

Ελληνική Εταιρεία για την Προστασία του Περιβάλλοντος και  
της Πολιτιστικής Κληρονομιάς

*Συνάντηση Εργασίας*  
Ρύπανση και Αστικές Μεταφορές  
Αθήνα, 15 Δεκεμβρίου 2003

## **Η ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**



*Γιώργος Γιαννής*  
*Λέκτορας, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής*  
*Σχολή Πολιτικών Μηχανικών Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου*

# ΣΤΡΕΒΛΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- πλήρης απουσία στόχων και στρατηγικής
- ελλιπής διαχείριση των περισσότερων συγκοινωνιακών υποδομών της πόλης
- άνευ όρων υποστήριξη των οδικών έργων
- άνευ όρων υποστήριξη της χρήσης των ΙΧ
- ανεπάρκεια στους μηχανισμούς εφαρμογής των επιμέρους δράσεων
- απουσία συστηματικής παρακολούθησης του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης

# ΤΡΑΓΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΡΓΩΝ ΜΕ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

## - Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στον Κόμβο Αμπελοκήπων

Θεαματικές βελτιώσεις στην κυκλοφορία των ΙΧ εις βάρος των λεωφορειο-λωρίδων και των διαβάσεων πεζών, μετανάστευση της συμφόρησης

## - Ανισόπεδοι Κόμβοι στη Λ.Κηφισίας

Μάταια βελτίωση ακτινικής προς το κέντρο κυκλοφορίας, αφού η συμφόρηση απλώς μετατοπίζεται παρακάτω

## - Αττική Οδός

Οι νέοι σημαντικοί κυκλοφοριακοί φόρτοι δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν στις βασικές (μελλοντικά και στις δευτερεύουσες) απολήξεις (Λ.Καρέα-Κατεχάκη, Λ.Κηφισού)

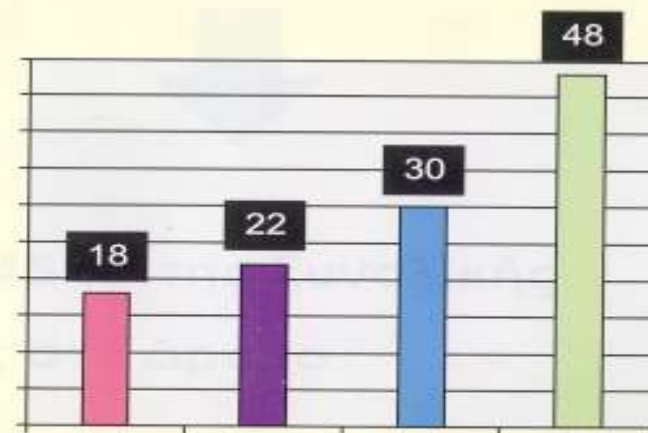
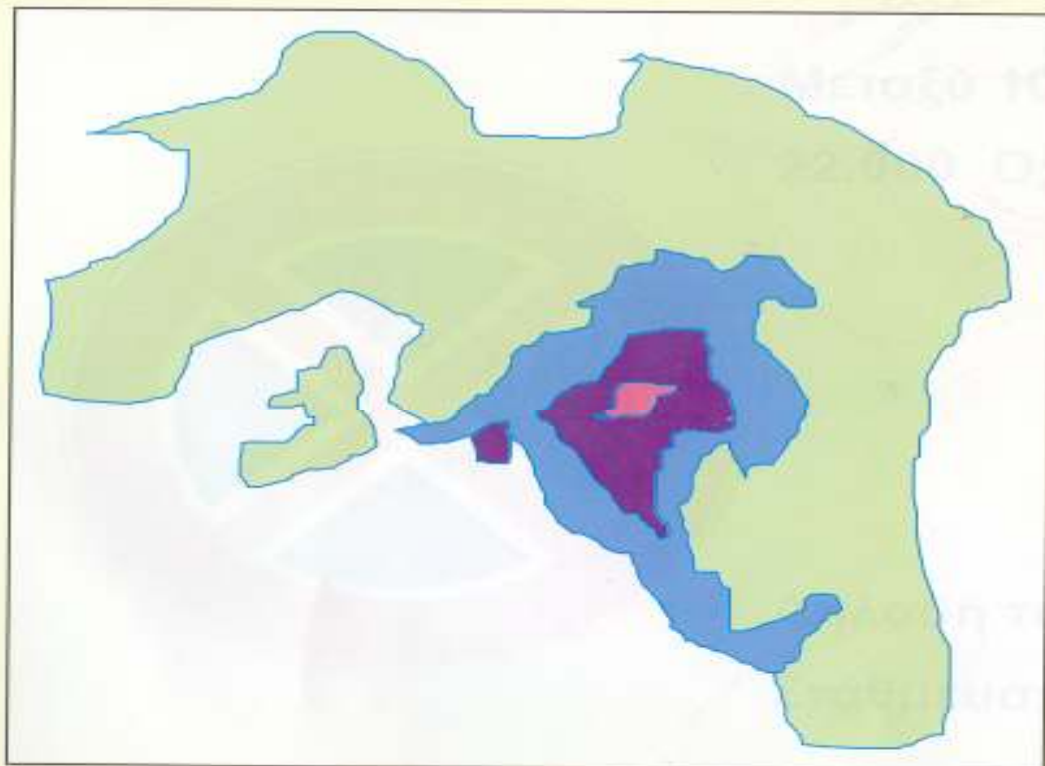
## - Μεγάλοι Υπόγειοι Σταθμοί στο Κέντρο (Ριζάρη, Κάνιγγος, Π.Άρεως)

Προσέλκυση περισσότερων ΙΧ στο κέντρο και αύξηση της συμφόρησης

## - Αττικό Μετρό

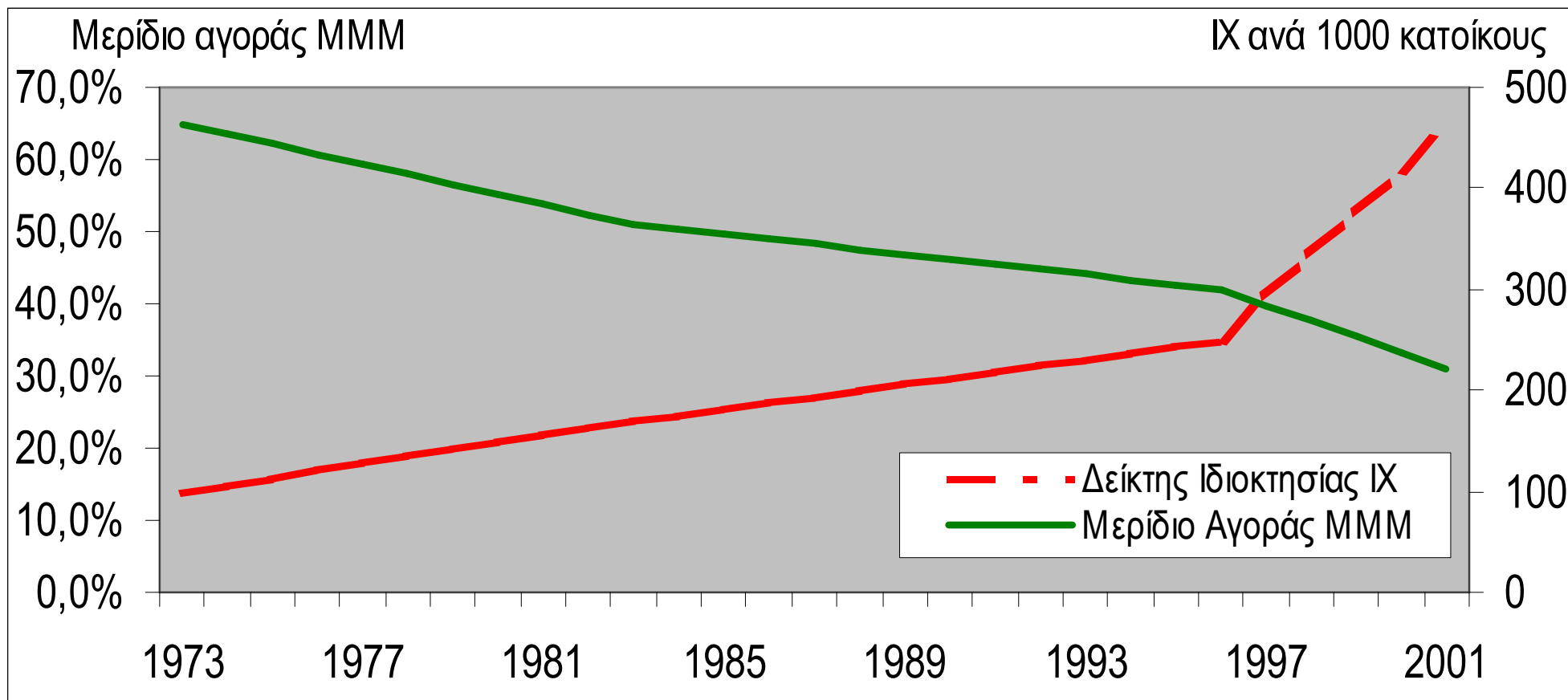
Πλήρης κατάρρευση στάθμευσης στις περιοχές των σταθμών του μετρό

# Η ΜΕΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



Πηγή: Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό 2000

# ΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ - ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ MMM



*Ο φαύλος κύκλος των δημόσιων συγκοινωνιών*

## ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

- Κατά τις νυκτερινές ώρες έως τις 07:00 το πρωί σταθμεύουν συνολικά περίπου **60.000 ΙΧ** αυτοκίνητα στις οδούς εντός του μικρού δακτυλίου
- Από τις 07:00 το πρωί αυξάνεται η συσσώρευση της στάθμευσης οπότε προσεγγίζει τα 100.000 οχήματα κατά το τρίωρο αιχμής 10:00 έως 13:00.
- Η προσφορά θέσεων στάθμευσης εντός του μικρού δακτυλίου της Αθήνας ανέρχεται σε περίπου 35.000 θέσεις επί της οδού και 25.000 θέσεις εκτός οδού
- Το αποτέλεσμα είναι ότι σήμερα η παράνομη στάθμευση αφορά σε περισσότερα από 35.000 ΙΧ αυτοκίνητα κατά το τρίωρο αιχμής 10:00 έως 13:00.

# ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

**Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων**  
Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, Αττικό Μετρό, κλπ

**Υπουργείο Μεταφορών**

ΟΑΣΑ, ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, Τραμ, ΟΣΕ, ΥΠΑ, Ολυμπιακή

**Υπουργείο Δημόσιας Τάξης**

Διεύθυνση Τροχαίας της Ελληνικής Αστυνομίας

**Τοπική Αυτοδιοίκηση**

Δήμοι, Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση

**Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας**

ΟΛΠ

**Άλλοι φορείς**

Αττική Οδός, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, κλπ

# ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΑΔΡΑΝΕΙΑΣ

Στην Ελλάδα το εξωτερικό οικονομικό κόστος των μεταφορών εκτιμάται ότι ξεπερνά τα **3 δις ευρώ (1 τρις δρχ.) ετησίως**.

- κόστος συμφόρησης 600 εκ. ευρώ (Κυριακόπουλος, 2000)
- κόστος των 300.000 ατυχημάτων με 75.000 τραυματίες και 2.200 νεκρούς 2.300 εκ. ευρώ (Λιακόπουλος, 2002)
- κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης 300 δις δραχμές (NIEIR, 1996)

*Στα παραπάνω κόστη δεν έχει συνυπολογιστεί το κόστος του πόνου, της θλίψης και της οδύνης για τον τραυματισμό, την αρρώστια, ή τον θάνατο.*



# ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ

- Διαθεσιμότητα πόρων από το Γ' ΚΠΣ
- Οι Ολυμπιακοί Αγώνες ως μοχλός επιτάχυνσης
- Σημαντικό επιστημονικό δυναμικό
- Υψηλή προσαρμοστικότητα χρηστών

# ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

## αποτελεσματικότητα - ασφάλεια - περιβάλλον



- η σωστή διαχείριση των μεταφορικών συστημάτων είναι εξίσου σημαντική με την ίδια την ανάπτυξή τους
- η κατάλληλη διαχείριση των εγγενών αντιθέσεων του τομέα
- η εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών
- ο συνδυασμός με τις πολιτικές σε άλλους τομείς της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης
- η αξιοποίηση του δυναμικού της Αθήνας και της συγκυρίας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004

*Ειλικρινής Ενθάρρυνση Χρήσης ΜΜΜ - Αποτελεσματική Διαχείριση Στάθμευσης*

# ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

1. Εκπόνηση και υιοθέτηση της στρατηγικής ανάπτυξης του συνολικού συστήματος μεταφορών της Πρωτεύουσας
2. Ενιαίος σχεδιασμός και διαχείριση του συστήματος μεταφορών της Πρωτεύουσας με τη δημιουργία Μητροπολιτικού συντονιστικού οργάνου
3. Θεσμοθέτηση ουσιαστικής και επαρκώς χρηματοδοτούμενης συμμετοχής των πολιτών
4. Θεσμικές ρυθμίσεις (επιτήρηση ελεγχόμενης στάθμευσης από ιδιώτες, παρέκκλιση των όρων δόμησης για τους σταθμούς μετεπιβίβασης, είσπραξη προστίμων)
5. Λειτουργία και εκμετάλλευση των υποσυστημάτων του συστήματος μεταφορών με βάση συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού
6. Διαφάνεια στην πρόοδο των κυκλοφοριακών συνθηκών της Πρωτεύουσας με την ίδρυση Παρατηρητηρίου κυκλοφορίας

## ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

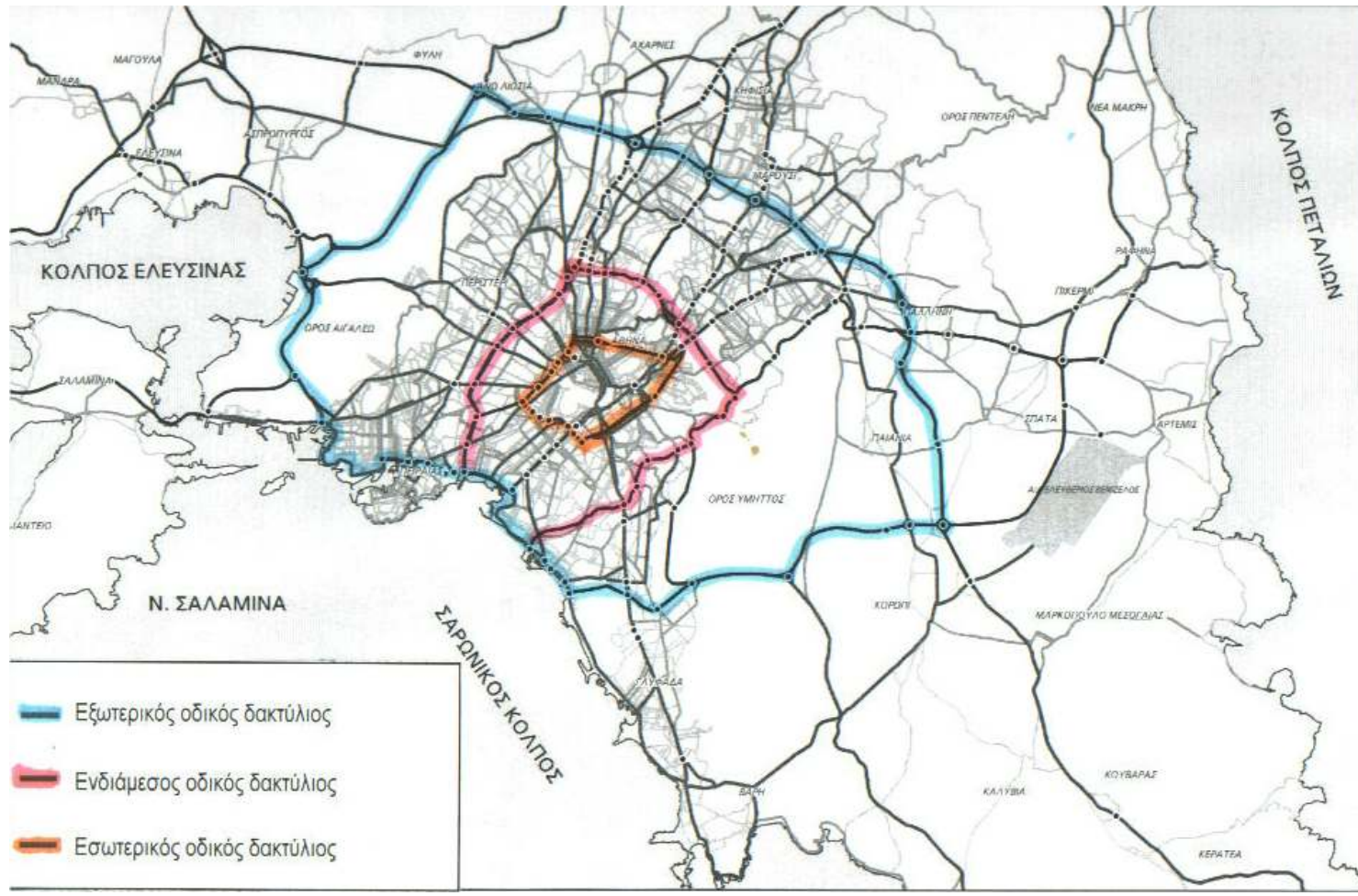
7. Υλοποίηση Προαστιακού Σιδηρόδρομου, επεκτάσεων Μετρό, Τραμ και των συνοδευτικών έργων (σταθμοί μετεπιβίβασης, κλπ.)
8. Δημιουργία και σωστή λειτουργία δικτύου λεωφορειολωρίδων για το σύνολο της διαδρομής όλων των λεωφορειακών γραμμών κορμού
9. Συνδυασμένες δράσεις για την προώθηση της χρήσης των ΜΜΜ
  - αύξηση συχνοτήτων δρομολογίων
  - παροχή κινήτρων
  - κατάλληλη επικοινωνιακή πολιτική
  - ενιαίο εισιτήριο σε όλα τα ΜΜΜ
  - ενημέρωση στις στάσεις
  - προτεραιότητα στους φτωχούς σηματοδότες

## ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

10. Εγκατάσταση, λειτουργία και συνεπής επιτήρηση ολοκληρωμένου συστήματος ελεγχόμενης στάσης και στάθμευσης
11. Δημιουργία Σταθμών Μετεπιβίβασης στις παρυφές της πόλης για τους εργαζόμενους και επισκέπτες και υπόγειων Σταθμών Αυτοκινήτων στις κεντρικές περιοχές για τους κατοίκους
12. Κατάλληλος σχεδιασμός και σταδιακή λειτουργία του κέντρου διαχείρισης της κυκλοφορίας
13. Έξυπνα συστήματα περιορισμού της κυκλοφορίας των ΙΧ κατά τις ώρες αιχμής
14. Θεσμοθέτηση μελετών κυκλοφοριακών επιπτώσεων για κάθε νέα πολεοδομική ή συγκοινωνιακή παρέμβαση

# ΟΔΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

15. Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου και των χρήσεων γης
16. Ολοκλήρωση των τριών οδικών δακτυλίων περιμετρικής κίνησης
17. Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων και διαδρομών πεζών.



## ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

18. Ολοκληρωμένο σύστημα **πληροφόρησης των χρηστών** με αξιοποίηση των εφαρμογών της τηλεματικής
19. Εφαρμογή αποτελεσματικού συστήματος **ελέγχου της οδικής ασφάλειας**
20. Εφαρμογή αποτελεσματικού συστήματος **ελέγχου της εκπομπής καυσαερίων** και ηχορρύπανσης από τα οχήματα

# ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

- Καθορισμός συγκεκριμένων ποσοτικών στόχων
- Ολοκληρωμένη προσέγγιση
- Αποτελεσματική εφαρμογή  
(προϋπολογισμός και χρονοδιάγραμμα)
- Διαχρονική συνοχή και εξέλιξη
- Θεσμοθετημένη ενεργός συμμετοχή
- Ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση

*Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών μιας μεγαλούπολης είναι μία πολυσύνθετη και δυναμική διαδικασία*



## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ 1ο

Μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004,  
μετά την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων στην Αττική έρχεται  
**η πρόκληση της λειτουργίας των συγκοινωνιακών έργων**  
στην υπηρεσία των πολιτών και όχι των έργων

διαφορετικά η σημερινή κυκλοφοριακή ασφυξία  
δεν είναι παρά μόνο η αρχή

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ 2ο

Οι μεγάλες θυσίες είναι εύκολα αποδεκτές,  
**οι μικρές καθημερινές θυσίες είναι οι πιο δύσκολες**

Johan Wolfgang Goethe

(Υπουργός Έργων στο κρατίδιο της Βαϊμάρης και .. συγγραφέας)