



**Ενημέρωση για την Συμμετοχή του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων στην 3<sup>η</sup> Συνεδρίαση της Διαπαραταξιακής Επιτροπής Διαβούλευσης για τον Μεγάλο Περίπατο.**

Την Πέμπτη 2.7.2020 το ΔΣ του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων ανταποκρινόμενο στην πρόσκληση του Δήμου Αθηναίων, συμμετείχε στην τρίτη **συνεδρίαση της Διαπαραταξιακής Επιτροπής Διαβούλευσης για τον Μεγάλο Περίπατο.**

Κατά την συνεδρίαση ο ΣΕΣ προσπάθησε να συνδράμει στο έργο της επιτροπής, παρουσιάζοντας τις απόψεις του σχετικά με την έως τώρα εφαρμογή του «Μεγάλου Περιπάτου», τις επιπτώσεις που προκαλεί στο συγκοινωνιακό σύστημα της ευρύτερης περιοχής και το αναμενόμενο / επιθυμητό αποτέλεσμα που θα αποφέρει μελλοντικά η οριστική εφαρμογή του έργου σε συνδυασμό και με τις απαιτούμενες επεκτάσεις του.

Ζητήθηκε από μέλη της επιτροπής, ο ΣΕΣ να υποβάλει και γραπτώς τις παρατηρήσεις του, με βάση τη συζήτηση που έγινε στην Επιτροπή.

Ως κύρια σημεία των απόψεων / προτάσεων του ΣΕΣ στο πλαίσιο της συζήτησης στην επιτροπή, αναφέρονται τα εξής:

- **Το Σχέδιο του «Μεγάλου Περιπάτου» κινείται προς την σωστή κατεύθυνση** και στο πλαίσιο των πολιτικών διαχείρισης των μετακινήσεων που προτείνει ο ΣΕΣ εδώ και δύο δεκαετίες. Πρόσφατα ο ΣΕΣ τον Ιανουάριο του 2020 σε σχετικό συνέδριο είχε προτείνει την εφαρμογή παρόμοιων μέτρων (με αυτά που εφαρμόζονται στο «μεγάλο περίπατο») άμεσης εφαρμογής, χαμηλού κόστους και μεγάλης αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας. Το σχέδιο του «Μεγάλου Περιπάτου» έρχεται επίσης και ως συνέχεια της επιστολής του ΣΕΣ στα συναρμόδια υπουργεία για μέτρα άμεσης εφαρμογής στην περίοδο του Covid-19 με σκοπό την απελευθέρωση δημόσιου χώρου για χρήση σε πεζούς και ποδηλάτες. Η παραπάνω ανάγκη είναι παγκόσμια για αυτό και όλο και περισσότερες πόλεις στην Ευρώπη και διεθνώς έχουν εφαρμόσει ή προγραμματίζουν άμεσα να εφαρμόσουν αντίστοιχες πολιτικές. Για τους παραπάνω λόγους πρόσφατα ο ΣΕΣ εξέδωσε σχετικό ΔΤ στηρίζοντας το εγχείρημα του Δήμου Αθηναίων, θέτοντας όμως τα κριτήρια για την επιτυχή εφαρμογή του.
- Ο ΣΕΣ ζήτησε να του παρασχεθούν οι τεχνικές εκθέσεις και τα σχέδια εφαρμογής τόσο των έργων που έχουν ήδη υλοποιηθεί όσο και αυτών που προβλέπονται σε επόμενες φάσεις, ώστε να μπορεί να συνεισφέρει υπεύθυνα και τεκμηριωμένα στην επιτυχία του έργου με προτάσεις, σχόλια και παρατηρήσεις. Η μη παρουσίαση των μελετών εφαρμογής έγκαιρα δεν συνεισφέρει στον δημόσιο διάλογο και δεν κάνει δυνατή την επισήμανση αστοχιών πριν την εφαρμογή τους. Επίσης κατά την εκπόνηση μελετών αναδεικνύονται περιορισμοί και δεσμευτικά στοιχεία πολλά από τα οποία δεν είναι δυνατόν να τα γνωρίζουν οι μη εμπλεκόμενοι φορείς με το έργο. Τα στοιχεία αυτά καλό είναι να αναφέρονται στην τεχνική έκθεση της μελέτης του πιλοτικού έργου.



- **Λόγω των έκτακτων συνθηκών, η εφαρμογή του έργου γίνεται σε πολύ γρήγορους ρυθμούς.** Το έργο θεωρείται πιλοτικό και ο χρόνος εκπόνησης των μελετών ήταν σημαντικά μικρός και με περιορισμένη συμμετοχή άλλων ειδικοτήτων επιστημόνων όπως αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι. **Ζητήματα ασφάλειας ή/και αισθητικής, έστω και κατά την πιλοτική φάση, μπορούν να αποθαρρύνουν το κοινό και το έργο να μη βρει την αποδοχή που θα μπορούσε.**
- **Η διεπιστημονικότητα** (συγκοινωνιολόγοι, αρχιτέκτονες, πολεοδόμοι, περιβαλλοντολόγοι, φυτοτέχνες κτλ) στο έργο είναι αναγκαία στην εφαρμογή και αξιολόγηση της πιλοτικής εφαρμογής (πιλοτικό δεν σημαίνει πρόχειρο και αντιαισθητικό). Την πιλοτική εφαρμογή (μετά την αξιολόγησή της) θα πρέπει να ακολουθήσει όσο δυνατόν πιο σύντομα η οριστική εφαρμογή των έργων ώστε να επιτευχθούν και οι στόχοι πέραν των κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών (αρχιτεκτονικοί, περιβαλλοντικοί, κτλ). Οι όροι προκήρυξης των οριστικών έργων θα πρέπει να διασφαλίζουν τη διαφάνεια, τη διεπιστημονικότητα και το επίπεδο ποιότητας των μελετητικών υπηρεσιών, ώστε να επιτευχθεί το όραμα των πολιτών και της επιστημονικής κοινότητας για το κέντρο της πρωτεύουσας της πόλης. **Ο ΣΕΣ δίνει έμφαση στην αξιολόγηση του πιλοτικού έργου και στην επιτάχυνση της διαδικασίας μελετών και εφαρμογής των μόνιμων έργων.**
- Επίσης, με την τελική αξιολόγηση του έργου θα πρέπει να ακολουθήσουν πλήθος μελετών και παρεμβάσεων με στόχο την **σύνδεση των υπόλοιπων περιοχών της Αθήνας με το κέντρο και τον «Μεγάλο Περίπατο».** Ο ΣΕΣ στηρίζει το εγχείρημα του Δήμου Αθηναίων διότι εκτός των άλλων πιστεύει πως μπορεί **να αποτελέσει την σπίθα για την ανάπτυξη μέτρων και πολιτικών που θα συνεισφέρουν μια καλύτερη ποιότητα ζωής στην Αθήνα.**
- Στην Ελλάδα η μη εφαρμογή κυκλοφοριακών παρεμβάσεων που έχουν μελετηθεί (επιστημονικά ορθά και τεκμηριωμένα) συνήθως οφείλεται στην διαδικασία (αυξημένοι χρόνοι εγκρίσεων και δημοπράτησης των έργων), στην πολυπλοκότητα των αρμοδιοτήτων (πολλοί εμπλεκόμενοι φορείς), στην μη ύπαρξη πολιτικής βούλησης, στην υποστελέχωση των τεχνικών υπηρεσιών, στην έλλειψη κονδυλίων για μελέτες εφαρμογής και έργα, στην οργανωμένη αντίδραση της μειοψηφίας (είτε για ιδιοτελείς σκοπούς, είτε για πολιτικούς) που υπερσχύουν της άποψης της πλειοψηφίας. Στο πλαίσιο αυτό η πιλοτική εφαρμογή κυκλοφοριακών παρεμβάσεων αποτελεί το μέσο για την επίσπευση των διαδικασιών, υπό τους όρους ότι θα εφαρμόζεται με επιστημονικά πλήρως τεκμηριωμένες μελέτες, θα παρακολουθείται και θα αξιολογείται καθημερινά και θα διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια και η λειτουργικότητα των μετακινήσεων των πολιτών.
- Ο ΣΕΣ θα αξιολογήσει το έργο με συγκεκριμένες παρατηρήσεις μετά την ολοκλήρωση του (σε συνεργασία και με άλλους επιστημονικούς φορείς) και θα υποβάλει τις τελικές του απόψεις στο τέλος του Σεπτεμβρίου. Παρόλα αυτά ο ΣΕΣ κατά την διάρκεια της συζήτησης επισήμανε τα παρακάτω θέματα που αφορούν στον γενικότερο σχεδιασμό του έργου:
  - Είναι απαραίτητο όλοι οι **πιλοτικοί ποδηλατόδρομοι να συνδεθούν μεταξύ τους** (έστω και μέσω πεζοδρόμων ή ήπιας κυκλοφορίας οδικών τμημάτων).



- Η χωροθέτηση του πιλοτικού ποδηλατόδρομου στην διαδρομή του TRAM που προσωρινά δεν λειτουργεί, είναι μεν μια λύση η οποία δημιουργεί μικρές επιπτώσεις στην κυκλοφορία των οχημάτων στο οδικό δίκτυο, αλλά δεν οδηγεί σε συμπεράσματα για ταυτόχρονη λειτουργία στο μέλλον του TRAM με τον πιλοτικό ποδηλατόδρομο. Συνεπώς **είναι απαραίτητο να υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές για την φάση της μόνιμης εφαρμογής, με την επαναλειτουργία του TRAM.**
- Οι αλλαγές στη φωτεινή σηματοδότηση (ΦΣ) (ή και άλλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, αν αυτό προβλέπει ο σχεδιασμός) πέριξ της βασικής περιοχής παρέμβασης θα έπρεπε να έχουν γίνει με την έναρξη της νέων παρεμβάσεων. **Η τροποποίηση των προγραμμάτων ΦΣ θα εξυπηρετήσει στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στην αξιολόγηση.** Η ανακατανομή των χρόνων πρασίνου στους ΦΣ θα πρέπει να περιλαμβάνει όλους τους επηρεαζόμενους κόμβους στην ευρύτερη περιοχή των παρεμβάσεων σύμφωνα αρχικά με τις προβλέψεις του κυκλοφοριακού μοντέλου και στην συνέχεια με βάση τα πραγματικά δεδομένα από μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων. Με τον τρόπο αυτό βελτιώνεται η συγκριτική ελκυστικότητα των εναλλακτικών διαδρομών σε σχέση με το κέντρο, ενώ μετριάζεται η επιπλέον όχληση των επηρεαζόμενων περιοχών. Πέρα από τον σχεδιασμό σε επίπεδο μοντέλου, είναι σημαντικό να γίνει πραγματική εφαρμογή των ρυθμίσεων κατά την πιλοτική φάση, ώστε να είναι πιο αξιόπιστα και ρεαλιστικά τα δεδομένα για την αξιολόγηση.
- Παρατηρούνται αστοχίες σε χρωματισμούς ποδηλατοδρόμων και των χώρων κίνησης των πεζών, τόσο ως προς την συνέχεια της πληροφορίας, όσο και ως προς τις συστάσεις των τεχνικών προδιαγραφών.
- Με στόχο τη διευκόλυνση των πολιτών στην χρήση των ΜΜΜ, δεδομένων και των ειδικών συνθηκών λόγω ανάγκης μη συνωστισμού σε αυτά, θα πρέπει να γίνουν όσο το δυνατόν πιο άμεσα **περισσότερες βελτιώσεις στα ΜΜΜ** (αύξηση σε συχνότητες δρομολογίων, αύξηση της ελκυστικότητάς τους).
- Είναι πρωτεύον **να εξασφαλιστεί η οδική ασφάλεια του έργου.** Παρεμβάσεις/ενέργειες που θα μπορούσαν να γίνουν:
  - > Επιτήρηση των επικίνδυνων σημείων εμπλοκής ευάλωτων χρηστών (πεζή, ποδήλατα, μοτοσυκλέτες) μεταξύ τους ή με μηχανοκίνητη κυκλοφορία.
  - > Αστυνόμευση ειδικά σε σημεία που έχουν ήδη παρατηρηθεί παραβάσεις από οδηγούς, ποδηλάτες, κτλ.
  - > Καμπάνια ενημέρωσης για τα νέα μέτρα και οδηγίες χρήσης της υποδομής σε όλες τις κατηγορίες χρηστών.
  - > Εφαρμογή κατάλληλης σήμανσης και μέτρων μείωσης ταχύτητας. Χρήση κάθετης και οριζόντιας σήμανσης εμφανούς προς τους μετακινούμενους (πεζούς, ποδηλάτες, οδηγούς), που θα εφιστά την



προσοχή τους σε πιθανά “επικίνδυνα” σημεία. Εφαρμογή πεζοδιαβάσεων και ΦΣ για τα ποδήλατα.

- > **Επισήμανση θέσεων που παρατηρείται επικινδυνότητα ως προς την ασφάλεια των πεζών, επιβατών, ΑμΕΑ που περιμένουν ή κινούνται προς τις στάσεις των λεωφορείων.** Οι στηρίξεις των στεγάστρων των στάσεων Λεωφορείων εμποδίζουν την κινητικότητα και είναι πιθανή αιτία πρόκλησης ατυχημάτων πεζών. Εφόσον δεν είναι εφικτό να αντικατασταθούν τα προσωρινά στέγαστρα, προτείνεται η λήψη μέτρων για την αποτροπή ατυχημάτων.
- > **Έλεγχος οδικής ασφάλειας από ανεξάρτητο πιστοποιημένο ελεγκτή οδικής ασφάλειας,** τόσο κατά το στάδιο εφαρμογής των μέτρων, όσο και κατά τη διάρκεια ισχύος τους. Ο ελεγκτής οδικής ασφάλειας θα υποδείξει τα (πιθανά) επικίνδυνα σημεία και προτεινόμενες παρεμβάσεις(η συγκεκριμένη πρόταση αμελήθηκε να επισημανθεί από τον ΣΕΣ κατά την διάρκεια της συζήτησης αλλά κατατίθεται με την παρούσα επιστολή).
- Αναδεικνύεται και στην περίπτωση του «Μεγάλου Περιπάτου» η ανάγκη για **σύσταση Μητροπολιτικού Οργανισμού Πολεοδομίας και Συγκοινωνιών στην Αττική (ΜΟΑ)** όπως περιγράφεται και στο πρόσφατο ΔΤ του ΣΕΣ για τον «Μεγάλο Περίπατο». Ο ΜΟΑ θα συνεισφέρει, τόσο ως προς τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό και προγραμματισμό, όσο και στην αξιολόγηση των επιπτώσεων και τις αλλαγές που επιφέρει στο υπόλοιπο συγκοινωνιακό σύστημα οποιαδήποτε παρέμβαση συγκοινωνιακού ή πολεοδομικού χαρακτήρα, αξιοποιώντας τα επιστημονικά εργαλεία, για αναπροσαρμογές και βελτιώσεις σε σύντομο χρόνο.
- Ανάγκη για **ποσοτικό και ποιοτικό καθορισμό των στόχων του έργου.** Οι συγκοινωνιακοί γενικοί στόχοι τέτοιων παρεμβάσεων έχουν αναφερθεί στο αντίστοιχο ΔΤ. Υπάρχει η ανάγκη για μέτρηση δεικτών απόδοσης (ΚΡΙ's), ώστε να αξιολογείται το αποτέλεσμα του έργου και το αν πετυχαίνει τους στόχους του. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι θα πρέπει να παρακολουθούνται δείκτες μεταβολής της ελκυστικότητας και της επισκεψιμότητας του κέντρου, του τρόπου μετακίνησης, του σκοπού μετακίνησης (απαιτεί εκτεταμένες έρευνες), της διαμπερούς κίνησης (που δεν έχει προορισμό το κέντρο της Αθήνας, αφού προηγουμένως οριστεί η συγκεκριμένη περιοχή και ποιες διαδρομές θεωρούνται διαμπερής κίνηση), των οδικών ατυχημάτων, της ικανοποίησης των χρηστών (πεζών- επιβατών ΜΜΜ - οδηγών – ποδηλατιστών κτλ), της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των οχηματοχιλιόμετρων, των περιβαλλοντικών δεικτών στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας (εκπομπές ρύπων που προκαλούνται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, ακουστική όχληση, μεταβολή θερμοκρασία σε τοπικά σημεία παρεμβάσεων κτλ). Τα κυκλοφοριακά μοντέλα δίνουν την δυνατότητα να μπορούμε να κάνουμε παραδοχές και να μετρήσουμε δείκτες ακόμα και σε συνθήκες μη κανονικότητας, όπως αυτές που βιώνουμε στην παρούσα φάση. Η παρακολούθηση δεικτών απόδοσης προϋποθέτει ανθρώπινο δυναμικό, διάρκεια στο χρόνο και κονδύλια. Είναι **σκόπιμη η δημιουργία ενός εξειδικευμένου παρατηρητήριου κυκλοφορίας**



**και οδικής ασφάλειας** το οποίο θα συγκεντρώνει στοιχεία και θα αξιολογεί αποδόσεις δεικτών, όχι μόνο από το κέντρο της Αθήνας, αλλά από το σύνολο του Δήμου έτσι ώστε να υπάρχουν τα κατάλληλα δεδομένα για αξιολόγηση των επιπτώσεων συγκοινωνιακών και πολεοδομικών παρεμβάσεων μελλοντικά στις υπόλοιπες περιοχές του Δήμου.

- Η διάχυση του έργου και η ενημέρωση των πολιτών για τις νέες παρεμβάσεις δεν ήταν επαρκής και σίγουρα δεν ήταν επιτυχής. Απαιτείται ευαισθητοποίηση των πολιτών σχετικά με τα μέτρα κινητικότητας που προτείνονται. Στην κατεύθυνση αυτή, χρειάζεται να γίνει **πιο ευρεία ενημερωτική καμπάνια για το έργο**. Η καμπάνια αυτή θα προωθήει τους στόχους του έργου, τα οφέλη του και θα ευαισθητοποιεί τους πολίτες ως προς τις προτεινόμενες μορφές κινητικότητας (περπάτημα, ποδήλατο). Επίσης, θα πρέπει να ενημερώνει τους χρήστες για τις αλλαγές έγκαιρα, προτού αυτές γίνουν και να δίνονται οι κατάλληλες, αναλυτικές οδηγίες (εναλλακτικές διαδρομές, εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης, χώροι στάθμευσης και μετεπιβίβασης κτλ) ώστε τις πρώτες μέρες των επεμβάσεων οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις να είναι όσο το δυνατόν μικρότερες.
- Ο Δήμος θα πρέπει να εφαρμόσει πολιτική στάθμευσης που να περιλαμβάνει και τους εκτός οδού χώρους στάθμευσης.
- Η πιλοτική εφαρμογή δεν συνίσταται να έχει πολύ μεγάλη διάρκεια διότι μετά χάνει την έννοιά της και αποκτά χαρακτήρα μόνιμης κατάστασης, προκαλώντας επιπρόσθετα σημαντικές αλλαγές στον χαρακτήρα περιοχών και την οικονομική λειτουργία της πόλης.
- Ο «Μεγάλος Περίπατος» ακολουθεί διαφορετικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης σε σχέση με την εκπόνηση και την εφαρμογή του ΣΒΑΚ στο Δήμο Αθηναίων. Ο «Μεγάλος Περίπατος» αποτελεί μέτρο άμεσης εφαρμογής πιλοτικού χαρακτήρα και το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που θα πρέπει να αφορά το σύνολο του δικτύου του Δήμου Αθηναίων και να εξετάζει όλο το συγκοινωνιακό σύστημά του και να προτείνει τεκμηριωμένα - κοστολογημένα έργα και παρεμβάσεις. Μετά την υλοποίηση του ΣΒΑΚ ακολουθούν επιμέρους μελέτες εφαρμογής. Με την ευκαιρία του πιλοτικού χαρακτήρα του έργου, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να λάβει υπόψη την ανοιχτή διαβούλευση που γίνεται σήμερα για το σχέδιο και την εφαρμογή του «Μεγάλου Περιπάτου» και οι δύο μελετητικές ομάδες θα πρέπει να συνεργάζονται και να ανταλλάσσουν δεδομένα, κυκλοφοριακά στοιχεία, έρευνες, προθέσεις και αποτελέσματα αξιολόγησης.
- Ωστόσο, επισημάνθηκε και από την συζήτηση ότι με ευθύνη της Πολιτείας πολλά από τα ΣΒΑΚ που έχουν ήδη εκπονηθεί δεν παράγουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Ο ΣΕΣ είχε προειδοποιήσει εγκαίρως την Πολιτεία καταθέτοντας συγκεκριμένες προτάσεις.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων αποτελώντας βασικό συνομιλητή της Πολιτείας σε θέματα μεταφορών και βιώσιμης κινητικότητας και με συναίσθηση του ρόλου του ως του κατεξοχήν επιστημονικού φορέα που εκπροσωπεί τους Έλληνες συγκοινωνιολόγους, προσπαθεί να διατηρήσει υπεύθυνη στάση έναντι του έργου του «Μεγάλου Περιπάτου» συνεισφέροντας στην επιτυχία του, με εποικοδομητική κριτική, χωρίς πολιτικές σκοπιμότητες, ιδεοληψίες και ιδιοτέλειες, προσφέροντας με αυτόν τον



**ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ**  
**HELLENIC INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS**

ΠΑΝΟΡΜΟΥ 61, 11524 ΑΘΗΝΑ, τηλ.: +30.210.3640604, fax: +30.210.3609220, e-mail: info@ses.gr, site: www.ses.gr



τρόπο στην κοινωνία. Εκτιμώντας ότι ο «Μεγάλος Περίπατος» της Αθήνας μπορεί να αποτελέσει την βάση και την σπίθα για την ανάπτυξη και άλλων βιώσιμων πολιτικών, όχι μόνο στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου της Αθήνας, αλλά σε Δήμους όλης της Χώρας, ο **Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων** θα είναι παρών, και είναι πρόθυμος να συνδράμει με το επιστημονικό του ανθρώπινο δυναμικό στην αξιολόγηση του «Μεγάλου Περιπάτου» αλλά και του ΣΒΑΚ της Αθήνας.

Με τιμή,

Παναγιώτης Παπαντωνίου

Πρόεδρος ΣΕΣ



Αθανάσιος Τσιάνος

Γενικός Γραμματέας ΣΕΣ