κριθεί εφικτό, θα μπορούσε να εξεταστεί και η μερική υπογειοποίηση της γραμμής στο εντός κεντρικής περιοχής Αθηνών τμήμα, στο πλαίσιο έργων ανάπτυξης για την απόδοση του χώρου που καταλαμβάνουν σήμερα οι γραμμές για τη δημιουργία γραμμικού πάρκου πρασίνου και τη σύνδεση των εκατέρωθεν περιοχών.

Γραμμές τραμ / ελαφρού μετρό:

Το **δίκτυο του τραμ** περιλαμβάνει 2 γραμμές, που εκτείνονται σε μήκος 26 χλμ. με 47 σταθμούς και εξυπηρετούν περίπου 65.000 επιβάτες ημερησίως¹². Η κίνηση αυτή θα ήταν κατά πολύ μεγαλύτερη εάν είχε ολοκληρωθεί η προβλεπόμενη δικτύωση πρώτης προτεραιότητας του τραμ (επεκτάσεις προς περιοχή Πειραιά και κεντρική περιοχή Αθήνας) και είχε λειτουργήσει στην ολότητά του το επενεργούμενο σύστημα απόδοσης προτεραιότητας στους σηματοδοτούμενους κόμβους, με παράλληλη αύξηση της συχνότητας ή του μήκους των συρμών στην αστική διαδρομή, ενώ τα οικονομικά του αποτελέσματα θα ήταν πολύ καλύτερα εάν σε συνδυασμό με τα ανωτέρω, αποτρεπόταν η ανορθολογική υπερστελέχωση των υπηρεσιών του, κάτι που αφορά και τους άλλους φορείς εκτέλεσης μεταφορικού έργου.

Η TPAM ΑΕ είχε σχεδιάσει διάφορες **επεκτάσεις** του δικτύου, με προτεραιότητα την επέκταση προς Πειραιά και Πέραμα, η οποία, κατά τις εκτιμήσεις της εταιρείας, αναμένεται να προσθέσει άλλους 135.000 επιβάτες στην ημερήσια κίνηση του δικτύου. Επιπλέον, προβλέπεται η επέκταση της σημερινής υπηρεσιακής γραμμής του αμαξοστασίου Ελληνικού προς το

¹² Στοιχεία 2011 της TPAM ΑΕ (www.tramsa.gr).



μελλοντικό σταθμό μετρό της Αργυρούπολης, η οποία θα συμβάλει στην ολοκλήρωση των δικτύων ΜΣΤ στην περιοχή, εντούτοις εκτιμάται ότι θα έχει πολύ χαμηλή επιβατική κίνηση (3.000 επιβάτες ημερησίως κατά τις εκτιμήσεις της ίδιας της εταιρείας), επομένως θα πρέπει να επανεξεταστεί στα πλαίσια του νέου ΡΣΑ, τουλάχιστον ως προς την σκοπιμότητα περαιτέρω επέκτασής της στην περιοχή Αργυρούπολης / Ανω Γλυφάδας, καθώς και σε σχέση με το συνολικό σχεδιασμό του πρώην αεροδρομίου. Τέλος, προβλέπεται και η επέκταση της σημερινής γραμμής προς το Πεδίο του Άρεως (εκτιμώμενη ημερήσια κίνηση 150.000 και πλέον επιβατών), η οποία εντάσσεται στο προωθούμενο έργο ανάπλασης και πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου (ενώ συνδέεται με την απώτερη προοπτική επέκτασης της γραμμής προς Άνω Πατήσια). Πρόκειται για ένα έργο το οποίο εξετάζεται συνολικά ως προς τις επιπτώσεις του σε πολεοδομικό και κυκλοφοριακό επίπεδο.

Εχουν προταθεί ακόμα ορισμένες επεκτάσεις προς Καλλιθέα, Σταθμό Λαρίσης-Γουδί (άξονας Λεωφ. Αλεξάνδρας) κλπ.

Σε κάθε περίπτωση, εκτιμάται ότι η προοπτική ανάπτυξης **δικτύου τραμ ή ελαφρού μετρό** (αναβαθμισμένου τραμ, με τμηματικά υπόγεια διαδρομή) στο Λεκανοπέδιο, συμπληρωματικά προς το μετρό, αποτελεί μια ρεαλιστική προοπτική με σημαντικά χαμηλότερο κόστος υλοποίησης σε σχέση με το μετρό, η οποία μπορεί να συνδεθεί και με την **ανάπλαση / αναβάθμιση** οδικών αξόνων και κεντρικών περιοχών. Ιδιαίτερα χρειάζεται να προβλεφθεί η σταδιακή και ιεραρχημένη πύκνωση του δικτύου σε περιοχές με μεσαία και υψηλή ζήτηση και σε αρμονική συνάρθρωση με τα υπόλοιπα δίκτυα ΜΣΤ. Προτεραιότητα θα πρέπει να δοθεί επίσης στην εξασφάλιση σημαντικού ποσοστού διαχωρισμού της κίνησης των νέων γραμμών από την υπόλοιπη κυκλοφορία, ώστε να εξασφαλίζεται αυξημένη εμπορική ταχύτητα και, άρα, μεγαλύτερη ελκυστικότητα του μέσου.

β. Λεωφορεία και τρόλεϊ

Στην Αττική λειτουργεί πυκνό δίκτυο γραμμών λεωφορείων (της πρώην ΕΘΕΛ) και τρόλεϊ (του πρώην ΗΛΠΑΠ), το οποίο διαρκώς αναπροσαρμόζεται ώστε να λειτουργεί συμπληρωματικά / τροφοδοτικά προς το επεκτεινόμενο δίκτυο των ΜΣΤ.

Ο στόλος της ΕΘΕΛ αποτελείται από 2.148 οχήματα (414 φυσικού αερίου και 1.734 diesel) που καλύπτουν 319 δρομολόγια, εξυπηρετώντας το 2010 419 εκατ. μετακινήσεις (πάνω από 1.100.000 επιβάτες ημερησίως)¹³. Το συνολικό δίκτυο των ΗΛΠΑΠ περιλαμβάνει 23 γραμμές, οι περισσότερες εκ των οποίων εξυπηρετούν πυκνοκατοικημένες περιοχές της πόλης διερχόμενες διαμπερώς από το κέντρο της Αθήνας. Ο στόλος περιλαμβάνει 366 τρόλεϊ (51 αρθρωτά), μεταφέροντας 82,5 εκατ. επιβάτες ετησίως (πάνω από 220.000 επιβάτες ημερησίως)¹⁴. Αξίζει να αναφερθεί ότι περισσότερα από τα μισά τρόλεϊ (190) είναι εφοδιασμένα με σύστημα τηλεματικής, το οποίο σχεδιάζεται να επεκταθεί και στο δίκτυο της ΕΘΕΛ, με στόχο τη βελτίωση της πληροφόρησης του επιβατικού κοινού.

Παρά τις σημαντικές βελτιώσεις των τελευταίων χρόνων (προμήθεια σύγχρονων, κλιματιζόμενων οχημάτων, σταδιακή εγκατάσταση δικτύου τηλεματικής, σταδιακή επέκταση δικτύου λεωφορειολωρίδων στα 51 χλμ.), το επίπεδο εξυπηρέτησης των λεωφορείων και τρόλεϊ παραμένει σχετικά χαμηλό, κυρίως εξαιτίας της χαμηλής εμπορικής ταχύτητας¹⁵ και αξιοπιστίας

¹³ Στοιχεία 2011 της ΕΘΕΛ ΑΕ (www.ethel.gr).

¹⁴ Στοιχεία 2011 της ΗΛΠΑΠ ΑΕ (www.athens-trolley.gr).

¹⁵ Η μέση ταχύτητα ποικίλλει μεταξύ 7χλμ / ώρα στο κέντρο της Αθήνας και 18 χλμ / ώρα στα προάστια, σε σύγκριση με τα 20 χλμ /ώρα που είναι ένας αποδεκτός μέσος όρος στην ΕΕ.



των δρομολογιών. Το πρόβλημα οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο μικρό μήκος του δικτύου λεωφορειολωρίδων¹⁶ και την πλημμελή προφύλαξή τους από τη διέλευση και τη στάθμευση άλλων οχημάτων, καθώς και από το συνολικό πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης του βασικού οδικού δικτύου της πρωτεύουσας.

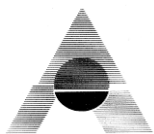
Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών της Περιφέρειας χρειάζεται να προβλεφθούν **συντονισμένες δράσεις ενίσχυσης** του δικτύου των λεωφορείων και τρόλει, όπως η αύξηση του μήκους των λεωφορειολωρίδων, ο αποτελεσματικότερος έλεγχος της στάθμευσης κατά μήκος των βασικών αστικών αρτηριών (που αποτελούν τους κύριους άξονες διέλευσης των επίγειων ΜΜΜ), η επέκταση εφαρμογών τηλεματικής, δράσεις βελτίωσης της πληροφόρησης του κοινού, κ.ά. Επιπλέον, κρίνεται σκόπιμο **να ενισχυθεί η συνέργεια του δικτύου του ΟΑΣΑ με τα δίκτυα δημοτικής συγκοινωνίας** –αξιοποιώντας τις αυξημένες δυνατότητες συντονισμού που παρέχει ο Καλλικράτης– ώστε να εξυπηρετούνται τοπικές ανάγκες αλλά και διαδημοτικές κινήσεις σε άξονες και διαδρομές που δεν καλύπτει το δίκτυο του ΟΑΣΑ. Η προσφάτως προταθείσα, στα πλαίσια της Μελέτης Μεταφορών του ΟΑΣΑ, ίδρυση αναβαθμισμένου δικτύου τύπου Bus Rapid Transit (BRT) – ένα είδος ταχέος λεωφορειόδρομου – κρίνεται ότι μπορεί να δώσει ικανοποιητικές λύσεις σε ορισμένες περιπτώσεις, δεν μπορεί όμως να εφαρμοστεί λόγω ειδικών χαρακτηριστικών σε αρκετούς από τους βασικούς αστικούς οδικούς άξονες, ενώ δεν υποκαθιστά παρά μόνο προσωρινά τα μεγαλύτερης χωρητικότητας και ανώτερης λειτουργικής ιεράρχησης ΜΣΤ. Είναι όμως μια λύση οικονομική που μπορεί να εφαρμοστεί και τμηματικά σε ένα άξονα.

2.3. Κύριο οδικό δίκτυο - Κυκλοφοριακή οργάνωση

Στην Περιφέρεια Αττικής κατά τα τελευταία χρόνια, με αφορμή και τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων, υλοποιήθηκαν σημαντικά έργα στον τομέα των οδικών μεταφορών, με πλέον αξιοσημείωτα:

- Την αναβάθμιση τμημάτων του ΠΑΘΕ και την πλήρη ανισοπεδοποίηση της Λεωφόρου Κηφισού ως το παραλιακό μέτωπο, έργο το οποίο ολοκλήρωσε τον λεγόμενο εξωτερικό δακτύλιο της Αθήνας, δημιουργώντας όμως παράλληλα και έναν ανυπέρβλητο φραγμό μεταξύ των δυτικών προαστίων και του κέντρου της πόλης.
- Την ολοκλήρωση της Αττικής Οδού και της Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού ως την Πανεπιστημιούπολη, με τις οποίες αναπτύχθηκε ένας ατελής περιφερειακός δακτύλιος σύνδεσης της βόρειας (ΠΑΘΕ / Αυλώνας) και της δυτικής (Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου / Μέγαρα) πύλης της Αττικής με το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» (διεθνής αεροπορική πύλη) και τα ανατολικά και νότια προάστια (μέσω της Λ. Κατεχάκη). Τμήμα αυτού του «εξωτερικού» δακτυλίου αποτελεί και η Δυτική Περιφερειακή Αιγάλεω, αυτοκινητόδρομος που συνδέει την Αττική Οδό με την Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου κατά μήκος του δυτικού ορίου του Λεκανοπεδίου.
- Την αναβάθμιση περιαστικών οδικών συνδέσεων, κυρίως των οδών εξυπηρέτησης ολυμπιακών εγκαταστάσεων, όπως η Λ. Μαραθώνος και η Λ. Βάρης-Κορωπίου.
- Την αναβάθμιση αστικών αρτηριών (Κηφισίας, Μεσογείων, κ.ά.), με έργα και παρεμβάσεις βελτίωσης της κυκλοφοριακής ροής, τα οποία περιλαμβάνουν απαγορεύσεις αριστερών στροφών και βελτιώσεις της σηματοδότησης, αλλά και ανισοπεδοποίηση ορισμένων

¹⁶ Τη στιγμή που στην Αθήνα λειτουργούν 51 χλμ. λεωφορειολωρίδων, στο Λονδίνο το δίκτυο εκτείνεται σε 512 χλμ., στο Παρίσι σε 477 χλμ., στο Βερολίνο σε 74 χλμ. και στη Βαρκελώνη σε 66 χλμ. (στοιχεία 2008 του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων που δημοσιεύθηκαν στην «Ελευθεροτυπία», 21.09.2009), γεγονός που αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία αν ληφθεί υπόψη ότι όλες οι προαναφερθείσες πόλεις διαθέτουν σαφώς πυκνότερο δίκτυο ΜΣΤ σε σχέση με την Αθήνα.



κρίσιμων κόμβων (ο ακτινικός όμως χαρακτήρας αυτών των παρεμβάσεων ήταν σε βάρος των στόχων της βιώσιμης κινητικότητας, αφού συνετέλεσαν στην βελτίωση της προσπελασιμότητας της κεντρικής περιοχής με ΙΧ.

Γενικώς τα έργα αυτά αναβάθμισαν σημαντικά το επίπεδο εξυπηρέτησης και την ποιότητα του βασικού οδικού δικτύου της Αττικής (αστικού και υπεραστικού). Εντούτοις, αυτή η σημαντική αναβάθμιση δεν κατάφερε να βελτιώσει τις συνολικές συνθήκες κίνησης, ούτε να συγκρατήσει τα φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης στην Περιφέρεια, γιατί συνέβαλε στη γένεση νέας κυκλοφορίας και την βελτίωση της ελκυστικότητας χρήσης του ΙΧ, τουλάχιστον πριν εμφανιστούν οι επιπτώσεις από την οικονομική κρίση. Υπολογίζεται ότι το 2008 το 55% των βασικών οδικών αξόνων λειτουργούσε σε συνθήκες κορεσμού, ενώ οι τότε εκτιμήσεις προέβλεπαν ότι ως το 2012 το ποσοστό αυτό θα έχει ανέλθει στο 95%. Αντίστοιχα, η μέση ταχύτητα κίνησης εντός του δακτυλίου είχε πέσει στα 11 χλμ./ώρα το 2006 έναντι 18χλμ./ώρα το 1996, ενώ εκτός δακτυλίου έφτασε στα 20 χλμ./ώρα από 22 χλμ./ώρα την ίδια περίοδο¹⁷. Είναι χαρακτηριστικό ότι και στην περίπτωση της Αττικής Οδού, παρά τη σημαντική μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τα περιβαλλοντικά οφέλη που παρατηρήθηκαν στα πρώτα χρόνια λειτουργίας, την τελευταία πενταετία παρατηρούνται τάσεις κορεσμού¹⁸. Εντονότερα φαινόμενα κορεσμού παρατηρούνται εξάλλου και στη Λ. Κηφισού, όπως και στην παραλιακή λεωφόρο (Ποσειδώνος), που μέχρι σήμερα θεωρείται τμήμα του «εξωτερικού» δακτυλίου.

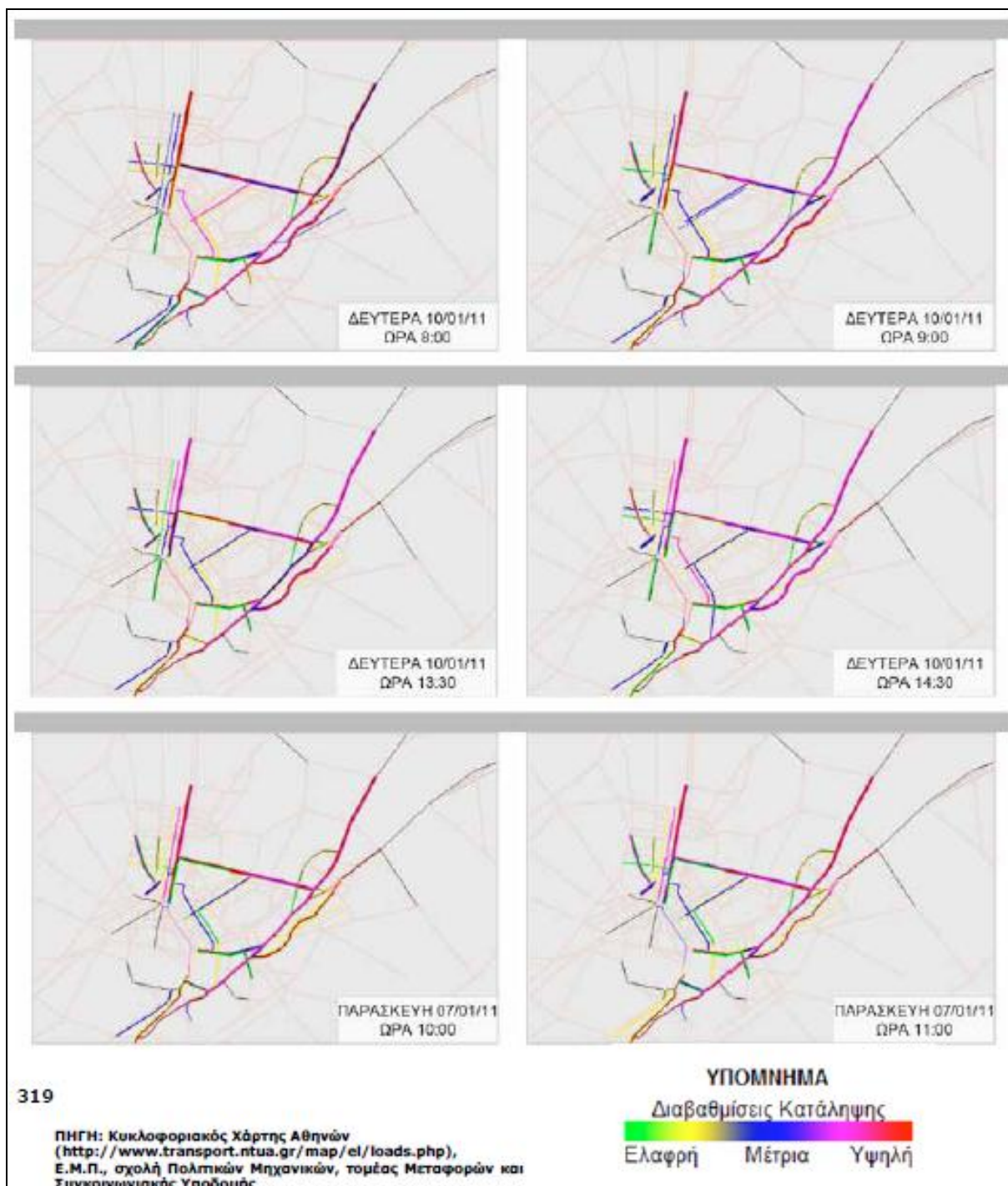
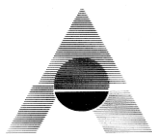
Η συνεχής αύξηση της τιμής της βενζίνης και οι έντονες πτωτικές τάσεις στην αγορά αυτοκινήτου σε περιβάλλον έντονης οικονομικής κρίσης τα τελευταία δύο χρόνια, φαίνεται πάντως πως έχουν επιδράσει θετικά σε αυτό τον τομέα, συντελώντας σε μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων κατά 15-30% στα τέλη του 2010¹⁹.

Σε κάθε περίπτωση όμως τα φαινόμενα συμφόρησης στο κέντρο της Αθήνας και στα υπερτοπικά κέντρα του Λεκανοπεδίου εξακολουθούν να υφίστανται, απαιτώντας **συντονισμένες δράσεις με στόχο την εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας και την αποθάρρυνση χρήσης του ΙΧ για τις μετακινήσεις προς και από τις κεντρικές περιοχές**. Σε αυτό το πλαίσιο, τα επόμενα χρόνια θα πρέπει να αποκλειστεί η συνέχιση της πολιτικής κατασκευής έργων βελτίωσης της κυκλοφοριακής ροής των ακτινικών λεωφόρων, καθώς αυτά δημιουργούν ευνοϊκές συνθήκες πρόσβασης στο κέντρο της πόλης με ΙΧ, συμβάλλοντας στην όξυνση του προβλήματος. Αντίθετα, κρίνεται σκόπιμο να **προωθηθούν παρεμβάσεις που ευνοούν την κίνηση των ΜΜΜ και τις «ήπιες» μορφές μετακίνησης**, παράλληλα με την ανάπτυξη του δικτύου ΜΣΤ.

¹⁷ Όπως παραπάνω.

¹⁸ Η μέση κυκλοφορία για το 2006 ξεπέρασε τα 270.000 οχήματα την ημέρα, έναντι 231.471 το 2004, οπότε δόθηκαν στην κυκλοφορία όλα τα κομμάτια του αυτοκινητόδρομου. Η κυκλοφορία το 2005 παρουσίασε αύξηση κατά 7,61%, ενώ το 2006 έκλεισε με νέα εκτίναξη κατά 8,42%. Το πιο προβληματικό κομμάτι είναι μεταξύ των κόμβων της Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας στη Μεταμόρφωση και της Δουκίσσης Πλακεντίας στο Χαλάνδρι, όπου το 2006 κινήθηκαν κατά μέσο όρο 72.000 οχήματα την ημέρα και καταγράφηκε αύξηση της κυκλοφορίας κατά 9% σε σχέση με το 2004. Πάντως η μεγαλύτερη τάση ανόδου της κυκλοφορίας παρατηρείται στον κλάδο σύνδεσης της Περιφερειακής Υμηττού με την Αττική Οδό, με ποσοστό 30%. Σύμφωνα με πιο πρόσφατα στοιχεία, η μέση ημερήσια κυκλοφορία έφτασε τα 370.000 οχήματα το 2009.

¹⁹ Β. Προφυλλίδης, «Η οικονομική κρίση ως ευκαιρία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων εμπορευματικών μεταφορών στην Αθήνα», 2010.



Σχήμα 2: Μέσος τυπικός κυκλοφοριακός φόρτος κεντρικών αρτηριών σε ώρες αιχμής

Πηγή: Ερευνητικό Πρόγραμμα ΕΜΠ: «Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνας και Πειραιά», Α' Φάση, Ιανουάριος 2011 (αρχική πηγή: Κυκλοφοριακός Χάρτης Αθηνών, ΕΜΠ)

Επιπλέον, τα τελευταία χρόνια έχει αναπτυχθεί σημαντικός αντίλογος σε σχέση με τις επιπτώσεις από την κατασκευή ή/και αναβάθμιση των κύριων περιφερειακών / περιαστικών



αξόνων της Περιφέρειας, ιδιαίτερα δε εφόσον αυτή η πολιτική υλοποιείται μέσω αποσπασματικών παρεμβάσεων χωρίς να εντάσσεται στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού. Το σημαντικότερο πρόβλημα αφορά στην εντεινόμενη διάχυση κεντρικών, εμπορικών και παραγωγικών λειτουργιών κατά μήκος των βασικών κυκλοφοριακών αξόνων και στην παράλληλη και συνεχή αύξηση των οικιστικών πυκνοτήτων σε περιαστικές και εξωαστικές περιοχές, ως απόρροια του πλημμελούς ελέγχου των χρήσεων γης και της δυσκολίας εφαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού ώστε η ζήτηση να διοχετευθεί σε οργανωμένους υποδοχείς. Το ορατό αποτέλεσμα είναι η ανάδυση νέων, «ασχεδιάστων» πόλων και κεντρικότητων στην περιφέρεια της Αττικής –και ιδίως στα Μεσόγεια, τα οποία παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση στην Περιφέρεια την τελευταία δεκαετία– με πολλαπλές επιπτώσεις σε περιβαλλοντικό και οικονομικό επίπεδο (κατανάλωση περιαστικού χώρου και φυσικών πόρων, ανεξέλεγκτη μετατροπή παραγωγικών γεωργικών εκτάσεων σε αστική γη, υψηλό κόστος υποδομών, αύξηση του μέσου μήκους μετακίνησης και ενθάρρυνση της χρήσης ΙΧ λόγω και της δεδομένης αδυναμίας κάλυψης των αναγκών με ΜΜΜ, κ.ά.).

Οι παραπάνω διαπιστώσεις καταδεικνύουν σαφώς την αναγκαιότητα **ανάσχεσης των φαινομένων γραμμικής ανάπτυξης**, μέσω του **ελέγχου των παρόδιων χρήσεων γης** στους υφιστάμενους και τους σχεδιαζόμενους άξονες. Επιπλέον (για λόγους που σχετίζονται και με την ανάγκη εξοικονόμησης πόρων), αναδεικνύεται η **ανάγκη βέλτιστης και ορθολογικής αξιοποίησης των υφιστάμενων υποδομών**. Επομένως, η δημιουργία νέων αξόνων κρίνεται σκόπιμο να εξετάζεται στο πλαίσιο της **ολοκλήρωσης κρίσιμων ελλειπουσών συνδέσεων** (που αναμένεται να αποφορτίσουν κρίσιμα, κορεσμένα τμήματα εντός ή πέριξ του αστικού ιστού), και όχι στη λογική της ολοκλήρωσης οδικών δακτυλίων, που αντανακλά τους σχεδιασμούς προηγούμενων ετών. Σε κάθε περίπτωση, η **σκοπιμότητα** κάθε νέας οδικής υποδομής θα πρέπει να τεκμηριώνεται **στο πλαίσιο υποστήριξης των στόχων του ευρύτερου χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού**.

2.4. Στάθμευση

Το ζήτημα της στάθμευσης αποτελεί μείζον πρόβλημα στο Λεκανοπέδιο της Αττικής, με αιχμή το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά, τα υπόλοιπα υπερτοπικά κέντρα και τις πυκνοκατοικημένες περιοχές κατοικίας. Η προβληματική διαχείριση της στάθμευσης λειτουργεί πολλαπλασιαστικά, έχοντας σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην κυκλοφορία τόσο των ΙΧ όσο και των ΜΜΜ, με σημαντικές έμμεσες συνέπειες σε περιβαλλοντικό επίπεδο. Είναι χαρακτηριστικό ότι λόγω της ανεξέλεγκτης παρόδιας στάθμευσης (που σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στην έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης), το 56% των δρόμων της πρωτεύουσας διαθέτουν μόνο μία λωρίδα κυκλοφορίας, παρόλο που μόλις το 11% έχει κατασκευαστεί με αυτά τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Αντίστοιχα, υπολογίζεται ότι ακόμη και μια ολιγόλεπτη κατάληψη του δρόμου μπροστά σε στάση λεωφορείου ή σε περίπτερο αρκεί για να υπερδιπλασιάσει τον χρόνο διέλευσης των οδηγών από το συγκεκριμένο σημείο, να διπλασιάσει την κατανάλωση καυσίμου και να αυξήσει κατά 30% με 70% τις εκπομπές CO.

Το πρόβλημα είναι εντονότατο στο κέντρο της Αθήνας, όπου σύμφωνα με πρόσφατες μελέτες του Πολυτεχνείου²⁰, κάθε μέρα γίνονται 1,6 εκ. σταθμεύσεις. Σύμφωνα δε με στοιχεία της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό, εντός του εσωτερικού οδικού δακτυλίου προσφέρονται 58.440 θέσεις στάθμευσης, από τις οποίες οι εκτός οδού με δημόσια χρήση είναι 25.060 και οι θέσεις παρά την οδό είναι 33.380 (με τις 22.010 να αφορούν σε παράνομη στάθμευση, δηλαδή

²⁰ Στοιχεία 2008 του ΕΜΠ που δημοσιεύθηκαν στην «Ελευθεροτυπία», 22.09.2009.



στροφές λεωφορείων, γωνίες δρόμων, πεζοδρόμια και πεζόδρομους, ράμπες για την κίνηση ατόμων με κινητικά προβλήματα). Το σύνολο της ζήτησης είναι 65.440 θέσεις με το έλλειμμα να εκτιμάται σε 7.000 θέσεις.

Στις περιοχές κατοικίας, έχει διαπιστωθεί ότι τα περισσότερα αυτοκίνητα καταλαμβάνουν την ίδια θέση για τουλάχιστον 5 ώρες, ενώ σε ζώνες όπου κυριαρχούν οι εμπορικές και επαγγελματικές χρήσεις είναι δύσκολη η εξεύρεση μιας θέσης επί 18 ώρες το 24ωρο. Το 80% των οδηγών αφήνει το αυτοκίνητό του στο δρόμο, ενώ το 40% των ΙΧ καταλαμβάνει παράνομες θέσεις (υπολογίζονται περίπου στις 20.000). Μάλιστα, στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου μεταξύ πλατείας Συντάγματος και Ομόνοιας, κατά τις εργάσιμες ώρες, μόνο ένα στα έξι ΙΧ σταθμεύει σε νόμιμη θέση²¹.

Μεγάλο μέρος του προβλήματος οφείλεται στην **έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης**, ειδικά στις περιοχές κατοικίας. Σύμφωνα με στοιχεία του ΕΜΠ²² οι θέσεις στάθμευσης σε στεγασμένους ή ανοιχτούς χώρους, δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης, σε ολόκληρο το Λεκανοπέδιο ανέρχονται σε 270.000 και υπολογίζεται ότι επαρκούν για να καλύψουν μόνο το 22% των αναγκών. Οι οδηγοί που έχουν θέση με το μήνα σε κάποιο parking μόλις που ξεπερνούν τους 10.000. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι, παρά το έλλειμμα σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης, τα περισσότερα parking έχουν ελεύθερες θέσεις, ακόμα και τις εργάσιμες ώρες, λόγω των υψηλών τιμών που αναγκάζουν πολλούς οδηγούς να προτιμούν την αναζήτηση δωρεάν θέσης παρά την οδό, παρόλο που η εξεύρεση θέσης απαιτεί επιπλέον οδήγηση από 5 έως και 20 λεπτά (υπολογίζεται ότι ένας οδηγός διανύει κατά μέσο όρο ένα χλμ. για να βρει θέση).

Η αντιμετώπιση του προβλήματος από τις αρχές εμφανίζεται αρκετά αδύναμη έως τώρα. Η κατασκευή χώρων στάθμευσης σε επιλεγμένους, περιφερειακούς και τερματικούς, σταθμούς του μετρό, δηλαδή το γνωστό σύστημα park & ride²³, έχει προχωρήσει με πολύ αργούς ρυθμούς έως τώρα. **Το πρόβλημα εμφανίζεται πολύ έντονο στην περίπτωση του προαστιακού σιδηροδρόμου (κλάδος προς Αεροδρόμιο)**, όπου μετά από τόσα χρόνια λειτουργίας δεν έχουν ακόμη δημιουργηθεί οι κατάλληλοι χώροι, παρά το γεγονός ότι η ίδια η χάραξη, στο μέσον της Αττικής Οδού, επιτάσσει την πρόσβαση στους σταθμούς με κάποιο μέσο μεταφοράς.

Όσον αφορά στη ρύθμιση της παρόδιας στάθμευσης, η πρώτη συστηματική προσπάθεια εφαρμογής συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης έγινε από τον Δήμο Αθηναίων, με καθορισμό θέσεων για μόνιμους κατοίκους και επισκέπτες. Ξεκίνησε το 2007 σε ένα μεγάλο μέρος του κέντρου (χωρισμένο σε 7 ζώνες) με 4.600 θέσεις, ενώ στις αρχές του 2010 επεκτάθηκε στις 5.700 θέσεις, με την ένταξη 5 νέων ζωνών σε γειτονικές περιοχές. Το σύστημα φαίνεται πως έχει καταφέρει να βελτιώσει τις συνθήκες στάθμευσης στην πόλη, αυξάνοντας την εναλλαγή στάθμευσης, επομένως επιτρέποντας σε περισσότερους οδηγούς να σταθμεύουν στην ίδια θέση εντός της ημέρας.

Ιδιαίτερα σοβαρό πρόβλημα, με σημαντικές επιπτώσεις στην κίνηση πεζών και οχημάτων, που συντελεί στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στην πόλη και στη διόγκωση των περιβαλλοντικών συνεπειών του τομέα των μεταφορών, αποτελεί η **προβληματική διαχείριση της κυκλοφορίας και, κυρίως, της στάθμευσης των οχημάτων τροφοδοσίας των**

²¹ Όπως παραπάνω.

²² Όπως παραπάνω.

²³ Το μέτρο συνδυάζεται με ανάλογη τιμολογιακή πολιτική έκπτωσης, με μείωση του τέλους στάθμευσης εφόσον γίνεται ακόλουθα χρήση του μετρό.



καταστημάτων. Πρόκειται για ζήτημα το οποίο αναφέρεται και στο Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο, όπου δίδεται η κατεύθυνση ρύθμισης των ωραρίων διανομής και η πρόβλεψη ειδικών θέσεων, εκτός και παρά την οδό, για την ομαλή διεξαγωγή της τροφοδοσίας στα αστικά κέντρα.

Στη ρίζα του προβλήματος βρίσκεται η αναποτελεσματικότητα του σχετικού θεσμικού πλαισίου, που περιλαμβάνει διαφορετικά καθεστώτα ρύθμισης με γεωγραφικές αλληλεπικαλύψεις. Στο ακόλουθο σχήμα φαίνεται συνοπτικά το ισχύον πλαίσιο για την τροφοδοσία στο κέντρο της Αθήνας, με τις χαρακτηριστικές αλληλεπικαλύψεις περιοχών και ωραρίων.

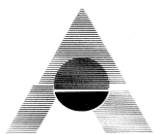
Σύννομη νομοθεσία για τροφοδοσία στην περιοχή των Αθηνών							
Ώρες	Διάταξη – περιοχή ισχύος						
	Εμπορικό τρίγωνο	Μπλε ζώνη		Δακτύλιος		Τροφοδοσία	
		<4τ (αφέλιμο)	>4τ (αφέλιμο)	<2,2τ (μέγιστο)	>2,2τ (μέγιστο)	<1,5τ (αφέλιμο)	>1,5τ (αφέλιμο)
0	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Green
1		Green	Green	Green	Green	Green	Green
2		Green	Green	Green	Green	Green	Green
3		Green	Green	Green	Green	Green	Green
4		Green	Green	Green	Green	Green	Green
5		Green	Green	Green	Green	Green	Green
6	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
7		Yellow	Red	Yellow	Green	Green	Red
8		Green	Red	Yellow	Green	Green	Red
9		Green	Red	Yellow	Green	Green	Red
10		Green	Red	Yellow	Green	Green	Red
11		Green	Red	Yellow	Green	Green	Red
12	Red	Red	Red	Green	Green	Green	Green
13		Red	Red	Green	Green	Green	Green
14		Red	Red	Green	Green	Green	Green
15		Red	Red	Green	Green	Green	Green
16		Red	Red	Green	Green	Green	Green
17		Red	Red	Green	Green	Green	Green
18	Red	Red	Red	Yellow	Green	Green	Green
19		Red	Red	Yellow	Green	Green	Green
20		Red	Red	Green	Green	Green	Green
21		Red	Red	Green	Green	Green	Green
22		Red	Red	Green	Green	Green	Green
23		Red	Red	Green	Green	Green	Green

Υπόμνημα :

Πλήρης απαγόρευση	Red
Μερική απαγόρευση	Yellow
Καμία απαγόρευση	Green

Σχήμα 3: Ισχύον θεσμικό πλαίσιο για τη ρύθμιση της τροφοδοσίας καταστημάτων στο κέντρο της Αθήνας

Πηγή: Β. Προφυλλίδης, «Η οικονομική κρίση ως ευκαιρία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων εμπορευματικών μεταφορών στην Αθήνα», 2010.



Για την αντιμετώπιση του προβλήματος απαιτείται μια δέσμη μέτρων διαφορετικού επιπέδου. Αφενός, χρειάζεται **ορθολογικός ανασχεδιασμός της χωροθέτησης των κέντρων συλλογής και διανομής εμπορευματικών φορτίων**, αφετέρου θα πρέπει να αποσαφηνιστεί το σχετικό **θεσμικό πλαίσιο για τα ωράρια κίνησης**, με έμφαση στην άρση των αλληλεπικαλύψεων και την απαγόρευση της τροφοδοσίας σε ώρες αιχμής στα υπερτοπικά κέντρα του λεκανοπεδίου. Πέραν αυτών, απαιτούνται **μέτρα φυσικού σχεδιασμού** (θέσεις παρά την οδό αλλά και εκτός οδού, όπου είναι δυνατόν) ενώ σε απώτερο ορίζοντα θα μπορούσε να εξεταστεί το θέμα της συνάρτησης της αδειοδότησης λειτουργίας καταστημάτων (τουλάχιστον των πολυκαταστημάτων και των super market) με την ύπαρξη κατάλληλου και επαρκούς χώρου φορτο-εκφόρτωσης.

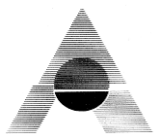
2.5. Υπεραστικές χερσαίες μεταφορές (ΚΤΕΛ, ΟΣΕ)

Στην Αθήνα λειτουργούν δύο τερματικοί σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων (ΚΤΕΛ) που εξυπηρετούν τις μετακινήσεις από και προς την Περιφέρεια. Ο σταθμός του Κηφισού (στη συμβολή με τη Λ. Αθηνών) καλύπτει την πλειονότητα των νομών, περιλαμβάνοντας τα ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας, Αρκαδίας, Άρτας, Αχαΐας, Γρεβενών, Δράμας, Έβρου, Ζακύνθου, Ηλείας, Ημαθίας, Θεσπρωτίας, Θεσσαλονίκης, Ιωαννίνων, Καβάλας, Καστοριάς, Κέρκυρας, Κεφαλονιάς, Κιλκίς, Κορίνθου, Λακωνίας, Λευκάδας, Μεσσηνίας, Ξάνθης, Πέλλας, Πρέβεζας, Ροδόπης, Σερρών, Φλώρινας και Χαλκιδικής. Ο σταθμός της οδού Λιοσίων (στην περιοχή Τρεις Γέφυρες) εξυπηρετεί την Κεντρική Ελλάδα, δηλαδή τα ΚΤΕΛ Εύβοιας, Ευρυτανίας, Θηβών, Καρδίτσας, Λάρισας, Λιβαδειάς, Μαγνησίας, Πιερίας, Φθιώτιδας και Φωκίδας.

Οι δύο σταθμοί βρίσκονται σε άμεση επαφή με το εθνικό οδικό δίκτυο (Ε.Ο. Αθηνών - Λαμίας και Ε.Ο. Αθηνών - Κορίνθου). Εντούτοις, η υποδομή τους είναι σε μεγάλο βαθμό πεπαλαιωμένη, ενώ το σημαντικότερο πρόβλημα είναι η δυσχέρεια πρόσβασης σε αυτούς με το δίκτυο ΜΜΜ. Ο σταθμός του Κηφισού είναι προσβάσιμος μόνο μέσω δύο λεωφορειακών γραμμών σχετικά χαμηλής συχνότητας διέλευσης (γραμμή εξπρές Χ93 του αεροδρομίου, διαδημοτική γραμμή 420 από Πειραιά / Αγ. Αναργύρους), καθώς και της πιο αξιόπιστης τοπικής γραμμής 051 από την Ομόνοια, ενώ ο σταθμός της Λιοσίων εξυπηρετείται οριακά (απόσταση βαδίσματος περίπου 10 λεπτών) από το δίκτυο του ΗΣΑΠ (σταθμός Κάτω Πατήσια), καθώς και από την πληθώρα λεωφορειακών γραμμών της οδού Λιοσίων (που όμως είναι χαμηλής συχνότητας και συνδέουν μόνο με τις δυτικές περιοχές του κέντρου και τα βορειο-δυτικά προάστια του λεκανοπεδίου). Στο πλαίσιο εκσυγχρονισμού των υπηρεσιών των ΚΤΕΛ και βελτίωσης της προσπελασιμότητας μέσω των ΜΜΜ, σχεδιάζεται η μεταφορά του κεντρικού τερματικού σταθμού στην περιοχή του Ελαιώνα (πλησίον του ομώνυμου σταθμού μετρό), ώστε να καταργηθούν οι δύο, προβληματικές από πολλές απόψεις, σημερινές θέσεις.

Οι ενδοπεριφερειακές επιβατικές μετακινήσεις εξυπηρετούνται από το ΚΤΕΛ Νομού Αττικής, το οποίο λειτουργεί επιπλέον και τη γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης. Στην Περιφέρεια Αττικής εκτελούνται δρομολόγια ακτινικά από το Πεδίο του Άρεως (Πλ. Αιγύπτου), όπου και βρίσκονται οι αφητηρίες, προς:

- Αεροδρόμιο - Ραφήνα,
- Ραφήνα - Ν.Μάκρη - Μαραθώνα,
- Ωρωπό - Αγ. Αποστόλους,
- Λαύριο - Σούνιο,
- Μέγαρο και
- Βίλλια - Ερυθρές.



Το ΚΤΕΛ Αττικής διαθέτει 136 λεωφορεία και μεταφέρει ετησίως περίπου 8.000.000 επιβάτες²⁴.

Η λειτουργία των αφετηριών του ΚΤΕΛ Αττικής στο κέντρο της πόλης, και μάλιστα διασκορπισμένα κατά μήκος της οδού Μαυρομματαίων στο Πεδίο του Άρεως και στη συμβολή Ιουλιανού - Μαυρομματαίων στην Πλ. Αιγύπτου (καθώς ο χώρος που διαμορφώθηκε σχετικά πάνω στην Πλ. Αιγύπτου δεν χρησιμοποιείται), επιβαρύνει σε ένα βαθμό τις κεντρικές αρτηρίες της πόλης και τους γύρω κόμβους. Από την άλλη μεριά, παρέχει αυξημένη δυνατότητα πρόσβασης στο επιβατικό κοινό, ακόμη και με τα πόδια από τους κατοίκους των γειτονικών περιοχών. Η μεταφορά των αφετηριών εκτός κέντρου στο μέλλον, συναρτάται ιδανικά υπό την προϋπόθεση της ολοκλήρωσης των επεκτάσεων του μετρό και του προαστιακού σιδηροδρόμου κατά μήκος των βασικών αξόνων εξυπηρέτησης (κυρίως το Λαύριο και τη Ραφήνα).

Όσον αφορά τους τερματικούς σταθμούς του Υπεραστικού Σιδηροδρόμου, ο επιβατικός Σταθμός Λαρίσης βρίσκεται σε στάδιο ανασχεδίασης και αναβάθμισης, ώστε να αποτελέσει τον Κεντρικό Επιβατικό Σιδηροδρομικό Σταθμό της Αθήνας (τα σχετικά όμως έργα έχουν μείνει ημιτελή και πρέπει να ολοκληρωθούν), ενώ το ίδιο συμβαίνει και με τον κομβικό σταθμό του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών (ΣΚΑ). Υπάρχει και ο ανακαινισμένος σταθμός Πειραιά, που λόγω της μη ολοκλήρωσης των έργων αναβάθμισης του σιδηροδρομικού διαδρόμου ΣΚΑ-Αθήνα-Πειραιά, υπολειτουργεί με περιορισμένο αριθμό προαστιακών δρομολογίων να καταλήγει σ' αυτόν.

Απαραίτητη κρίνεται η συντομότερη δυνατή ολοκλήρωση των τερματικών εμπορευματικών σταθμών του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο και τον λιμένα Ικονίου, προκειμένου σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του Εμπορευματικού Κέντρου στο Θριάσιο, να ενταχθεί στο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών της Αττικής.

2.6. Λιμενική υποδομή

Η λιμενική υποδομή της Αττικής περιλαμβάνει τέσσερα λιμάνια εθνικής και διεθνούς εμβέλειας, τον Πειραιά (με την εκτεταμένη λιμενική του ζώνη που περιλαμβάνει το κύριο επιβατικό λιμάνι και το εμπορευματικό λιμάνι του Κερασινίου - Ικονίου), το Λαύριο, τη Ραφήνα και την Ελευσίνα.

Το συνεχώς αναβαθμιζόμενο διεθνές λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο λιμάνι σε κίνηση επιβατών στη Μεσόγειο, ενώ εξυπηρετεί παράλληλα σημαντική εμπορευματική κίνηση. Απαρτίζεται από τρεις τομείς, με σαφώς διαχωρισμένες και αυτόνομες λειτουργίες:

- Το (Κεντρικό) Επιβατικό λιμάνι με πέντε σταθμούς εσωτερικού και έναν εξωτερικού,
- Το Εμπορικό λιμάνι (Δραπετσώνα - Κερασίσι - Ν. Ικόνιο), το οποίο εξυπηρετεί τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και συνιστά σημαντικό κόμβο μεταφόρτωσης εμπορευμάτων (trans-shipment) και
- Την Επισκευαστική Ζώνη (Πέραμα, Σαλαμίνα).

Το λιμάνι του Λαυρίου επικεντρώνεται σε επιβατικές και τουριστικές δραστηριότητες προς και από το νησιωτικό σύμπλεγμα του Αιγαίου και σε μικρότερο βαθμό σε εμπορικές. Το λιμάνι του Λαυρίου βρίσκεται σήμερα σε φάση ανάπτυξης με σημαντικά λιμενικά έργα να έχουν πρόσφατα ολοκληρωθεί, ενώ εξίσου σημαντικά έργα βρίσκονται σε εξέλιξη και θα ολοκληρωθούν εντός της επόμενης πενταετίας. Η συμβολή του λιμένα Λαυρίου στην αναδιάρθρωση των θαλασσίων μεταφορών της χώρας αναμένεται να είναι σημαντική εφόσον υλοποιηθούν οι απαραίτητοι χερσαίοι άξονες, περιλαμβάνοντας την αναβάθμιση της οδού Μαρκόπουλου - Λαυρίου, κυρίως

²⁴ Στοιχεία 2011 της ΚΤΕΛ Αττικής ΑΕ (<http://www.ktelattikis.gr/company/profile.html>).



όμως τη σιδηροδρομική σύνδεση (επέκταση προαστιακού σιδηροδρόμου), που θα βελτιώσουν σημαντικά την πρόσβασή του.

Μεγάλη επιβατική κίνηση προς τα νησιά των Κυκλαδων εξυπηρετεί το λιμάνι της Ραφήνας, το οποίο παράλληλα εξυπηρετεί μικρή εμπορευματική κίνηση εσωτερικού. Το κύριο πρόβλημα του λιμένα Ραφήνας είναι ότι το μεταφορικό έργο που αναλαμβάνει είναι αναντίστοιχο τόσο με τη χωρητικότητά του (αποτελεί πλήρως τεχνητό λιμάνι, γεγονός που έχει οδηγήσει σε ολοένα και μεγαλύτερα λιμενικά έργα) όσο και με τη θέση του, εντός του αστικού ιστού της πόλης, με αποτέλεσμα οι συνθήκες πρόσβασης να διαταράσσουν τη φυσιογνωμία της πόλης και του θαλάσσιου μετώπου. Στην προοπτική της υλοποίησης της σιδηροδρομικής του σύνδεσης (επέκταση του προαστιακού), θα μπορούσε να εξεταστεί η προοπτική να αναλάβει εξειδικευμένο ρόλο, φιλοξενώντας ιπτάμενα δελφίνια και τη σύνδεση με τη Ν. Εύβοια.

Ο λιμένας της Ελευσίνας αποτελεί σημαντικό εμπορικό λιμένα και θεωρείται εναλλακτικά ως συμπληρωματικός του Πειραιά στη διακίνηση φορτίων για τη περιοχή της Αττικής. Σημαντικό πρόβλημα αποτελεί η θέση του, στην καρδιά της πόλης, και έχει ήδη προταθεί, μέσω του τοπικού ΓΠΣ, η μεταφορά του προς τα δυτικά της πόλης.

Τοπικοί λιμένες λειτουργούν στα νησιά της Περιφέρειας και στην Τροιζηνία και εξυπηρετούν το σύνολο των αναγκών τους. Πορθμειακές συνδέσεις με τη Νότια Εύβοια λειτουργούν στον Ωρωπό και στην Αγία Μαρίνα.

Μαρίνες και λοιποί τοπικοί λιμένες λειτουργούν στον Άλιμο, την Ανάβυσσο, τη Βουλιαγμένη, τη Γλυφάδα, τη Ζέα, το Λαύριο, το Πόρτο Ράφτη και το Φάληρο (Φλοίσβος). Λειτουργούν επίσης και ιδιωτικοί τουριστικοί λιμένες.

Σε ό,τι αφορά στην ανάπτυξη της λιμενικής υποδομής της Περιφέρειας και τον προβλεπόμενο ρόλο κάθε λιμένα, το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης προωθεί τον ενιαίο σχεδιασμό και διαχείριση όλου του λιμενικού συστήματος («σύστημα λιμένων Αττικής»), με σταδιακή μεταφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από τον κεντρικό λιμένα του Πειραιά στους λιμένες της Ραφήνας και του Λαυρίου. Η κατεύθυνση για τον κεντρικό λιμένα του Πειραιά είναι να εξακολουθεί να διατηρεί ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, κυρίως για την περιοχή του Αργοσαρωνικού, να εξειδικευτεί στον κλάδο της κρουαζιέρας, ενώ σημαντικό τμήμα του να αποδοθεί αναβαθμισμένο στην αστική περιοχή των παράκτιων ΟΤΑ της ευρύτερης πόλης του Πειραιά. Οι σχετικές προτάσεις του ΓΠΧΣΑΑ παραμένουν επίκαιρες και θα μπορούσαν να επιδιωχθούν στο πλαίσιο της εθνικής λιμενικής πολιτικής (εξειδίκευση του έργου των επιβατικών λιμένων της Περιφέρειας), **σε συνδυασμό με την υλοποίηση των απαραίτητων έργων αναβάθμισης των χερσαίων (κυρίως σιδηροδρομικών) τους συνδέσεων** –και λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς από τα τεχνικά χαρακτηριστικά κάθε ενός.

Ως προς τις εμπορευματικές μεταφορές, το τμήμα του Ικονίου - Περάματος, σε συνδυασμό με τις εγκαταστάσεις του λιμένα της Ελευσίνας και της ευρύτερης παράκτιας περιοχής μαζί με τις εγκαταστάσεις ναυπηγοεπισκευών στο Πέραμα και το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου Πεδίου, προβλέπεται να αποτελέσουν ένα **κοινό σύνολο εμπορευματικών και συνδυασμένων μεταφορών** καθώς και παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής (logistics). Στο ευρύτερο σύστημα λιμένων της Περιφέρειας θα μπορούσαν ακόμη να ενταχθούν οι λιμένες Κορίνθου και Χαλκίδας (εφόσον ενισχυθούν), ώστε να συμπληρώσουν τη θαλάσσια εμπορευματική υποδομή της ευρύτερης βιομηχανικής και χονδρεμπορικής περιοχής της Αττικής.



2.7. Αεροδρόμια

Το 2001 έλαβε χώρα η έναρξη λειτουργίας του νέου διεθνούς αερολιμένα «Ελ. Βενιζέλος», το οποίο καθιερώνει την Αθήνα ως τον πρωτεύοντα διεθνή αεροπορικό κόμβο της Ελλάδας, όσον αφορά τόσο στις διεθνείς συνδέσεις όσο και τις εθνικές συνδέσεις με τα πολυάριθμα περιφερειακά αεροδρόμια της ηπειρωτικής Ελλάδας και των νησιών. Με την αποπεράτωση το 2004 της Αττικής Οδού και την αναβάθμιση της οδού Βάρης - Κορωπίου, καθώς και της σιδηροδρομικής σύνδεσης (προαστιακός σιδηρόδρομος και μετρό), έχει βελτιωθεί ουσιαστικά η προσπελασιμότητα και η ελκυστικότητά του.

Επιπλέον, στην Περιφέρεια υπάρχουν το στρατιωτικό αεροδρόμιο της Ελευσίνας και το τοπικό αεροδρόμιο του Τατοΐου, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν στο πλαίσιο καταστάσεων έκτακτης ανάγκης (π.χ. κατάσβεση πυρκαγιών), χωρίς όμως να είναι επαρκή με τη σημερινή τους υποδομή για να καλύψουν τακτικές ανάγκες της πολιτικής αεροπορίας.

3. Ο σχεδιασμός του νέου ΡΣΑ και η κριτική των θέσεων του ΣΕΣ

Οι αρχές της διαδικασίας σχεδιασμού μεταφορών επιπέδου ενός Ρυθμιστικού Σχεδίου, βασίζονται σε μια ζωντανή, εξελισσόμενη και σύμμικτη διαδικασία που διαμορφώνεται σε δυο επίπεδα:

-επιχειρησιακός σχεδιασμός, βασισμένος σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης της ζήτησης μετακινήσεων και μεταφορών, που να υπηρετεί τις αρχές του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού. Ο επιχειρησιακός σχεδιασμός καλύπτει κυλιόμενα πενταετή (συνήθως, για λόγους άμεσης συσχέτισης με αντίστοιχα προγράμματα χρηματοδότησης και υλοποίησης) προγράμματα δομικών και διαχειριστικών παρεμβάσεων, στα πλαίσια του στρατηγικού σχεδιασμού, που είναι μακροπρόθεσμος (συνήθως από 10 – 30 χρόνια) και εμπεριέχει τις βασικές κατευθύνσεις και το προγραμματικό όραμα – στόχο του υπό θεσμοθέτηση γενικού χωροταξικού / πολεοδομικού / συγκοινωνιακού / περιβαλλοντικού σχεδιασμού.

-στρατηγικός σχεδιασμός δομικών παρεμβάσεων κλίμακας, ενταγμένος στην εξυπηρέτηση των στόχων του ενιαίου και καθολικού πολεοδομικού, χωροταξικού, συγκοινωνιακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού και ανασυγκρότησης της περιοχής εφαρμογής του Ρυθμιστικού Σχεδίου, στα πλαίσια του αντίστοιχου ευρύτερου σχεδιασμού για την χώρα.

Στην περίπτωση του ΡΣΑ 2021, επελέγη από την Διοίκηση ο χρονικός ορίζοντας της δεκαετίας, ο οποίος όμως δεν αφορά μόνο έργα των οποίων η υλοποίηση θα περατωθεί εντός των χρονικών ορίων αυτής, αλλά και έργα ή άλλες παρεμβάσεις, των οποίων οι διαδικασίες υλοποίησης θα ωριμάσουν και θα δρομολογηθούν εντός αυτής της χρονικής περιόδου (με ολοκλήρωση μετά το πέρας αυτής), επειδή θεωρούνται απαραίτητα για την πραγμάτωση των στόχων του προς θεσμοθέτηση χωροταξικού, πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού, όπως αποτυπώνεται στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο

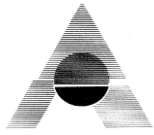
Το νέο ΡΣΑ δεν εκπονείται πάνω σ'ένα άγραφο χάρτη και είναι προφανές ότι υπάρχει συνέχεια και μετεξέλιξη στον γενικό σχεδιασμό, μέσα από την ωρίμανση και επαναξιολόγηση των



δομικών παρεμβάσεων, ρυθμίσεων και πολιτικών που εφαρμόστηκαν από την εποχή που θεσμοθετήθηκε το προηγούμενο Ρυθμιστικό μέχρι σήμερα, καθώς και των συνακόλουθων επιπτώσεων αυτών. Είναι προφανές ότι κατά την διάρκεια αυτής της διαδικασίας, πέρα από τις τομεακές συνεργασίες που υπήρξαν με τους συναρμόδιους φορείς και Υπουργεία (διαρκής διαδικασία), αξιοποιήθηκαν κατάλληλα και όλες οι υπάρχουσες γενικές ή τομεακές πολεοδομικές και συγκοινωνιακές μελέτες για την Αθήνα και την Αττική που έγιναν στο μεταξύ, ενώ αποδελτιώθηκαν όλες οι υπάρχουσες προτάσεις, προγραμματισμοί και σχεδιασμοί των επί μέρους φορέων, ιδιαίτερα δε όσον αφορά έργα που για διάφορους λόγους καθυστέρησε η υλοποίησή τους, μολονότι παρουσίαζαν ωριμότητα ή σημαντικό βαθμό σκοπιμότητας από πολυκριτηριακής πλευράς (συμβολή στον πολεοδομικό, χωροταξικό, συγκοινωνιακό / κυκλοφοριακό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό). Για παράδειγμα οι επιλογές που εντάχθηκαν στην πρόταση του υπό δημόσια διαβούλευση νέου ΡΣΑ 2021 όσον αφορά μέτρα, έργα και ρυθμίσεις για τον τομέα «Μεταφορές, Μετακινήσεις, Δίκτυα», προήλθαν από κριτική θεώρηση των προτάσεων παλαιότερων ή πρόσφατων δόκιμων γενικών ή τομεακών συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών (πχ Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό, Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Προαστιακού Σιδηροδρόμου, Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Υποδομής Μεταφορών, Μελέτες για τα Συγχρηματοδοτούμενα Μεγάλα Συγκοινωνιακά Έργα, Μελέτη Επεκτάσεων του Δικτύου Τραμ, Γενικές Μελέτες Μεταφορών του ΟΑΣΑ, Ερευνητικά Προγράμματα για την εφαρμογή των Αρχών του Ενιαίου Κυκλοφοριακού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού, για την δημιουργία Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών, για την μετατροπή του άξονα της Πανεπιστημίου σε άξονα ροής πεζών, ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας κλπ). Η κριτική αυτή θεώρηση έγινε με βάση το φίλτρο του σκοπούμενου πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού και της εκτίμησης του βαθμού συμβολής κάθε μιάς από αυτές στην εξυπηρέτηση των στόχων του. Δεν αγνοήθηκε καμιά μείζονος σημασίας συγκοινωνιακή πρόταση ή σχεδιασμός που να έχει υποστήριξη από μια τέτοια μελετητική τεκμηρίωση ή έναν ώριμο πολεοδομικό / αναπτυξιακό σχεδιασμό. Ετσι λοιπόν θεωρούμε τουλάχιστον ατυχή τον χαρακτηρισμό από τον ΣΕΣ («Θέσεις του ΣΕΣ για το Νέο ΡΣΑ») της συγκοινωνιακής πρότασης του Σχεδίου ως «μη ολοκληρωμένη, αναπτυξιακή και περιβαλλοντική», δεδομένου ότι όπως φαίνεται είτε έχει γίνει ελλιπής ανάγνωση του σχεδίου νόμου του νέου ΡΣΑ 2021, των παραρτημάτων αυτού και του σχεδίου δράσης που το εξειδικεύει, είτε υπάρχει δομική διαφωνία για το μοντέλο ανάπτυξης της πόλης και της περιφέρειας γενικότερα, καθώς και για την επιλογή των πλέον κατάλληλων μεταφορικών εργαλείων για την υποστήριξή του.

Στο νέο ΡΣΑ 2021 πέρα από την δυνατότητα του όποιου εμπλουτισμού της αρχικής πρότασης μέσα από την διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης, στον βαθμό που δεν φαλκιδεύεται η βασική στόχευση του Σχεδίου, προβλέπεται η δυνατότητα ανάδρασης μέσω συνδυασμένης πολεοδομικής και συγκοινωνιακής μελέτης μεσομακροπρόθεσμου χαρακτήρα, με βάση την οποία μπορούν να γίνουν συμπληρώσεις ή διορθώσεις δικτύων μεταφορών (ΜΣΤ κλπ), εφόσον διασφαλίζεται η συμμόρφωση των τελικών επιλογών με τις βασικές αρχές και στόχους του Σχεδίου.

Είναι προφανές ότι στο εξής, θα πρέπει με βάση τις πολεοδομικές κατευθύνσεις του νέου ΡΣΑ που θα θεσμοθετηθεί, να εξειδικευτούν στον χώρο οι προβλέψεις εξέλιξης των προγραμματικών μεγεθών κατανομής του πληθυσμού και των θέσεων απασχόλησης, σε συνάρτηση και με το



εισόδημα, έτσι ώστε να τροφοδοτηθεί μια νέα γενική συγκοινωνιακή μελέτη που θα επαναπροσδιορίσει τις επιλογές του σχεδίου, αξιολογώντας τις μέχρι τότε επιδόσεις του συγκοινωνιακού συστήματος και των έργων που θα υλοποιηθούν στο μεταξύ, από την σκοπιά της συμβολής στην πραγματοποίηση των στόχων του χωροταξικού, πολεοδομικού, κυκλοφοριακού / συγκοινωνιακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού.

Ο σχεδιασμός του νέου, υπό δημόσια διαβούλευση, ΡΣΑ 2021, ενσωματώνει τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, της αειφορίας, της ανάδειξης των ιστορικών κέντρων της πρωτεύουσας και των υπερτοπικών κέντρων της («Μητροπολιτικών Κέντρων» και «Διαδημοτικών Κέντρων Ευρείας Ακτινοβολίας» σύμφωνα με την πρόταση του νέου ΡΣΑ 2021), της συγκράτησης της ανεπιθύμητης αστικής διάχυσης σε εξωαστικές περιοχές και της εστιασμένης ανάπτυξης πάνω σε επιθυμητά προς τόνωση κέντρα Χωρικών Ενοτήτων (καθώς και πόλους ανάπτυξης), υποστηριζόμενα από δίκτυα MMM σταθερής τροχιάς, με βάση τις αρχές του Ενιαίου Πολεοδομικού / Χωροταξικού και Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού.

Η διαδικασία αυτή αφορά την μελλοντική διαμόρφωση της συνεκτικής πόλης ως χώρου ζωντανού, πολυκεντρικού και πολυλειτουργικού, η ανάπτυξη του οποίου θα υποστηρίζεται από ένα άρτιο και συνεκτικό δίκτυο Δημόσιας Συγκοινωνίας, ιεραρχημένο, διατροπικό (συνδυασμένο μεταξύ των διαφόρων μέσων και υποσυστημάτων), διαλειτουργικό και αλληλοσυμπληρούμενο από ήπιες μορφές και δίκτυα μετακίνησης (πεζόδρομων, ποδηλατόδρομων, οικολογικών μικρολεωφορείων διασύνδεσης των σταθμών των μέσων σταθερής τροχιάς με τις εκατέρωθεν γειτονίες και οικισμούς, σε συνδυασμό με οργάνωση ζωνών ήπιας κυκλοφορίας πχ Ζώνες 20 και Ζώνες 30 σε επίπεδο γειτονιών κ.ο.κ.).

Το δίκτυο αυτό θα διαπλέκεται με τους τερματικούς σταθμούς και τα δίκτυα των υπεραστικών συγκοινωνιακών μέσων (σιδηροδρομικοί σταθμοί, σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων, λιμάνια, αεροδρόμια), ώστε να ολοκληρώνει με απρόσκοπτη συνέχεια και «χωρίς ραφές» (seamless) τα διευρωπαϊκά μεταφορικά δίκτυα με το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά, καθώς και μεταξύ τους.

Ο στόχος του σχεδιασμού είναι η συμπαγής πόλη και η επίτευξη της ελάχιστης εκείνης πυκνότητας που σε συνδυασμό με την πολυκεντρικότητα και την κατάλληλη μίξη των χρήσεων να καθιστά βιώσιμη και λειτουργική τη Δημόσια Συγκοινωνία, έτσι ώστε οι μετακινήσεις στην ευρύτερη περιοχή της πόλης να εξαρτώνται κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους από αυτήν. Παράλληλα στοχεύεται η αξιοποίηση του Πρωτεύοντος Δικτύου Δημόσιας Συγκοινωνίας (αστικά και προαστιακά / περιφερειακά μέσα σταθερής τροχιάς), ως εργαλείου οργάνωσης του χώρου για την υποστήριξη της πολυκεντρικής δομής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής του μητροπολιτικού συγκροτήματος Αθήνας – Αττικής (εστιασμένη ανάπτυξη με κορμό τα δίκτυα MMM σταθερής τροχιάς / transit oriented city development).

Συγκεκριμένα, οι ειδικότερες αρχές και στόχοι της πολιτικής μεταφορών που εναρμονίζονται με τους ευρύτερους πολεοδομικούς και χωροταξικούς στόχους των ρυθμίσεων για την Πρωτεύουσα, παρουσιάζονται στο άρθρο 27 του σχεδίου νόμου, όπου αναφέρονται επί λέξει τα εξής:

«... Οι ειδικότεροι στόχοι της πολιτικής μεταφορών είναι :

α) Η ενίσχυση της συνεκτικής πόλης και της πολυκεντρικότητας μέσω της ανάσχεσης της γραμμικής ανάπτυξης κατά μήκος των οδικών αξόνων και της εφαρμογής των αρχών του



ενιαίου χωροταξικού / πολεοδομικού και κυκλοφοριακού / συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Αναπροσανατολισμός της χωρικής ανάπτυξης, με εστίαση στα επιλεγμένα κέντρα των Χωρικών Ενοτήτων που θα εξυπηρετούνται, κατά προτεραιότητα, από τα δίκτυα και τους σταθμούς των ΜΣΤ..

β) Ο ανασχεδιασμός και η πύκνωση του δικτύου Δημόσιας Συγκοινωνίας, με τελικό στόχο την εξυπηρέτηση ποσοστού 50% των καθημερινών μετακινήσεων. Προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των βασικών ροών καθημερινών μετακινήσεων και μεταφορών εμπορευμάτων από τα δίκτυα των ΜΣΤ.

γ) Η εναρμόνιση της πολιτικής μεταφορών με την πολιτική εξοικονόμησης φυσικών και οικονομικών πόρων, στο πλαίσιο της βιωσιμότητας των Δημόσιων Συγκοινωνιών, της αναβάθμισης του περιβάλλοντος, της μείωσης των αρνητικών επιπτώσεων σε επίπεδο εθνικής οικονομίας, της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους στην χρήση ανά μεταφορικό μέσο, της βελτίωσης της ποιότητας ζωής στα αστικά κέντρα και της ανάσχεσης του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής.

δ) Ο περιορισμός κατασκευής νέων αυτοκινητοδρόμων και η εκλογίκευση εν γένει της χρήσης επιβατικού ΙΧ στην Αττική.

ε) Η οργάνωση της κυκλοφορίας σε επίπεδο Δήμων και Πολεοδομικών Ενοτήτων, με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης (Δημόσια Συγκοινωνία, ποδήλατο, περπάτημα)..

στ) Η ελαχιστοποίηση των διαμπερών μετακινήσεων με ΙΧ στην ευρύτερη κεντρική περιοχή της Χωρικής Ενότητας Αθήνας - Πειραιά και η ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης.

ζ) Η αναβάθμιση του ρόλου της Αθήνας και της Αττικής ως εθνικού και διεθνούς κόμβου μεταφορών και, ειδικότερα, κόμβου συνδυασμένων μεταφορών.

Μέσα για την επίτευξη των παραπάνω στόχων είναι :

α) Η επέκταση και αναβάθμιση της δημόσιας Συγκοινωνίας μητροπολιτικής εξυπηρέτησης, με κορμό τα δίκτυα των ΜΣΤ. Ιεράρχηση, καθορισμός και χωροθέτηση των επί μέρους δικτύων και μέσων με βάση τα ειδικά χαρακτηριστικά τους και τη δυνατότητα συμβολής τους στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό.

β) Η αναδιάρθρωση και η ενίσχυση των τοπικών και διαδημοτικών γραμμών Λεωφορείων και Τρόλλεϋ σε ρόλο συμπληρωματικό ή τροφοδοτικό των ΜΣΤ και η δημιουργία Συγκοινωνιακών Κέντρων / Σταθμών Μετεπιβίβασης σε κομβικά σημεία.

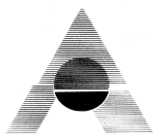
γ) Η ορθολογική διαχείριση του οδικού δικτύου, σε συνδυασμό με τη λήψη μέτρων για την παράκαμψη από το ΙΧ των κεντρικών περιοχών των Πολεοδομικών Ενοτήτων, ιδιαίτερα για ακτινικές και διαμπερείς, ως προς την κεντρική περιοχή της Χωρικής Ενότητας Αθήνας - Πειραιά, μετακινήσεις.

δ) Η ανάκτηση του δημόσιου χώρου, μέσω της αναβάθμισης και της επέκτασης του δικτύου κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων και της χωροθέτησης θέσεων στάθμευσης ιδιωτικής χρήσης εκτός οδού σε περιοχές κατοικίας, σε συνδυασμό με προγράμματα αστικών αναπλάσεων,

ε) Η πολιτική στάθμευσης, ως συμπληρωματικό εργαλείο κυκλοφοριακής οργάνωσης, στην κατεύθυνση αποθάρρυνσης της χρήσης ΙΧ για προσπέλαση σε κορεσμένες κυκλοφοριακά περιοχές, σε περιοχές καλά εξυπηρετούμενες από δημόσια Συγκοινωνία και γενικά στις καθημερινές μετακινήσεις.

στ) Η αναβάθμιση των υπεραστικών μεταφορικών υποδομών και βασικών τερματικών σταθμών της Αττικής και η λειτουργική τους διασύνδεση και διεπαφή σε κομβικά σημεία.

ζ) Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και ιδιαίτερα της τηλεματικής με σκοπό, κυρίως, την αποτελεσματικότερη διαχείριση της ζήτησης των μετακινήσεων, της κυκλοφορίας, του διατιθέμενου αποθέματος χώρων στάθμευσης και του στόλου των επιφανειακών μέσων μετακίνησης.



η) Η σύνταξη σύγχρονων προδιαγραφών όσον αφορά στις κατευθύνσεις σχεδιασμού των μεταφορών, στην εκπόνηση μελετών, καθώς και στον φυσικό σχεδιασμό και τη σήμανση.

4. Γενικές ή τομεακές συγκοινωνιακές μελέτες, οι οποίες αξιολογούνται και επικαιροποιούνται ανά πενταετία, αναθεωρούν και εξειδικεύουν σταδιακά το σχεδιασμό του Συστήματος Μεταφορών για την Αττική...»

Οι βασικοί στόχοι του επιχειρησιακού σχεδιασμού που αφορούν την απόδοση έμφασης και προτεραιότητας στην ανάπτυξη των ΜΜΜ (με ανάλογη αύξηση του μεριδίου τους στις καθημερινές μετακινήσεις) είναι:

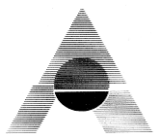
- Μείωση της χρήσης του ΙΧ, κατ'εξοχήν στις μετακινήσεις εργασίας (commuting)
- Ανακατανομή της χρήσης της διαθέσιμης οδικής υποδομής προς όφελος της Δημόσιας Συγκοινωνίας, με λήψη περαιτέρω μέτρων ευνόησης αυτής μέσω διάφορων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (αποκλειστικοί διάδρομοι κίνησης ή αποκλειστικές και κατά προτεραιότητα λωρίδες κυκλοφορίας, απόδοση προτεραιότητας στις διασταυρώσεις με επενεργούμενη σηματοδότηση κλπ).
- Ορθολογική αναδιάρθρωση των Δημόσιων Συγκοινωνιών, που κατηγοριοποιούνται ως κατωτέρω:

-Το Πρωτεύον Σύστημα Δημόσιων Συγκοινωνιών μητροπολιτικής εξυπηρέτησης που αποτελείται στην τελική του εικόνα από μέσα σταθερής τροχιάς (αστικοί και προαστιακοί σιδηρόδρομοι και τροχιόδρομοι-τραμ). Σε πρώτη φάση κάποιοι άξονες του συστήματος αυτού, που παρουσιάζουν μικρότερη σημασία και ζήτηση από τους υπόλοιπους ή έχουν προσωρινή δυσκολία υλοποίησης, μπορούν εναλλακτικά να αναπτυχθούν ως ταχείς λεωφορειόδρομοι τύπου BRT, όπου αυτό είναι δυνατό,

-Το Δευτερεύον Σύστημα Δημόσιων Συγκοινωνιών μητροπολιτικής εξυπηρέτησης που έχει χαρακτήρα αυστηρά συμπληρωματικό και τροφοδοτικό ως προς το Πρωτεύον, αποτελείται από γραμμές τρόλλεϋ και λεωφορείων, με ιεράρχηση μεγέθους οχημάτων και τρόπου ένταξης στην κυκλοφορία (σε λεωφορειολωρίδες ή μη), αναλόγως του χαρακτήρα των εξυπηρετούμενων γραμμών. Βασική αρχή του σχεδιασμού ως προς την αναδιάρθρωση των Δημόσιων Συγκοινωνιών, πρέπει να είναι η κατάλληλη ισορροπία μεταξύ ζήτησης και προσφοράς, ώστε να επιλέγονται οι ορθολογικότερες λύσεις, χωρίς να διακινδυνεύεται ο στραγγαλισμός της ζήτησης από μια ανεπαρκή ποιοτικά και ποσοτικά προσφορά, εντός ευλόγων ορίων οικονομικής βιωσιμότητας της επιλεγόμενης λύσης.

- Σταδιακή τόνωση της προσπελασιμότητας των κεντρικών περιοχών της Αθήνας και του Πειραιά, με μέσα μαζικής μεταφοράς (κύρια ΜΣΤ) και διερεύνηση για την μελλοντική χρήση συστημάτων τιμολόγησης της χρήσης της οδικής υποδομής κρίσιμων περιοχών ή κυκλοφοριακών διαδρόμων, ιδιαίτερα στις ώρες αιχμής.
- Αξιολόγηση επιπτώσεων και προγραμματισμός για νέες επεκτάσεις των δικτύων μέσων σταθερής τροχιάς, μετά την ολοκλήρωση του καθενός σταδίου υλοποίησης.

Οι βασικοί στόχοι του στρατηγικού σχεδιασμού δομικών παρεμβάσεων κλίμακας στο σύστημα μαζικών μεταφορών, θα πρέπει να αφορούν την ιεραρχημένη και ενταγμένη σε ενιαίο σχέδιο μεταφορών (βραχυπρόθεμης, μεσοπρόθεμης και μακροπρόθεσμης στόχευσης) επέκταση των διαφόρων δικτύων των μέσων σταθερής τροχιάς:



-το μετρό, βαρύ σύστημα αστικής εξυπηρέτησης, μεγάλης χωρητικότητας και υψηλής εμπορικής ταχύτητας, υπόγειο κατά βάση (διαχωρισμός διαδρόμου κίνησης 100%) στους «βαρείς αστικούς άξονες Δημόσιας Συγκοινωνίας» (μήκους έως και 30 χλμ περίπου). Αποτελεί το βασικό εργαλείο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης πυκνοδομημένων και πυκνοκατοικημένων αστικών ζωνών.

-το τραμ και το ελαφρύ μετρό (LRT), ελαφρά συστήματα αστικής εξυπηρέτησης, μεσαίας χωρητικότητας και μεσαίας εμπορικής ταχύτητας σε άξονες κορμού επιφανειακών κατά βάση Δημοσίων Συγκοινωνιών με μεσαία ζήτηση (διαχωρισμός διαδρόμου κίνησης 60 – 80%, δυνατότητα και τμηματικής υπογειοποίησης), μήκους έως 15 χλμ περίπου ή κατά μήκος διαδρόμων που επιδιώκεται παράλληλα με την συγκοινωνιακή αναβάθμιση, η παρέμβαση στην επιφάνεια της πόλης με κατάλληλες πολεοδομικές αναπλάσεις και αποθάρρυνση της κυκλοφορίας των ΙΧ. Κατά συνέπεια το τραμ είναι και εργαλείο πολεοδομικής παρέμβασης, εκτός από συγκοινωνιακό εργαλείο.

-ο προαστιακός σιδηρόδρομος, βαρύ σύστημα μεγάλης χωρητικότητας και πολύ υψηλής εμπορικής ταχύτητας σε άξονες μεγάλης απόστασης (έως και 120 χλμ περίπου) για την ταχεία σύνδεση της μείζονος μητροπολιτικής περιοχής Αθηνών-Πειραιώς με τα περιφερειακά κέντρα της Αττικής, τις δορυφορικές πόλεις των όμορων νομών και την διασύνδεση λιμανιών και αεροδρομίων μεταξύ τους και με το κέντρο της Αθήνας. Ο προαστιακός, εκτός από συγκοινωνιακό εργαλείο, είναι και εργαλείο οργάνωσης του χώρου στην ευρύτερη περιφέρεια του μητροπολιτικού κέντρου που εξυπηρετεί.

Στη σύγχρονη εμπειρία εφαρμογής αστικών και προαστιακών σιδηροδρομικών συστημάτων, υπάρχουν και «υβριδικής μορφής» ΜΣΤ που συνδυάζουν τεχνικά, λειτουργικά και συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά από δύο εκ των τριών ανωτέρω κατηγοριών (πχ ελαφρύ μετρό / βαρύ μετρό, tramtrain, συνδυασμός αστικού και προαστιακού σιδηροδρόμου κλπ), καθώς και ελαφρά συστήματα ΜΣΤ κενοτομικής τεχνολογίας, που χρησιμοποιούνται κατά περίπτωση, εφόσον τα χαρακτηριστικά τους ταιριάζουν με το είδος και τον χαρακτήρα του προς εξυπηρέτηση διαδρόμου ή για συνδυασμένη αξιοποίηση σιδηροδρομικών και τροχιοδρομικών υποδομών.

4. Οι βασικές επιλογές παρεμβάσεων στο Σύστημα Μεταφορών του νέου ΡΣΑ

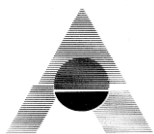
4.1. Κατευθύνσεις του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου

Οι βασικές επιλογές δομικών παρεμβάσεων στο Σύστημα Μεταφορών του νέου ΡΣΑ, συγκλίνουν με τις κατευθύνσεις του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου, όπως εξειδικεύονται παρακάτω:

Αναπτυξιακοί στόχοι για την Περιφέρεια Αττικής

Βασικές κατευθύνσεις αποτελούν:

- Η ενίσχυση της ένταξης της Αθήνας στα διεθνή και ευρωπαϊκά μητροπολιτικά δίκτυα (ενίσχυση και εδραίωση ως «πόλης-πύλης» και ως περιφερειακού μητροπολιτικού πόλου της ΕΕ με ευδιάκριτη ταυτότητα στο σύστημα των ευρωπαϊκών μητροπόλεων), με έμφαση στις τεχνολογίες αιχμής και τον πολιτισμό.
- Η προώθηση του ρόλου της ως επιχειρηματικού κέντρου σύνδεσης της ΕΕ με τη Νότιο-Ανατολική Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή, τα Βαλκάνια και τις Παρευξινίες χώρες.



- Η ανάδειξη του ρόλου της ως εθνικού μητροπολιτικού κέντρου και ως πόλου διάχυσης της αναπτυξιακής δυναμικής στο σύνολο του εθνικού χώρου, με αξιοποίηση των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων της.
- Ο προσδιορισμός και η ενίσχυση δραστηριοτήτων διεθνούς εμβέλειας, η συγκέντρωση σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (χρηματοπιστωτικό σύστημα, ασφάλειες, ναυτιλία), η ανάδειξη σε διεθνή κόμβο μεταφορών και διαμετακομιστικού εμπορίου, σε κέντρο έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, σε οικουμενική πολιτιστική μητρόπολη, σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας με πολυσχιδή ταυτότητα (με έμφαση στον πολιτιστικό και συνεδριακό τουρισμό, αλλά και με δυνατότητες παραθεριστικού τουρισμού σε παράλιες περιοχές της Αττικής και πλησίον νησιά), σε κέντρο παροχής υπηρεσιών υγείας και σε προορισμό μεγάλων αθλητικών εκδηλώσεων.

Με αναφορά στους στρατηγικούς τομείς ρύθμισης που εξετάζει και το ΡΣΑ, δίδονται οι εξής κατευθύνσεις:

Σχεδιασμός μεταφορών

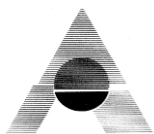
- Αρχές σχεδιασμού - Κατευθύνσεις πολιτικής

Οι **γενικές κατευθύνσεις** για τον τομέα είναι:

- Ενίσχυση σιδηροδρομικών υπηρεσιών (μέσων σταθερής τροχιάς, τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές) και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, κυρίως σε διαδρομές που μπορεί να αποσπάσουν σημαντικό μέρος της μεταφορικής κίνησης από τις αεροπορικές και τις οδικές μεταφορές.
- Να λαμβάνεται ως βασικό κριτήριο για την υλοποίηση νέων ή τη διατήρηση υφιστάμενων υποδομών μεταφορών, η αναμενόμενη συμβολή τους στο ισοζύγιο μεταξύ προστασίας του περιβάλλοντος και ανάπτυξης.
- Ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών, με τη δημιουργία αντιστοίχων κόμβων σε σημεία όπου επιτυγχάνονται οι βέλτιστες αποδόσεις των μέσων.

Για τις **εμπορευματικές μεταφορές** (γενικά) προτείνεται:

- Η δημιουργία εξειδικευμένων «ναυτιλιακών συσπειρώσεων» (maritime clusters).
- Η δημιουργία ή αναβάθμιση εξειδικευμένων λιμένων και αερολιμένων εμπορευματικών μεταφορών, σε κομβικές για το διεθνές εμπόριο περιοχές (σε συνδυασμό με ζώνες ελεύθερου εμπορίου) ή σε περιοχές όπου διαπιστώνεται μεγάλος φόρτος εμπορευματικών μεταφορών.
- Η σύνδεση των μεταφορικών κόμβων με, όσο το δυνατόν, πιο αυτόνομα δίκτυα μεταφορών (οδικά ή/και σιδηροδρομικά), με σκοπό την αποφυγή φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης (σύγκρουση με αστικές χρήσεις).
- Η δημιουργία κατά προτεραιότητα, με τη συνδρομή του κράτους, οργανωμένων υποδομών (εμπορευματικά κέντρα) εθνικής εμβέλειας για την εξυπηρέτηση των συνδυασμένων μεταφορών μοναδοποιημένων φορτίων (εμπορευματοκιβώτια) και των συναφών υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας (υπηρεσίες εφοδιαστικής–logistics και ελαφράς μεταποίησης).
- Η ορθολογική οργάνωση του συστήματος αστικής διανομής αγαθών στα σημεία εξυπηρέτησης του λιανικού ή/και χονδρεμπορικού εμπορίου. Η εφοδιαστική εξυπηρέτηση των σημείων αυτών –και κυρίως αυτών που βρίσκονται επί (ή πλησίον) των βασικών αστικών οδικών αξόνων ή ιστορικών κέντρων κ.ά.– πρέπει να γίνεται τις ώρες μη αιχμής (βραδινές ή πολύ πρωινές ώρες). Όπου δεν προβλέπονται υποχρεωτικές θέσεις στάθμευσης τροφοδοσίας (όπως σε υπεραγορές κ.ά., πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια για τη



δημιουργία, κατά το δυνατόν, κατάλληλων χώρων στάθμευσης ή εσοχών σε πεζοδρόμια για την ομαλή διεξαγωγή της φορτοεκφόρτωσης και της κίνησης των οχημάτων στους δρόμους.

Για τις **επιβατικές μεταφορές** δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις ανά υποσύστημα:

Στις **αστικές οδικές μεταφορές** προωθείται:

- η αύξηση της συνολικής κυκλοφοριακής ικανότητας του αστικού οδικού δικτύου με προώθηση έργων παράκαμψης των κύριων αστικών κέντρων, μέτρων και έργων που ενισχύουν την ελκυστικότητα και την ποιότητα των ΜΜΜ, με τον περιορισμό της χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων,
- η διευκόλυνση της χρήσης του ποδηλάτου,
- η εξοικονόμηση ενέργειας και η χαμηλή εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου κατά το σχεδιασμό των δικτύων,
- η μείωση των σχετικών χρονοαποστάσεων,
- η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων,
- η μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ρύπανση, θόρυβος).

Στις **αστικές μαζικές μεταφορές** υιοθετούνται πολιτικές για:

- τη διαρκή αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών από τους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων (χωροθέτηση σε περιοχές που συνδέονται άμεσα με μέσα σταθερής τροχιάς ή με κόμβους υψηλής συγκέντρωσης επιβατικού κοινού),
- τη χρήση διαχειριστικών μέτρων, ύστερα από ενδελεχή μελέτη, όπως δημιουργία λεωφορειολωρίδων, επιβολή μέτρων κυκλοφοριακής κίνησης επιβατικών οχημάτων ανάλογα με την περιβαλλοντική τους επίδοση ή εφαρμογή διοδίων σε κορεσμένα, από κυκλοφοριακή κίνηση, τμήματα των αστικών κέντρων κ.ά.,
- η εισαγωγή μηχανισμών διαχείρισης, παρακολούθησης, αξιολόγησης και αποτίμησης σειράς συγκοινωνιακών μεγεθών που σχετίζονται με τις αστικές συγκοινωνίες των μεγάλων πόλεων.

Στις **θαλάσσιες μεταφορές** προωθείται το σύστημα hub & spoke (κυρίως) ή hub & feeder, με προϋποθέσεις που περιλαμβάνουν και την ενδυνάμωση της συγκοινωνίας μεταξύ των νησιών ώστε να περιοριστεί η εξάρτηση (στην περίπτωση των νησιών του Αιγαίου) από το λιμένα του Πειραιά. Ακόμη, προτείνεται η διερεύνηση της δυνατότητας παροχής θαλάσσιας συγκοινωνίας σε αστικές περιοχές με μεγάλο παραλιακό μέτωπο (Αττική, Θεσσαλονίκη κ.ά.).

Στις **σιδηροδρομικές μεταφορές αστικού και υπεραστικού τύπου** αποδίδεται προτεραιότητα (θεώρηση των μέσων σταθερής τροχιάς ως ραχοκοκαλιάς του συστήματος αστικών συγκοινωνιών) και η κύρια στρατηγική περιλαμβάνει:

- Επέκταση του δικτύου, αύξηση της ασφάλειας, βελτίωση των ταχυτήτων και πύκνωση όλων των δρομολογίων των μέσων σταθερής τροχιάς αστικού και υπεραστικού τύπου με άμεση λειτουργική σχέση (ανταποκρίσεις) με το σύνολο των μεταφορικών μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Επέκταση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και των υπηρεσιών τύπου μετρό στα δύο μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.
- Εξέταση της δυνατότητας να προωθηθούν σιδηροδρομικές υπηρεσίες και υπηρεσίες τύπου τροχιόδρομου (τραμ) στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας.
- Δημιουργία κατάλληλων σταθμών μετεπιβίβασης και επαρκών χώρων στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων στους κύριους σταθμούς μέσων σταθερής τροχιάς.



- Έργα και υπηρεσίες που αφορούν στην Περιφέρεια Αττικής

Στις **οδικές υποδομές** προτείνεται η ανάπτυξη του αναβαθμισμένου, σε υποδομές και υπηρεσίες, οδικού άξονα Ελευσίνας – Θήβας – Υλίκης.

Στις **θαλάσσιες μεταφορές και τις λιμενικές υποδομές** προωθείται ο ενιαίος σχεδιασμός και διαχείριση όλου του λιμενικού συστήματος της Αττικής (σύστημα λιμένων Αττικής), με σταδιακή μεταφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από τον κεντρικό λιμένα του Πειραιά στους λιμένες της Ραφήνας και του Λαυρίου. Η κατεύθυνση για τον κεντρικό λιμένα του Πειραιά είναι να εξακολουθεί να διατηρεί ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, κυρίως για την περιοχή του Αργοσαρωνικού, να εξειδικευτεί στον κλάδο της κρουαζιέρας, ενώ σημαντικό τμήμα του να αποδοθεί αναβαθμισμένο στην αστική περιοχή των παράκτιων ΟΤΑ της ευρύτερης πόλης του Πειραιά. Το τμήμα του Ικονίου-Περάματος, σε συνδυασμό με τις εγκαταστάσεις του λιμένα της Ελευσίνας και της ευρύτερης παράκτιας περιοχής μαζί με τις εγκαταστάσεις ναυπηγοεπισκευών στο Πέραμα και το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου Πεδίου, οφείλουν να αποτελέσουν ένα κοινό σύνολο εμπορευματικών και συνδυασμένων μεταφορών καθώς και παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής (logistics).

Δίδεται επίσης προτεραιότητα στη σιδηροδρομική σύνδεση και παροχή υψηλής ποιότητας συνδυασμένων μεταφορών στα εμπορευματικά τμήματα του λιμένα του Πειραιά. Ακόμη, κρίνεται ότι οι λιμένες της Κορίνθου και της Χαλκίδας, εφόσον ενισχυθούν, μπορεί να συμπληρώσουν τη θαλάσσια εμπορευματική υποδομή της ευρύτερης βιομηχανικής και χονδρεμπορικής περιοχής της Αττικής, η οποία εξαπλώνεται στη Βοιωτία και στην Κορινθία, ή να αποτελέσουν μέρος του ευρύτερου συστήματος των λιμένων της Αττικής.

Σε ό,τι αφορά την **αερολιμενική υποδομή**, προωθείται η ενίσχυση του ρόλου και η ανάδειξη του διεθνή αεροπορικού κόμβου της Αθήνας σε κύρια διεθνή πύλη της χώρας μέσω της ενίσχυσης των υποδομών (χωρητικότητας, τεχνολογίας, τηλεπικοινωνιών, ραδιοβοηθημάτων κ.ά.) και των υπηρεσιών του, σε συνδυασμό με την πύκνωση των εσωτερικών δρομολογίων κυρίως προς τις νησιωτικές ή απομακρυσμένες περιοχές.

Σχετικά με την ανάπτυξη των **σιδηροδρομικών μεταφορών**, προτείνεται η διερεύνηση της σκοπιμότητας επέκτασης και αναβάθμισης των υφιστάμενων υπηρεσιών σιδηρόδρομου προαστιακού τύπου στη Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας, που εκτείνεται ως τη Χαλκίδα, τη Θήβα - Λιβαδειά, την Κόρινθο - Κιάτο, την Κόρινθο - Άργος - Ναύπλιο, και τα λιμάνια Λαυρίου και Ραφήνας.

4.2. Οι επιλογές ένταξης ή απόρριψης μεγάλων συγκοινωνιακών έργων στο πλαίσιο της υποστήριξης των στόχων του νέου ΡΣΑ

Όπως επισημαίνει η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) που συντάχθηκε για την υποστήριξη του υπό διαβούλευση σχεδίου του νέου ΡΣΑ 2021, οι προτεινόμενες σε αυτό παρεμβάσεις και τα έργα αναβάθμισης του συστήματος μεταφορών, όπως εξειδικεύονται στα άρθρα 28 - 33, έχουν σαν στόχο την υποστήριξη του πλαισίου των αρχών και στόχων πολιτικής, καθώς και των άλλων χωρικών και αναπτυξιακών επιλογών του ΡΣΑ. Σε αυτή την κατεύθυνση, αναμένεται στο σύνολό τους να συμβάλουν θετικά στην αιφόρο ανάπτυξη της Περιφέρειας –με όρους προστασίας του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, υποστήριξης της πολιτικής κοινωνικής συνοχής, αλλά και τόνωσης των αναπτυξιακών προοπτικών στο πλαίσιο ενίσχυσης των επιλεγμένων αναπτυξιακών πόλων του Σχεδίου.

Ο σχεδιασμός των δικτύων και κόμβων υπερτοπικών μεταφορών (άρθρο 28) στοχεύει στην ενίσχυση της συμπληρωματικότητας των δικτύων και την προώθηση των συνδυασμένων

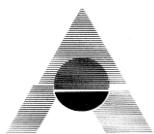


μεταφορών, υποστηρίζοντας τους στόχους του άρθρου 7 για το διεθνή και ευρωπαϊκό ρόλο της πρωτεύουσας, καθώς και τις βασικές αναπτυξιακές επιλογές των κεφαλαίων Β και Ε του Σχεδίου.

Η συστηματική ενίσχυση των ΜΜΜ με άξονα το δίκτυο των ΜΣΤ (άρθρο 29), παράλληλα με τη λελογισμένη ανάπτυξη νέων προαστιακών και υπεραστικών οδικών συνδέσεων (άρθρο 31) υποστηρίζουν το στόχο ενίσχυσης της «συνεκτικής» πόλης και της πολυκεντρικότητας και αναμένεται να συμβάλουν στη συγκράτηση των φαινομένων αστικής διάχυσης και ιδιαίτερα της γραμμικής ανάπτυξης κατά μήκος των οδικών αξόνων. Ο ανασχεδιασμός και η πύκνωση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας μητροπολιτικής εξυπηρέτησης (άρθρο 29) προωθείται με ιεραρχημένο τρόπο και με γνώμονα τη βέλτιστη συνάρθρωση των δικτύων ΜΜΜ, προβλέποντας σαφείς και διακριτούς ρόλους ανάλογα με τη μεταφορική ικανότητα του κάθε μέσου, και στοχεύοντας στην αύξηση του μεριδίου χρήσης των ΜΜΜ κατ' ελάχιστον στο ποσοστό του 50% των καθημερινών μετακινήσεων.

Η ιεράρχηση των οδικών αξόνων μητροπολιτικής και διαπεριφερειακής εμβέλειας που υιοθετεί το ΡΣΑ (άρθρο 31) ανταποκρίνεται στις βασικές στρατηγικές επιλογές του και ιδιαίτερα στους στόχους της περιβαλλοντικά βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης και της διατήρησης του φυσικού χώρου, καθώς επίσης και της αναχαίτισης της αστικής διάχυσης σε αυτόν, παράλληλα με την υποστήριξη υφιστάμενων κεντρικότητων στα πλαίσια της αρχής της «συνεκτικής» πόλης (άρθρο 4). Οι προγραμματικές προτεραιότητες του ΡΣΑ για τον ορίζοντα αναφοράς του εντάσσονται στο πλαίσιο του γενικού στόχου αποθάρρυνσης της χρήσης του ΙΧ για καθημερινές μετακινήσεις (άρθρο 4) –ιδιαίτερα στην εντός Λεκανοπεδίου περιοχή– καθώς και στο πλαίσιο βέλτιστης χωρικής κατανομής των πόρων (άρθρο 5) και των επενδύσεων. Μ' αυτή την έννοια δεν περιλαμβάνουν έργα αναβάθμισης της οδικής υποδομής στο δίκτυο αστικών αρτηριών της κεντρικής περιοχής, καθώς επίσης και έργα βελτιστοποίησης υφιστάμενων ή δημιουργίας νέων ακτινικών συνδέσεων, εγκάρσιων στο περιμετρικό πλέγμα αξόνων διαπεριφερειακής και πρωτεύουσας μητροπολιτικής σημασίας. Είναι σαφές ότι τέτοιου τύπου έργα θα υπονόμευαν εξ ορισμού την αποτελεσματικότητα των περιμετρικών αξόνων στο να προστατεύσουν την περικλειόμενη περιοχή από διαμπερείς κινήσεις.

Στο πλαίσιο της ως άνω ιεράρχησης αξόνων και προτεραιοτήτων, καταργούνται οι θεσμοθετημένοι οδικοί άξονες Λεωφόρος Πικροδάφνης, καθώς και οι σήραγγες Τουρκοβουνίων και Αργυρουπόλεως εντός Λεκανοπεδίου. Επίσης, στην περιοχή Μεσογείων - Λαυρεωτικής δεν προωθούνται άλλοι οδικοί άξονες πέραν της αναβάθμισης των αναγκαίων συνδέσεων των λιμένων Ραφήνας και Λαυρίου, τόσο οδικών, όσο και με επεκτάσεις του δικτύου ΜΣΤ. Αποτρέπεται ακόμη η δημιουργία οδικών αξόνων εγκάρσιων στο φυσικό όριο του ορεινού όγκου Υμηττού, σε συντονισμό με τον στόχο «ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας» (άρθρα 4 και 6). Τέλος, η σκοπιμότητα της υποθαλάσσιας ζεύξης Περάματος - Σαλαμίνας ελέγχεται αρνητικά στο πλαίσιο της αποτροπής της αστικής διάχυσης και των πιέσεων για επέκταση των θεσμοθετημένων σχεδίων. Πολύ περισσότερο ελέγχεται αρνητικά η συνδυασμένη διπλή ζεύξη Περάματος - Σαλαμίνας και Σαλαμίνας - Μεγάρων καθώς θα οδηγούσε στη δημιουργία ενός τρίτου υπεραστικού οδικού άξονα (με δεδομένους τους παράλληλους άξονες της Αττικής Οδού και της Εθνικής Οδού Αθηνών - Κορίνθου) δημιουργώντας συνθήκες διαμπερούς υπερτοπικής κυκλοφορίας στο νησί και εκτροπής μεγάλου μέρους του κυκλοφοριακού φόρτου από Πελοπόννησο και Δυτική Αττική προς λεκανοπέδιο, δια μέσου του βεβαρυμένου οδικού δικτύου και του πυκνοδομημένου αστικού ιστού του Δυτικού Πειραιά. Με τα δεδομένα αυτά επιλέγεται η κατάργηση της ζεύξης από θεσμοθετημένο έργο.



Ο αναπροσανατολισμός της αστικής και χωρικής ανάπτυξης στα επιλεγμένα κέντρα των χωρικών ενότητων (του κεφαλαίου Β) με προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση από τα δίκτυα ΜΣΤ, καθώς και η οργάνωση της κυκλοφορίας σε επίπεδο γειτονιάς με έμφαση στις «ήπιες» μορφές μετακίνησης (άρθρο 33), συνθέτουν ένα πλέγμα πολιτικής που λειτουργεί σε συνέργεια με τις προτάσεις των υπόλοιπων κεφαλαίων και αξιοποιούν το κριτήριο της κεντρικότητας, που αποτελεί στρατηγικό άξονα του νέου ΡΣΑ.

Οι αρχές οργάνωσης του αστικού αρτηριακού δικτύου, στο πλαίσιο των οποίων προωθούνται έργα και μέτρα αναβάθμισης του παρόδιου δημόσιου χώρου σε επιλεγμένες αρτηρίες που αναδεικνύονται ως Αστικές Λεωφόροι, επανακτώντας έτσι τη λειτουργικότητά τους για τους μετακινούμενους με συλλογικά και «ήπια» μέσα μετακίνησης (άρθρο 31), σε συνδυασμό με την προωθούμενη πολιτική στάθμευσης (άρθρο 32), υποστηρίζουν το στόχο της μείωσης της χρήσης ΙΧ, ιδιαίτερα για τη μετακίνηση προς / από ή και διαμέσου κεντρικών και πυκνοκατοικημένων περιοχών. Ταυτόχρονα, λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες εξυπηρέτησης των κατοίκων, παράλληλα με τους στόχους προστασίας και ανάδειξης της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και της φυσιογνωμίας της πόλης, σε εναρμόνιση με τις πολιτικές τόνωσης της κεντρικότητας (άρθρα 4 και 6). Στην ίδια κατεύθυνση συνεπικουρούν το πλαίσιο οργάνωσης των συγκοινωνιακών κέντρων και σταθμών μετεπιβίβασης (άρθρο 30) και ο σχεδιασμός του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλατικών διαδρομών (άρθρο 33) που οργανώνονται από κοινού με βάση το δίκτυο των ΜΣΤ.

Ειδικότερα σε ό,τι αφορά στο θαλάσσιο μέτωπο, οι πρόνοιες του ΡΣΑ για την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος συνεργάζονται με το στόχο βελτίωσης της προσπελασιμότητας του θαλάσσιου μετώπου και διεύρυνσης των δυνατοτήτων αναβάθμισής του, καθώς και τόνωσης του δημόσιου χαρακτήρα του (άρθρα 4 και 6).

4.3. Προτεραιότητες έργων και δομικών παρεμβάσεων στο νέο ΡΣΑ

4.3.1. Ανάπτυξη Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ)

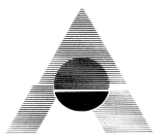
A) Μετρό:

Ο κεντρικός κορμός της γραμμής 4 (Περισσός-Κέντρο-Ανω Ηλιούπολη / Μαρούσι) αποτελεί πρώτη προτεραιότητα στον σχεδιασμό του ΡΣΑ, καθώς εξυπηρετεί το πλέον πυκνοκατοικημένο τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος, διευκολύνει την προσπελασιμότητα της κεντρικής περιοχής στην οποία προγραμματίζονται μείζονες παρεμβάσεις ανάπτυξης και πεζοδρομήσεων και δικτυώνεται σε 6 σημεία με το υπόλοιπο δίκτυο μετρό και προαστιακού. Στο νέο ΡΣΑ έχουν συμπεριληφθεί όλες οι προγραμματιζόμενες από το ΥΠΥΜΕΔΙ και την Αττικό Μετρό Α.Ε. γραμμές και κλάδοι (με επιπρόσθετη την επέκταση Ελληνικό-Γλυφάδα), ανεξαρτήτως του σταδίου ωρίμανσης ή υλοποίησης που βρίσκονται.

B) Τραμ / Ελαφρύ μετρό:

Ως πρώτης προτεραιότητας γραμμές και κλάδοι θεωρούνται

- η ολοκλήρωση της υφιστάμενης παραλιακής γραμμής Βούλας-Γλυφάδας-Ν. Φαλήρου έως τον κεντρικό λιμένα Πειραιά,
- η επέκταση του τραμ από Σύνταγμα προς Πατήσια, σε συνδυασμό με την πεζοδρόμηση της λεωφόρου Πανεπιστημίου και τμήματος της Πατησίων, καθώς και με παράλληλες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις και αναδιάρθρωση των δημόσιων συγκοινωνιών επιφανείας



- η νέα σύνδεση με χαρακτηριστικά ελαφρού μετρό / τραμ μεταξύ Πειραιά-Κερατσινίου-Περάματος (σύνδεση δήμων Δυτικού Πειραιά και Σαλαμίνας με κέντρο Πειραιά).

Στα έργα πρώτης προτεραιότητας συμπεριλαμβάνεται επίσης η σύνδεση του τραμ με τον σταθμό μετρό της Αργυρούπολης (έμμεση σύνδεση Γλυφάδας με το μετρό), καθώς και η δημιουργία γραμμής ειδικού μέσου σταθερής τροχιάς (Monorail ή τραμ) κατά μήκος της περιμέτρου του κεντρικού λιμένα Πειραιά (σύνδεση προβλητών με σταθμούς των ΜΣΤ, σύνδεση υπό ανάπτυξη περιοχής πρώην Λιπασμάτων Δραπετσώνας).

Γ) Σιδηροδρομικά έργα (Προαστιακός και Υπεραστικός Σιδηρόδρομος):

Αποτελεί απόλυτη προτεραιότητα για το Νέο ΡΣΑ η ολοκλήρωση όλων των έργων αναβάθμισης (διπλασιασμού ή τετραπλασιασμού γραμμής, ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης, τηλεδιόικησης και ανισοπεδοποίησης με μερική υπογειοποίηση) του κρίσιμου σιδηροδρομικού διαδρόμου ΣΚΑ-Αθήνας-Πειραιά και ολοκλήρωσης των έργων του Νέου Επιβατικού Σταθμού Αθηνών, έτσι όπως έχουν σχεδιαστεί από τον ΟΣΕ, δεδομένου ότι ολοκληρώνουν μέχρι το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας και το λιμάνι του Πειραιά τον διευρωπαϊκής σημασίας άξονα υψηλών ταχυτήτων Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Συνόρων και παράλληλα επιτρέπουν στον διάδρομο αυτό να λειτουργήσει ως κορμός του Προαστιακού Σιδηρόδρομου της Αθήνας με την επιβαλλόμενη πυκνότητα δρομολογίων και την αξιοποίησή του για δρομολόγηση και αστικού τραίνου του Προαστιακού στην διαδρομή Πειραιάς-Αθήνα-Μενίδι-Αγιος Στέφανος-Αφίδνες.

Αντίστοιχης πρώτης προτεραιότητας είναι το έργο σύνδεσης του λιμένα Ικονίου με το Νέο Εμπορευματικό Κέντρο και Σταθμό Διαλογής στο Θριάσιο Πεδίο, καθώς και η επέκταση του Προαστιακού στο Λαύριο, προκειμένου να συνδυαστεί με την μεταφορά ορισμένων ακτοπλοϊκών γραμμών από το λιμάνι του Πειραιά και την αξιοποίηση του νέου λιμένα Λαυρίου.

Στη συνέχεια κρίνεται ως μεγάλης μακροπολεοδομικής και χωροταξικής σημασίας (εκτός της καθεαυτο συγκοινωνιακής), η προώθηση των διαδικασιών για τη δημιουργία του νέου κλάδου της Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλής Ταχύτητας (ΣΓΥΤ) Αθηνών-Θεσσαλονίκης μεταξύ ΣΣ Θριασίου-ΣΣ Σφίγγας, που θα μειώσει τον χρόνο διαδρομής κάτω των 3 ωρών.

Από τα υπόλοιπα έργα, για το Νέο ΡΣΑ σημαντική είναι η περαιτέρω συμπλήρωση του Προαστιακού προς Ραφήνα και Λουτράκι, καθώς και οι μελλοντικές συνδέσεις εμπορευματικού χαρακτήρα με την ζώνη χονδρεμπορίου Αυλώνα και τον προς ανάπτυξη νέο λιμένα Ελευσίνας.

4.3.2. Λοιποί Τερματικοί Σταθμοί και Σταθμοί Μετεπιβίβασης

Για την ολοκλήρωση των βασικών επιβατικών μεταφορικών υποδομών προβλέπεται η δημιουργία του Νέου Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα, η μετεγκατάσταση των σταθμών των ΚΤΕΛ Αττικής σε περιφερειακούς σταθμούς του μετρό και του Προαστιακού, καθώς και η δημιουργία 7 Συγκοινωνιακών Κέντρων και 14 Σταθμών Μετεπιβίβασης ΜΜΜ σταθερής τροχιάς/ οδικών ΜΜΜ / ΙΧ.

4.3.3. Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις και νέα οδικά έργα:

Η ανάγκη συνέργειας του γενικότερου σχεδιασμού της πόλης και των υποδομών της, καθώς ήδη αναφέρθηκε, οδηγεί στην ορθολογική αξιοποίηση και κατά περίπτωση αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών και στον περιορισμό νέων έργων, με στόχο την αποτροπή της αστικής διάχυσης, την αποθάρρυνση της μεγάλης χρήσης του ΙΧ προς όφελος των ΜΜΜ και την διασφάλιση της υποστήριξης των στρατηγικών στόχων του πολεοδομικού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Από αυτής της πλευράς, θεωρήθηκε ότι θα πρέπει κατά το δυνατόν να περιφρουρηθούν τα φυσικά όρια του λεκανοπεδίου με τους ορεινούς όγκους που το



περιβάλλον, ως πολύτιμο περιβαλλοντικό απόθεμα και φυσικό εμπόδιο της εξάπλωσης της πόλης.

Με βάση το ανωτέρω σκεπτικό, στην μη επιλεγόμενη δημιουργία της ουσιαστικά ακτινικής νέας οδικής αρτηρίας σύνδεσης του νότιου τμήματος του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθήνας με τα Μεσόγεια, μέσω της σήραγγας Αργυρουπόλεως, αντιπροτείνεται η αναβάθμιση της σύνδεσης λεκανοπεδίου με περιοχή Μεσογείων μέσω των υφιστάμενων οδικών συνδέσεων (αναβάθμιση Αττικής Οδού και άξονα Βούλας-Βάρης-Κορωπίου) και των υφισταμένων και προς ανάπτυξη αξόνων των ΜΣΤ, με πύκνωση των δρομολογίων σύνδεσής τους με Αθήνα και Πειραιά. Επίσης, η δημιουργία σύνδεσης της Νότιας Περιοχής του λεκανοπεδίου με το Διεθνές Αεροδρόμιο με ταχύ λεωφορειόδρομο (BRT) μέσω των αξόνων Βουλιαγμένης (ανταπόκριση με μετρό) και Βούλας-Βάρης-Κορωπίου.

Για την σύνδεση της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού (ΔΠΛΥ) προς νότο, απορρίπτεται η συνέχιση αυτής στις υπώρειες του Υμηττού και προκρίνεται η λύση της αστικής σήραγγας για σύνδεσή της με τη λεωφόρο Βουλιαγμένης πλησίον του σταθμού μετρό Αλέξανδρος Παναγούλης / Άγιος Δημήτριος και η συνακόλουθη κυκλοφοριακή αναβάθμιση της λεωφόρου Βουλιαγμένης από το σημείο αυτό και νοτίως μέχρι την σύνδεσή της με Βάρης-Κορωπίου. Η λύση αυτή εξυπηρετεί καλύτερα την παράκαμψη της κεντρικής περιοχής από τα οχήματα που προέρχονται από τους Δήμους της Νοτιοανατολικής Αθήνας και δεν δημιουργεί περιπορείες και ανάγκη για νέες τοπικές συνδέσεις στις περιοχές Αργυρούπολης και Ηλιούπολης, που θα δημιουργούσαν πρόβλημα στον αστικό ιστό. Προτείνεται η σύνδεση της ΔΠΛΥ με την ανατολική περιοχή Αθήνας, με παράκαμψη της Καισαριανής, μέσω μερικής αξιοποίησης της λεωφόρου Πανεπιστημιούπολεως στα Ιλίσια (ως τοπικής σημασίας έξοδος), καθώς και οι παρεμβάσεις κυκλοφοριακής αναβάθμισης της Αττικής Οδού, εφόσον δεν θίγουν την λειτουργία του Προαστιακού Σιδηροδρόμου και το αστικό περιβάλλον των περιοχών διέλευσης.

Αποτελεί σημαντική παρέμβαση για το νέο ΡΣΑ η νέα οδική παράκαμψη του λεκανοπεδίου από δυτικά με την σύνδεση της Αττικής Οδού (βόρειως Ελευσίνας) με τον αυτοκινητόδρομο Αθηνών-Θεσσαλονίκης στο ύψος της Υλίκης, καθώς και η ολοκλήρωση της λεωφόρου Κύμης προς τον αυτοκινητόδρομο Αθηνών-Θεσσαλονίκης και της Σταυρού-Ραφήνας μέχρι την Διασταύρωση Ραφήνας, με σύνδεση και με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, μέσω της βόρειας πύλης του. Το έργο αυτό θα μπορεί να συνδυαστεί και με επέκταση του υφιστάμενου προαστιακού σιδηροδρομικού άξονα από τον Διεθνή Αερολιμένα μέχρι τον κλάδο του Προαστιακού προς Ραφήνα.

Όσον αφορά την ζεύξη Σαλαμίνας-Περάματος, αναφέρθηκαν ήδη οι λόγοι για τους οποίους υπήρξαν επιφυλάξεις για την αποδοχή της απλής ζεύξης από Πέραμα και απόλυτη αρνητική τοποθέτηση για την διπλή ζεύξη.

Υπάρχει ακόμη η εκκρεμότητα αποσαφήνισης στα πλαίσια της διαβούλευσης και του διαλόγου με τους συναρμόδιους φορείς ορισμένων προτάσεων συμπλήρωσης του δικτύου ΜΣΤ, στα πλαίσια προσφάτων ή παλαιότερων μελετών και σχεδιασμών όπως πχ η επέκταση του μετρό προς τον νέο μητροπολιτικό πόλο πολιτισμού και αναψυχής στο Φαληρικό Δέλτα και το πολεοδομικό κέντρο Παλαιού Φαλήρου, μέσω του άξονα της Λεωφ. Συγγρού ή της Καλλιθέας, η επέκταση της γραμμής 2 του μετρό από την απόληξή της στο Ιλιον μέχρι τον προτεινόμενο για επανενεργοποίηση κλάδο του Προαστιακού Αγιοι Ανάργυροι-Ελευσίνα-Μέγαρα επί της παλαιάς γραμμής Πελοποννήσου (περιοχή Καματερού), η επέκταση του Προαστιακού από τον σταθμό του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, μέσω της βόρειας πύλης του, μέχρι τον κλάδο του Προαστιακού Δουκίσσης Πλακεντίας-Ραφήνας και η επέκταση του κλάδου του τραμ Ελληνικό-Σταθμός μετρό Αργυρούπολης προς την περιοχή Τερψιθέας Γλυφάδας.

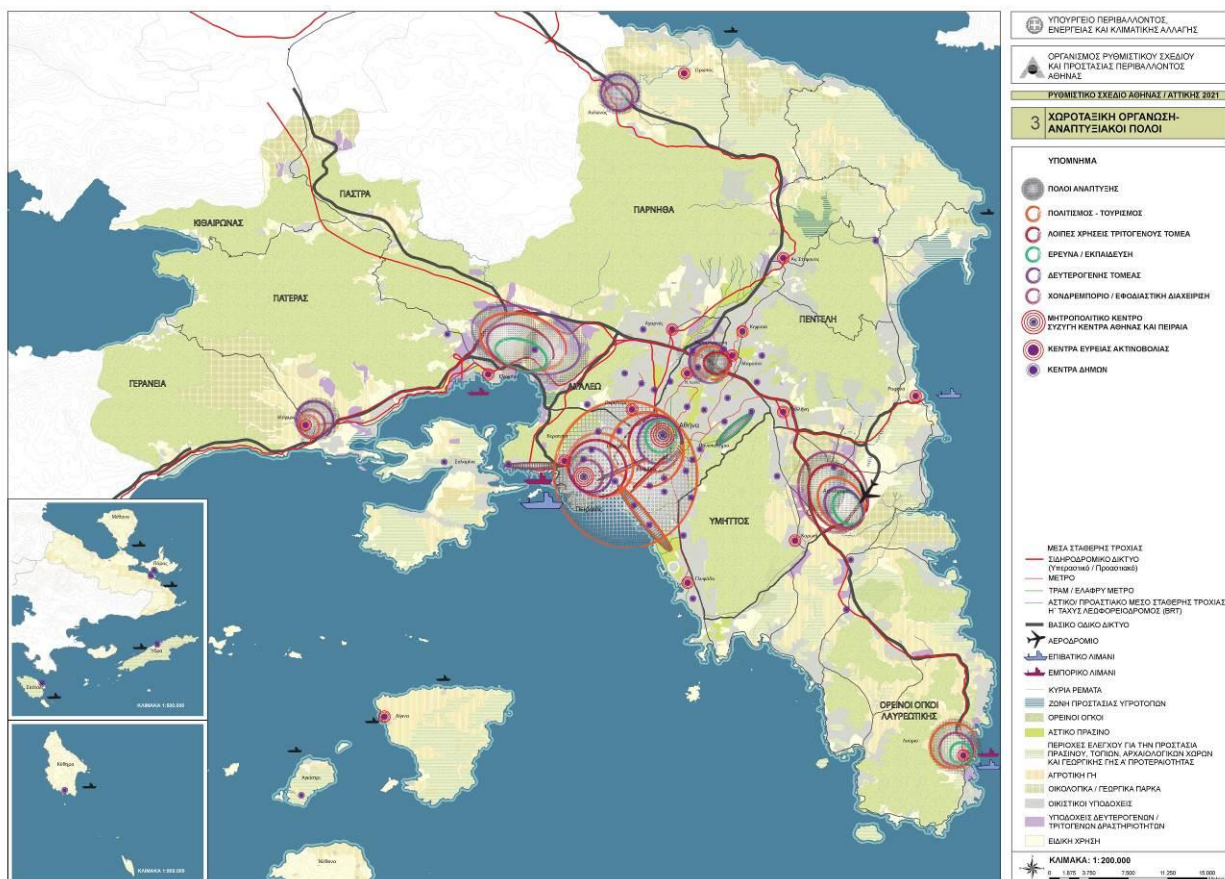


4.3.4. Παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας

Η εμβληματική μείζονα παρέμβαση της μετατροπής του άξονα της Πανεπιστημίου και ενός τμήματος της Πατησίων σε άξονες αποκλειστικής ροής πεζών, ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας, σε συνδυασμό με έργα αναπλάσεων και προαπαιτούμενων κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών αλλαγών και παρεμβάσεων στο οδικό δίκτυο της κεντρικής περιοχής της Αθήνας (μαζί με την επέκταση του τραμ προς Πατήσια και την δημιουργία του κεντρικού τμήματος της γραμμής 4 του μετρό), αποτελεί ίσως την πλέον σημαντική παρέμβαση του είδους αυτού που εντάσσεται στο νέο ΡΣΑ, μαζί με την προβλεπόμενη σταδιακή δημιουργία ενός μητροπολιτικού δικτύου ποδηλατικών διαδρομών και άλλων στοχευμένων πεζοδρομήσεων στις κεντρικές περιοχές των Χωρικών Ενοτήτων Αθήνας και Πειραιά.

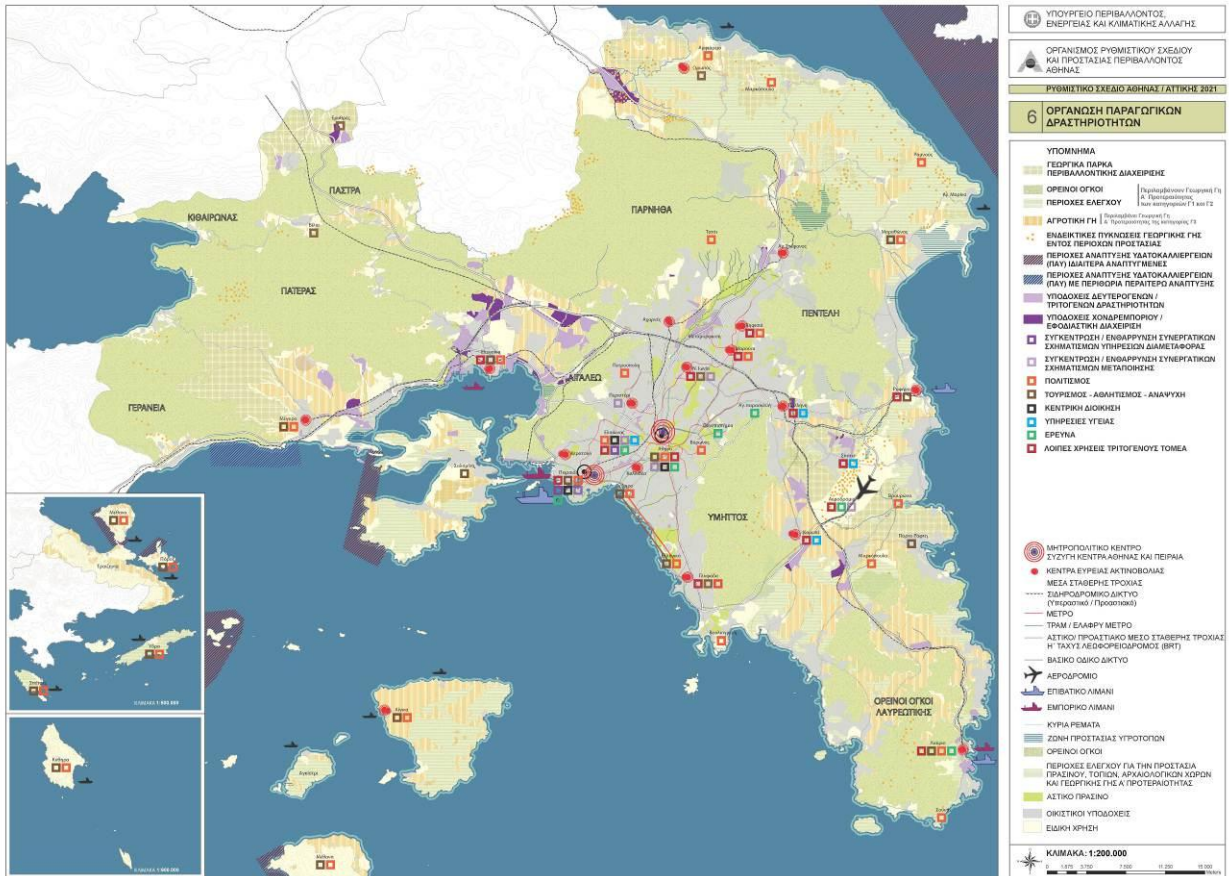
Συμπερασματικά, η συστηματική προώθηση των δράσεων του κεφαλαίου Στ. («Μεταφορές, Μετακινήσεις, Δίκτυα») αναμένεται να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της «συνεκτικής» πόλης και στην ουσιαστική προώθηση της πολιτικής «βιώσιμης κινητικότητας» στην Αττική.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ ΝΕΟΥ ΡΣΑ 2021



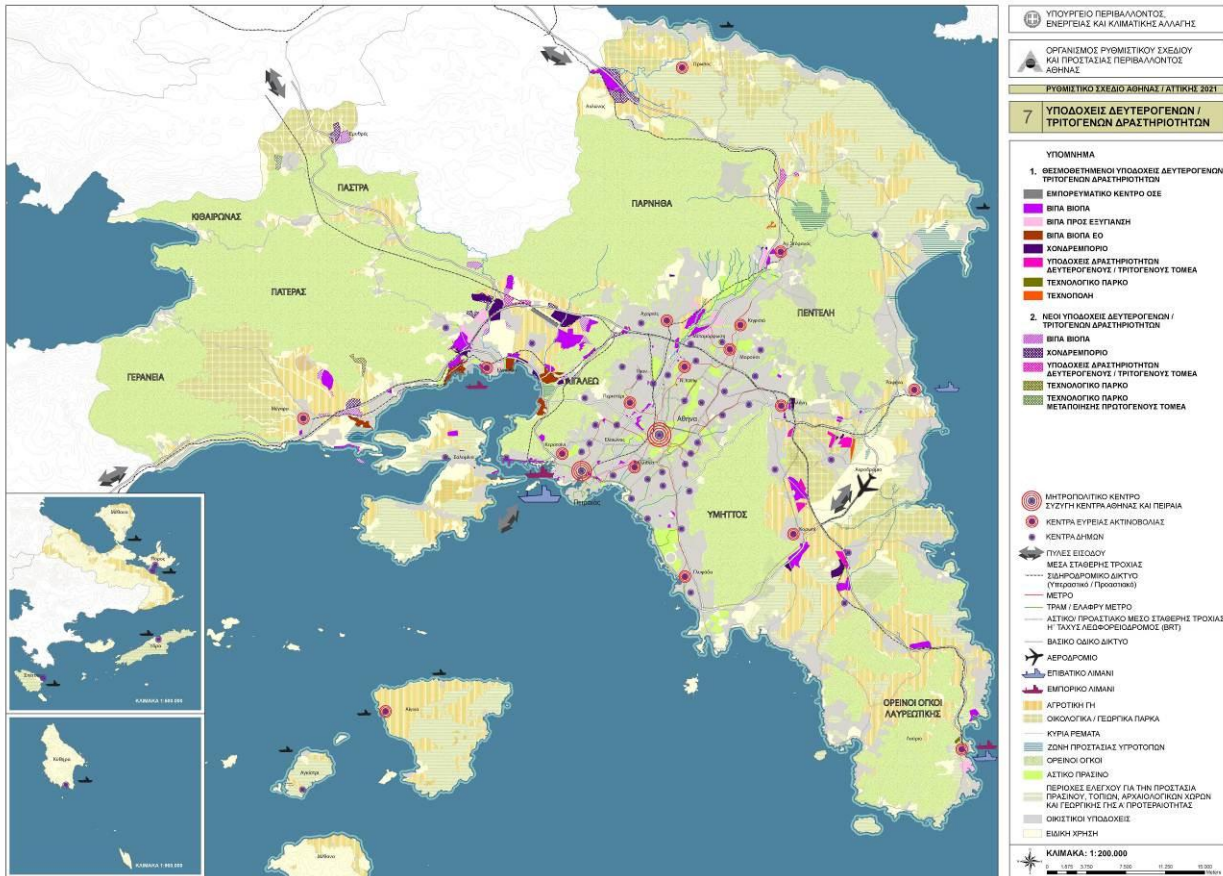


ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣ



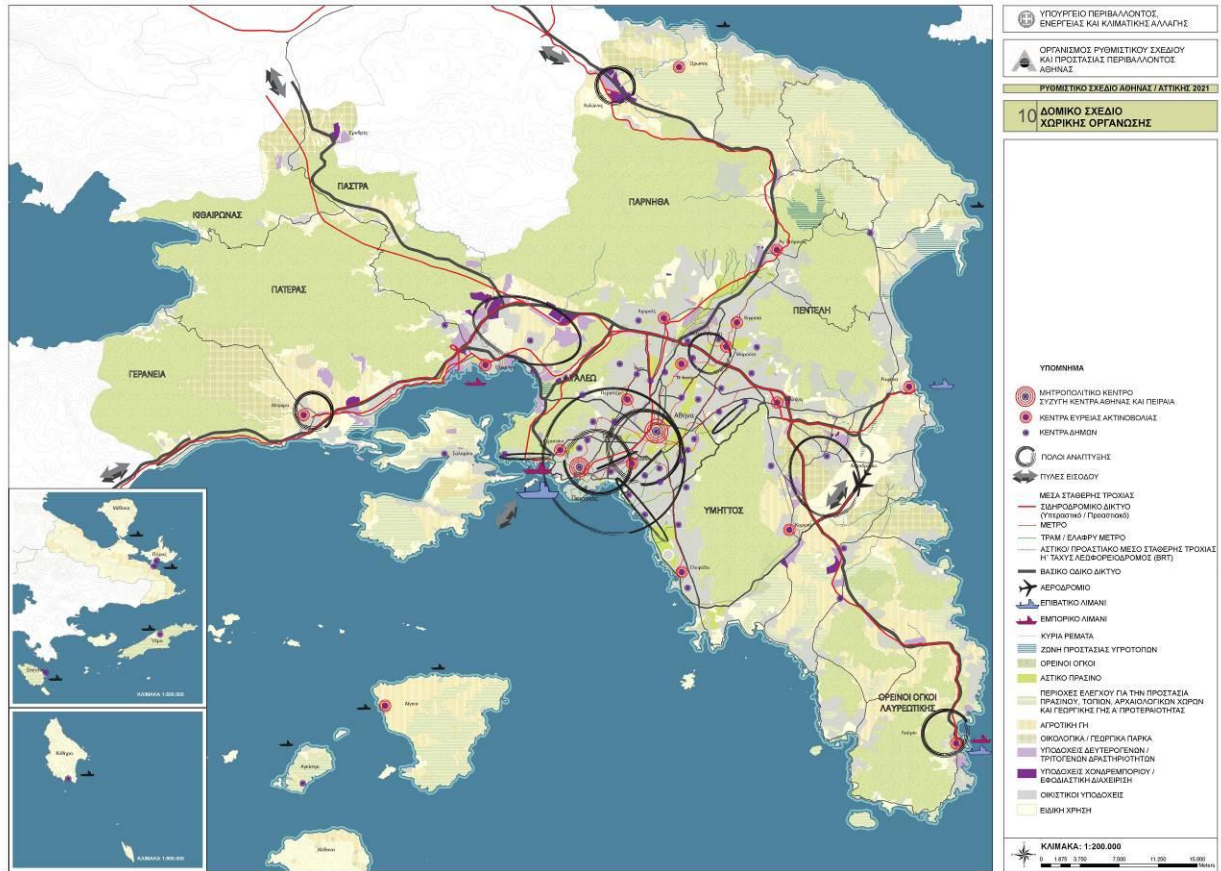


ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣ



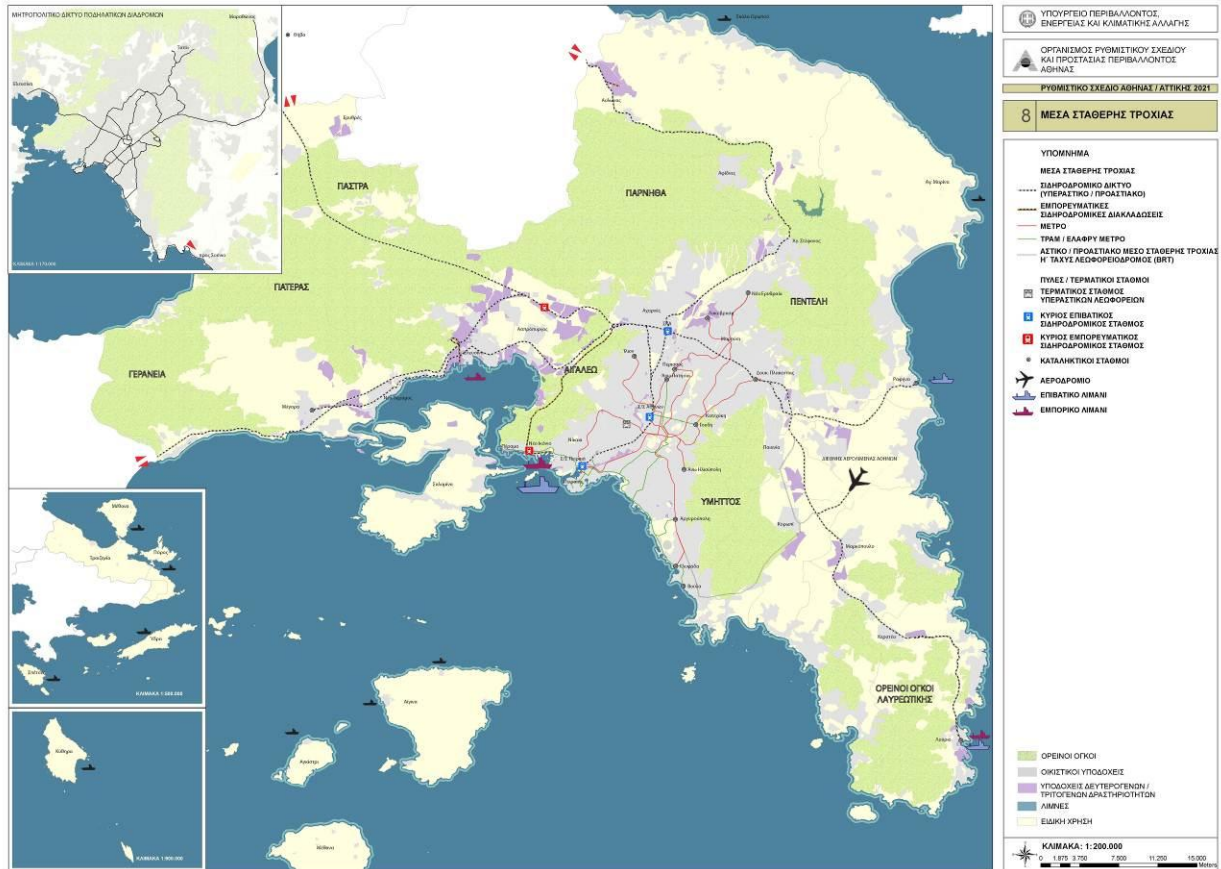


ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣ





ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣ





ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣ

