

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ)
Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ)

Δημόσια Συζήτηση

Προοπτικές Βελτίωσης της Κυκλοφορίας στην Αθήνα
Ο ρόλος της Πολιτείας και των Πολιτών
Αθήνα, 6 Ιουλίου 2000

Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Μέρος Α: Υφιστάμενη Κατάσταση

Γιώργος Γιαννής, Λέκτορας ΕΜΠ
Πρόεδρος Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

ΟΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

Γενικές Κυκλοφοριακές Μελέτες

Μελέτη Wilbur Smith, 1962, 1973 - **Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό**, Αττικό Μετρό ΑΕ, 1995 - 2000

Σημαντικές Κυκλοφοριακές Μελέτες

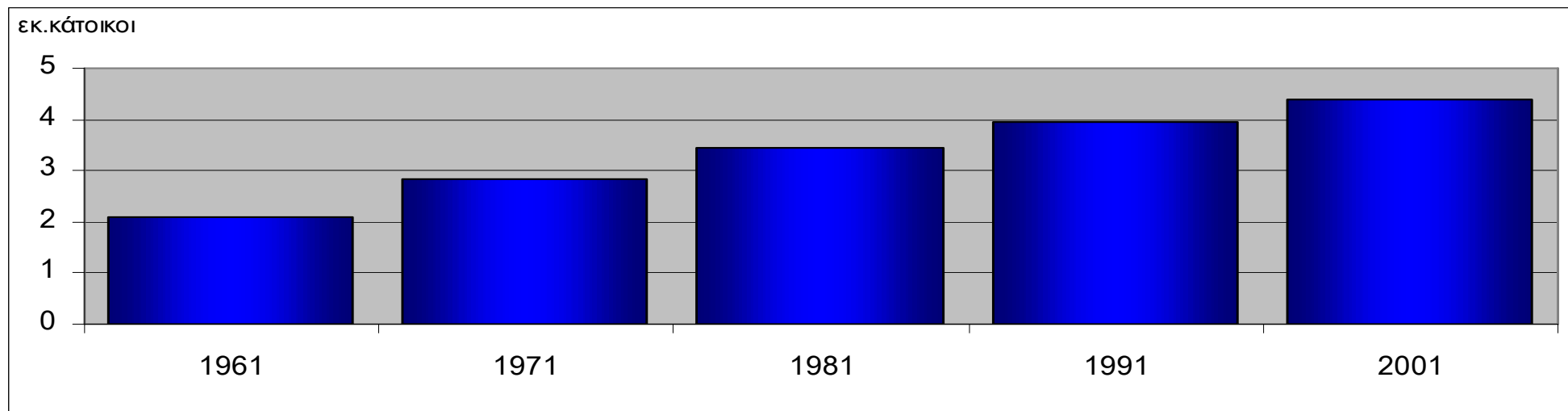
Μελέτη Προέλευσης Προορισμού ΟΑΣΑ, 1983, Μελέτη αναδιάρθρωσης δημόσιων συγκοινωνιών, Dornier, 1993.

Επιμέρους Μελέτες

Πλήθος μελετών σε επιμέρους αντικείμενα (τραμ, ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων, εμπορικό τρίγωνο, κυκλοφοριακές μελέτες Δήμων, στάθμευση, λεωφορειολωρίδες, κλπ)

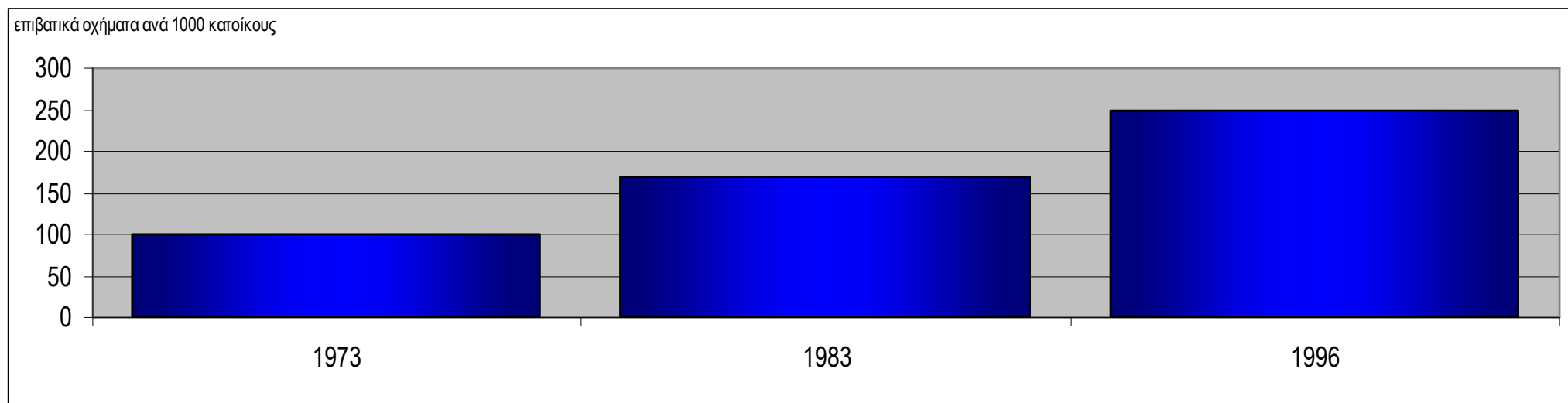
Οι προτάσεις των μελετών **εφαρμόζονται αποσπασματικά και με τεράστιες καθυστερήσεις**, συνεισφέροντας ελάχιστα στη βελτίωση των συνεχώς μεταβαλλόμενων χαρακτηριστικών της κυκλοφορίας στην πόλη. Αιτία: η πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων και η έλλειψη πολιτικής βούλησης (διάθεση προϋπολογισμού).

ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ



Η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών της Αθήνας δεν έχει παρακολουθήσει την μεγέθυνση της πόλης και τις ανάγκες του πληθυσμού για μετακινήσεις έτσι ώστε σήμερα το παρεχόμενο προς τους πολίτες **επίπεδο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης** να είναι χαμηλό και να απαιτείται σημαντική πολυετής προσπάθεια για τη βελτίωσή του.

ΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ



Παρά το γεγονός ότι ο δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων στην Αττική παρουσίασε θεαματική άνοδο την τελευταία διετία, υπολείπεται ακόμη αρκετά του επιπέδου, στο οποίο αναμένεται η αύξησή του να παρουσιάσει κάμψη. Εκτιμάται ότι μέσα στην επόμενη εικοσαετία, ο δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων στην Αττική θα **διπλασιαστεί** πλησιάζοντας έτσι τα επίπεδα των άλλων Ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων.

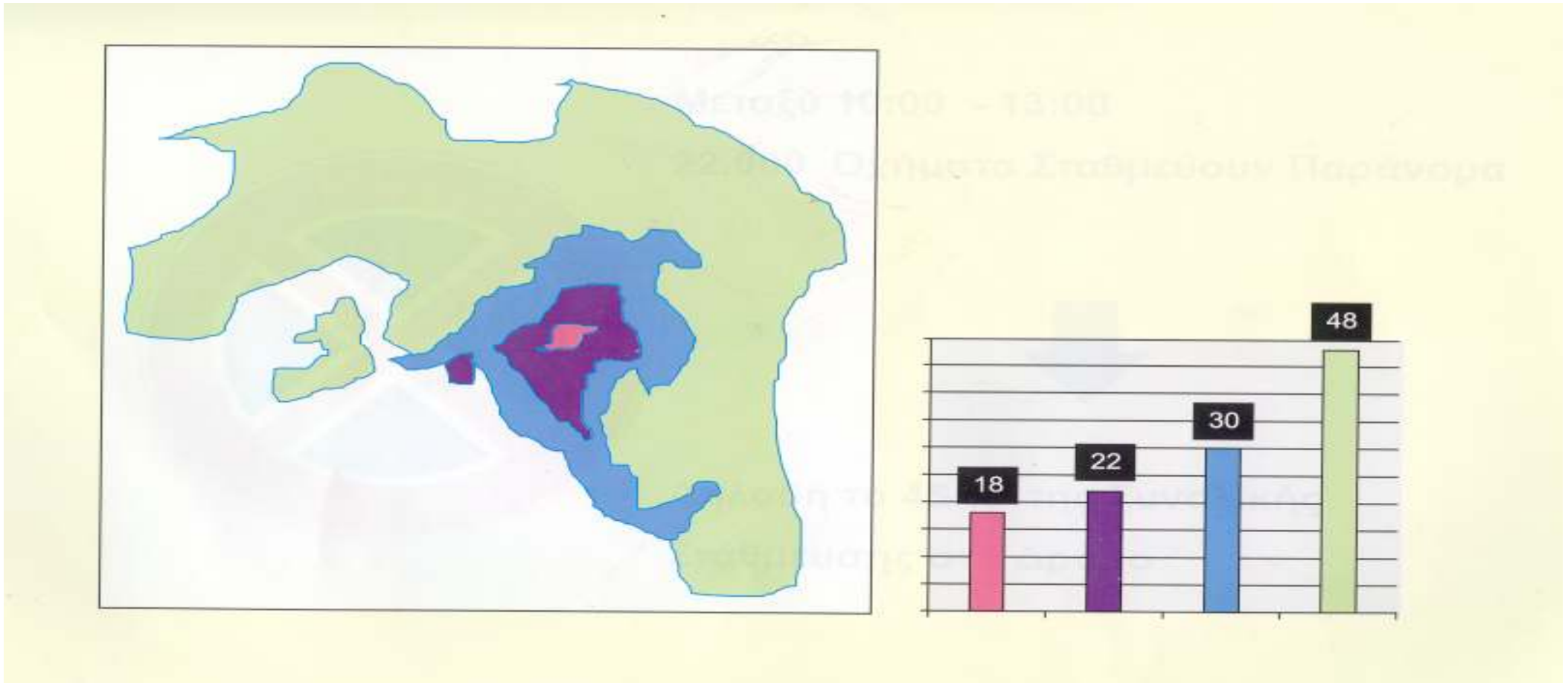
ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Ο μέσος ετήσιος **ρυθμός αύξησης της κυκλοφορίας** κατά την δεκαετία 1986 - 1996 ήταν της τάξης του:

- 2,6% στην κεντρική περιοχή της Αθήνας,
- 3,5% στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας και
- 7.0% στην Αττική.

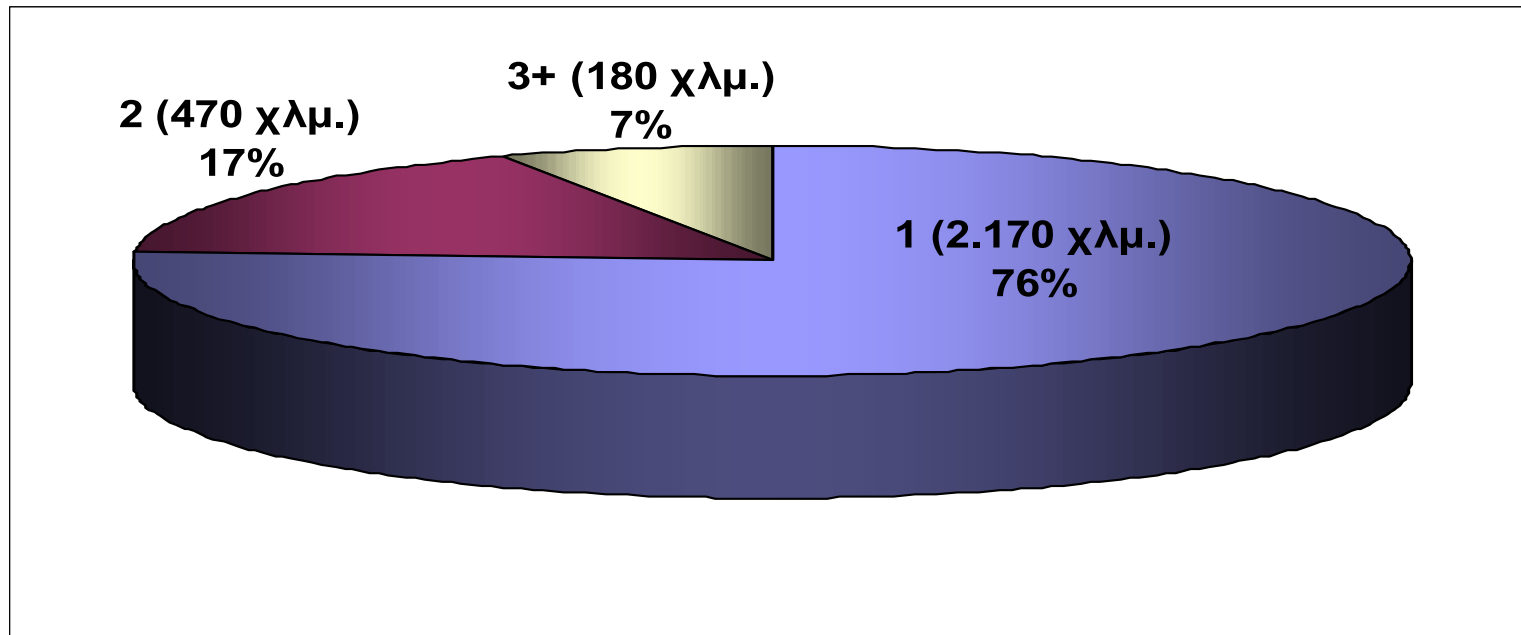
Το 1996 πραγματοποιούνταν στην Αττική περίπου **7 εκατομύρια μετακινήσεις ημερησίως**, ενώ αναμένεται ότι έως το 2020 ο αριθμός των ημερήσιων μετακινήσεων θα εμφανίσει αύξηση της τάξης του 40%.

Η ΜΕΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



Χαρακτηριστικό παράδειγμα της αδυναμίας του συστήματος μεταφορών της Αθήνας να εξυπηρετήσει ικανοποιητικά τους πολίτες της είναι οι ιδιαίτερα χαμηλές τιμές της **μέσης ταχύτητας κυκλοφορίας**, οι οποίες υπολείπονται σημαντικά των αντίστοιχων ταχυτήτων σε πολλές μεγαλουπόλεις της Ευρώπης.

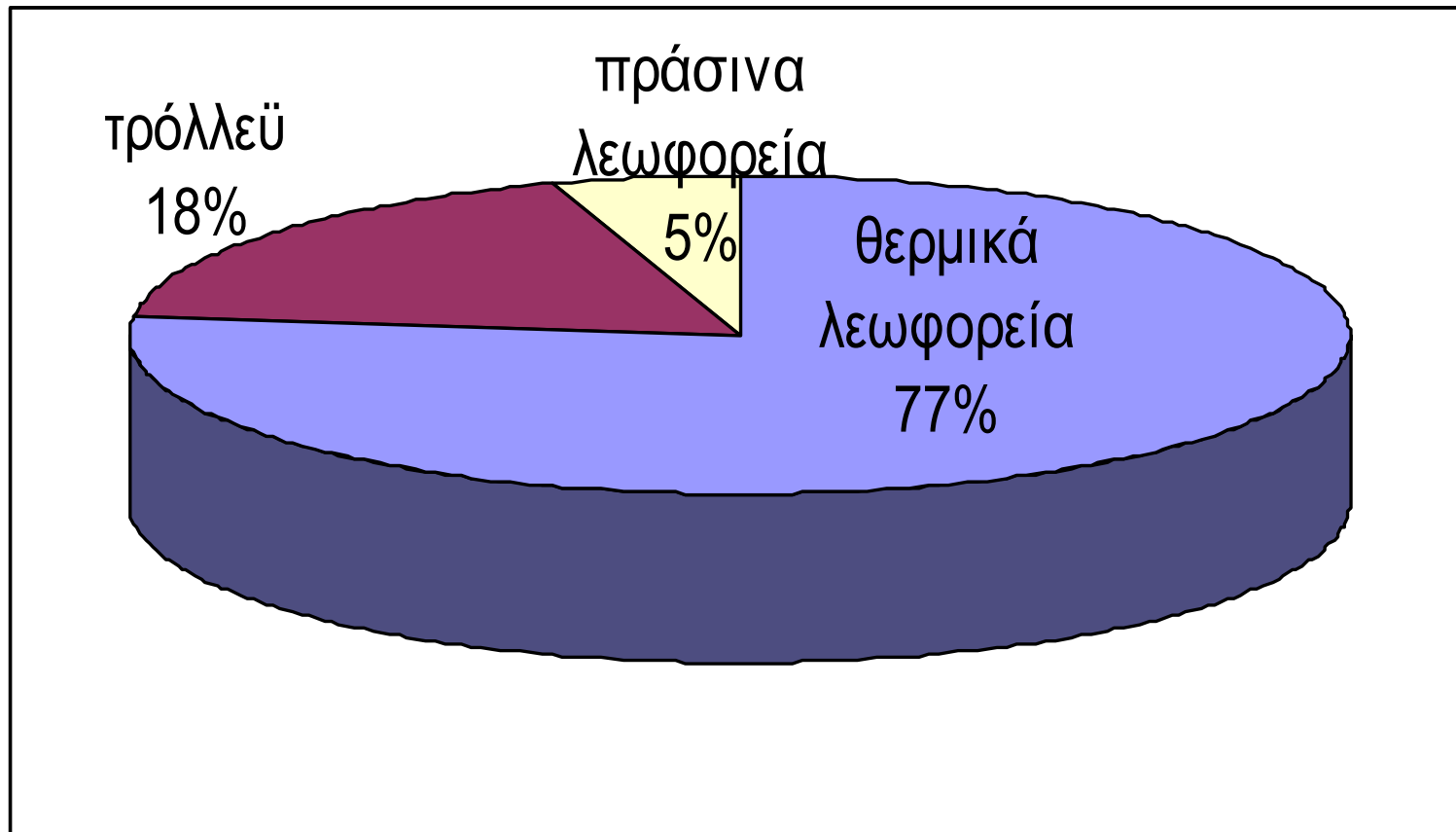
ΟΔΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ



Το οδικό δίκτυο στην Αττική (λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση)

Στις περισσότερες περιπτώσεις, η **ανάπτυξη του οδικού δικτύου** ακολουθεί την οικιστική ανάπτυξη αντί, όπως θα έπρεπε, να προηγείται αυτής, με αποτέλεσμα σήμερα στις περισσότερες περιοχές της Αθήνας να είναι πολύ δύσκολη η περαιτέρω βελτίωση του οδικού δικτύου. Σήμερα, η λανθασμένη αυτή προσέγγιση μπορεί τουλάχιστον να αποφευχθεί στις περιοχές όπου αναμένεται να εξελιχθεί ραγδαία η οικιστική ανάπτυξη (Μεσόγεια, νότια και βόρεια προάστεια).

ΑΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ



Κατανομή των επιβατών στα λεωφορεία

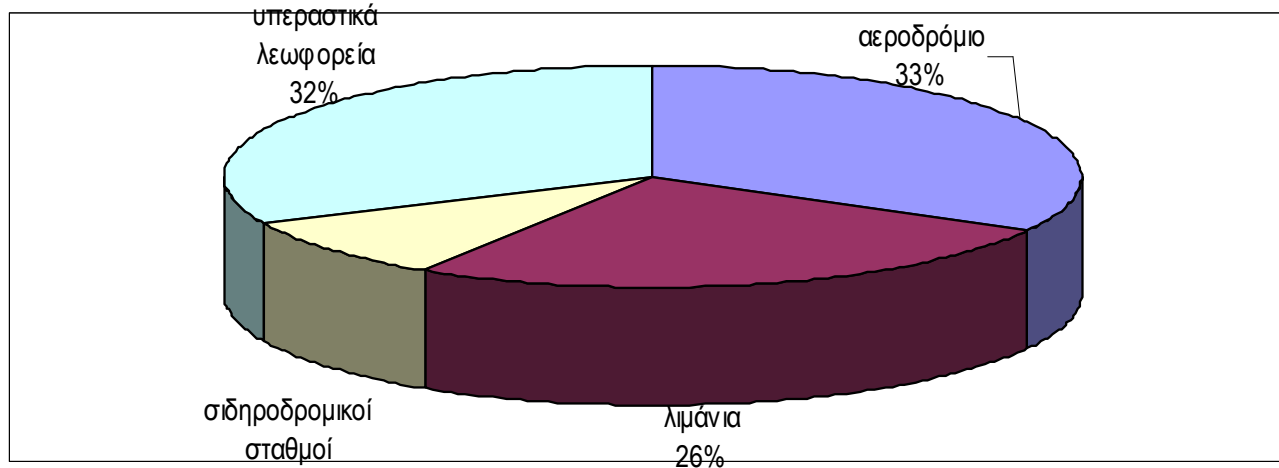
Η μέση ταχύτητα κίνησης για το σύνολο των λεωφορείων είναι 17 χιλιόμετρα/ώρα, για τις γραμμές κορμού 19 χιλιόμετρα/ώρα και για τα τρόλλεϋ που κινούνται κυρίως στις κεντρικές και συμφορημένες περιοχές είναι 13 χιλιόμετρα/ώρα.

ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

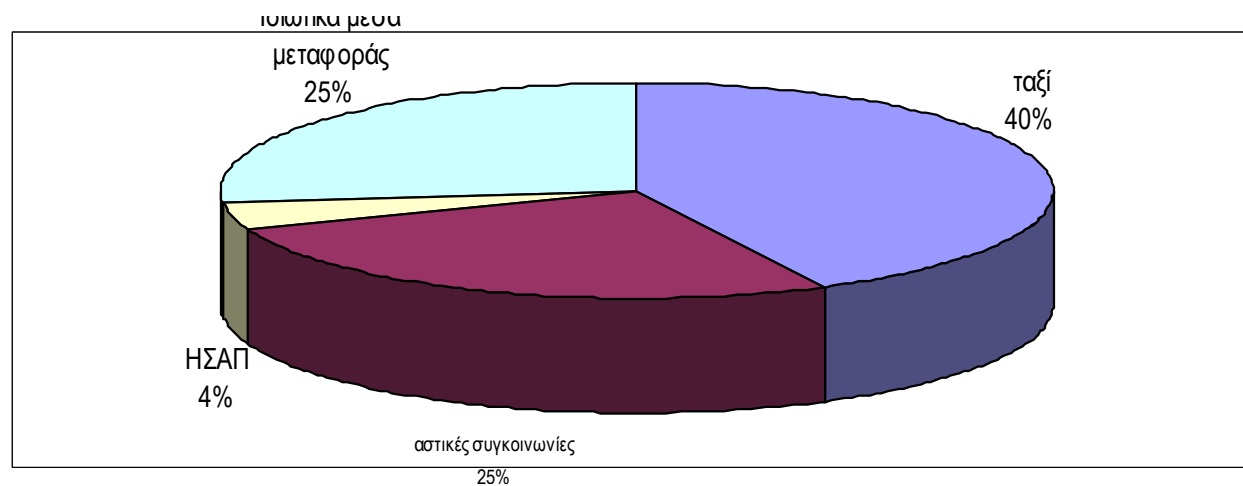
	χιλιόμετρα	σταθμοί	επιβάτες ημερησίως
γραμμή 1 (ΗΣΑΠ)	25,8	23	350.000
γραμμές 2 και 3 (Αττικό μετρό) σε λειτουργία	17 12	18 13	250.000

Τα ευεργετικά αποτελέσματα από τη λειτουργία των δύο νέων γραμμών μετρό γρήγορα θα εξανεμιστούν (4 - 8 μήνες) εάν δεν συνδυαστούν με μέτρα αποθάρρυνσης χρήσης του ΙΧ και αναβάθμισης της ποιότητας ζωής στην πόλη.

ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ



Αφικνυόμενοι επιβάτες στους τερματικούς σταθμούς της Αθήνας



Ολοκλήρωση του ταξιδιού των αφικνυόμενων επιβατών

ΤΑΞΙ

κυκλοφορούν: **14.000 ταξί** (+2.000 - 5.000 παράνομα ταξί)

μεταφέρουν: 700.000 επιβάτες κάθε ημέρα

μέσος ημερήσιος χρόνος λειτουργίας: 18,5 ώρες

βρίσκονται σε κίνηση: 16 ώρες ημερησίως

διανύουν κατά μέσο όρο: 358 χιλιόμετρα ημερησίως

μέσος αριθμός μισθώσεων των ταξί ανά ημέρα: 33

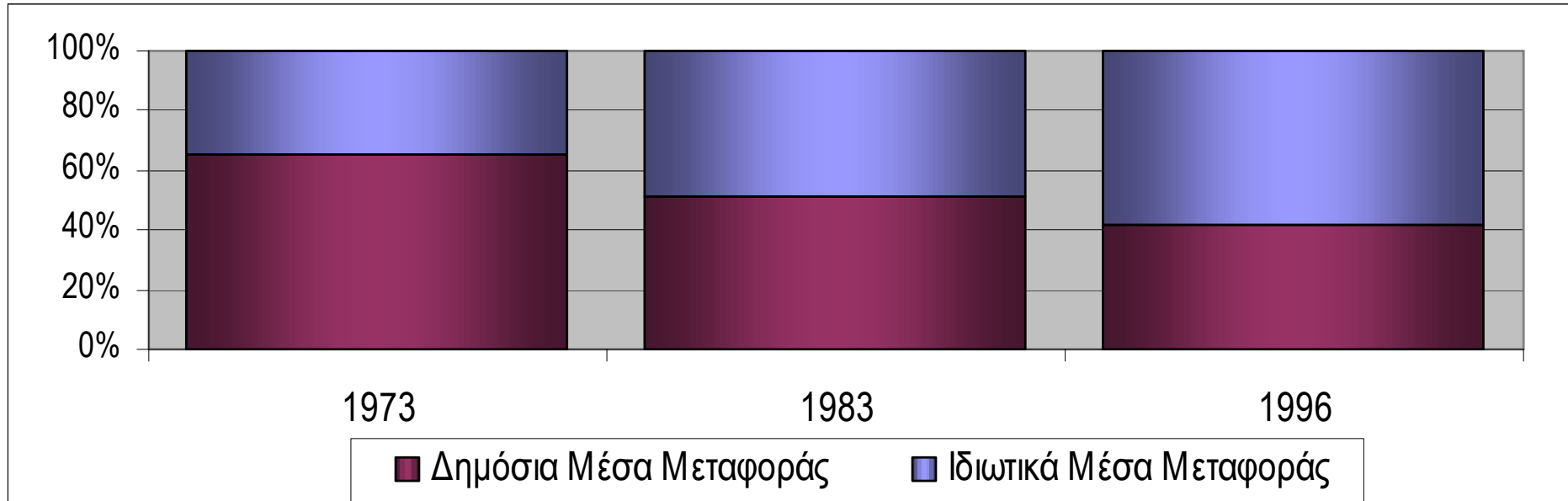
μέσος αριθμός χιλιομέτρων ανά μίσθωση: 7,5 χιλιόμετρα

μέσο ποσοστό χιλιομέτρων χωρίς μίσθωση: 30%

μέσος ημερήσιος αριθμός μεταφερόμενων επιβατών: 49

ποσοστό διπλομισθώσεων 12%+ του συνόλου των μισθώσεων

ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



Την τελευταία εικοσιπενταετία, παρατηρήθηκε μία σημαντική στροφή των μετακινήσεων από τα δημόσια μέσα μεταφοράς στα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς, η οποία οφείλεται στον εμπονομαζόμενο **"φαύλο κύκλο των δημόσιων συγκοινωνιών"**.

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

- Χωρίς την εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, στις κεντρικές περιοχές της Αθήνας, το 97% της στάθμευσης αφορά **στάθμευση χωρίς πληρωμή** (74% στην οδό και 23% εκτός οδού). Το υπόλοιπο 3% της στάθμευσης έχει μέσο κόστος στάθμευσης με πληρωμή 980 δρχ./όχημα.
- Οι οδηγοί προτιμούν την **παράνομη στάθμευση** από την επί πληρωμή στάθμευση εκτός οδού. Συνολικά, μεταξύ 10:00 και 13:00, περίπου το 45% της συνολικής στάθμευσης στην οδό σταθμεύει παράνομα.
- Η σημερινή απουσία συγκεκριμένης πολιτικής στάθμευσης στην Αθήνα αποτελεί μία από τις βασικότερες αιτίες του χαμηλού επιπέδου εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας από το υπάρχον οδικό δίκτυο. Εάν δεν αναμορφωθεί το θεσμικό πλαίσιο και δεν ξεκινήσει αποτελεσματική εφαρμογή εκλογικευμένου συστήματος διαχείρισης της στάθμευσης αναμένεται περαιτέρω **γενίκευση της κυκλοφοριακής ασφυξίας** από τις κεντρικές περιοχές προς το δίκτυο ολόκληρου του λεκανοπεδίου.

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

- περίπου 10.000 **οδικά τροχαία ατυχήματα** με 13.000 παθόντα πρόσωπα, δηλαδή 330 νεκρούς, 760 σοβαρά τραυματίες και 11.800 ελαφρά τραυματίες (33% του συνόλου των νεκρών και το 26% του συνόλου των τραυματιών είναι πεζοί).
- Παρά το ότι έχει εντοπιστεί συσσώρευση των ατυχημάτων σε σειρά επικίνδυνων θέσεων στο οδικό δίκτυο της Αθήνας, σπάνια γίνονται επεμβάσεις στις θέσεις αυτές.
- Η πλήρης απουσία πολιτικής οδικής ασφάλειας στη χώρα έχει ως αποτέλεσμα τη συνεχιζόμενη αύξηση των αριθμών τροχαίων ατυχημάτων και στην περιοχή της Πρωτεύουσας. Δεδομένης της **πολυπλοκότητας** του προβλήματος των οδικών τροχαίων ατυχημάτων η αναστροφή της σημερινής κατάστασης απαιτεί ολοκληρωμένη προσέγγιση τόσο σε εθνικό όσο και σε τοπικό επίπεδο.

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

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

Υπουργείο Μεταφορών

ΟΑΣΑ, ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, 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

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ)
Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ)

Δημόσια Συζήτηση

Προοπτικές Βελτίωσης της Κυκλοφορίας στην Αθήνα
Ο ρόλος της Πολιτείας και των Πολιτών
Αθήνα, 6 Ιουλίου 2000

Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ
Μέρος Β: Οι Συγκοινωνιακές Λύσεις

Γιώργος Γιαννής, Λέκτορας ΕΜΠ
Πρόεδρος Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

Η ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Για την αναστροφή των σημερινών κυρίαρχων αρνητικών φαινομένων στη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της Αθήνας είναι απαραίτητη η επιλογή **ολοκληρωμένης προσέγγισης** που θα στοχεύει στη σταδιακή άρση των σημερινών αδιεξόδων.

Ο στόχος της βιώσιμης ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών της Αθήνας συνοψίζεται στο τρίπτυχο **αποτελεσματικότητα - ασφάλεια - περιβάλλον**.

Βασική προτεραιότητα πρέπει να αποτελεί η ουσιαστική **προώθηση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς** και η αποθάρρυνση χρήσης των ΙΧ με έμφαση στη βέλτιστη διαχείριση της υφιστάμενης υποδομής αλλά και των περιόδων κυκλοφοριακής αιχμής.

Επεξεργασία πλαισίου **20 Συγκοινωνιακών Λύσεων** και του αντίστοιχου Σχεδίου Εφαρμογής τους.

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

- 1.** Εγκατάσταση, λειτουργία και συνεπής επιτήρηση ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης της στάσης και της στάθμευσης.
- 2.** Λειτουργία ενός “έξυπνου” συστήματος σηματοδότησης των κόμβων του οδικού δικτύου που θα προσφέρει τις βέλτιστες λύσεις.
- 3.** Εφαρμογή “έξυπνου” συστήματος περιορισμών (δακτύλιος, στάθμευση) με τη χρήση της τηλεματικής που θα ενθαρρύνει τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- 4.** Σχεδιασμός και λειτουργία του κέντρου διαχείρισης της κυκλοφορίας της Πρωτεύουσας.

ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

5. Αύξηση του **αριθμού των κυκλοφορούντων λεωφορείων** και σταδιακή αναβάθμιση των λειτουργικών χαρακτηριστικών τους.
6. Βελτίωση της **οργάνωσης των δρομολογίων** και εισαγωγή της τηλεματικής.
7. Έγκαιρη εξασφάλιση του απαιτούμενου αριθμού **οδηγών και ελεγκτών** και βελτίωση της ικανότητας τους να ανταποκρίνεται σε ένα νέο αναβαθμισμένο επίπεδο εξυπηρέτησης των επιβατών.
8. Δραστική αναπροσαρμογή της **τιμολογιακής πολιτικής** που θα ανταποκρίνεται πλέον στο ευρύ κοινό (μεσοαστική τάξη) που θα κληθεί να χρησιμοποιεί το αναβαθμισμένο σύστημα μέσω των μαζικών μεταφορών

ΥΠΟΔΟΜΗ

9. Θέσπιση **ιεράρχησης του οδικού δικτύου και των λειτουργιών** της Πρωτεύουσας και αντίστοιχη αναμόρφωση της οργάνωσής της πόλης.
10. Προώθηση των έργων για την ολοκλήρωση των τριών **κυκλοφοριακών δακτυλίων περιφερειακής κίνησης** (μικρός, ενδιάμεσος, μεγάλος) και τη συναρμογή τους με το υπόλοιπο δίκτυο και προώθηση των λεωφορειολωρίδων.
11. Μελέτη, δημιουργία και αυτοδύναμη λειτουργία **σταθμών μετεπιβίβασης** σε κομβικά σημεία του δικτύου με έξυπνο σύστημα τιμολόγησης.
12. Άμεση προτεραιότητα στην ανάπτυξη των δικτύων σταθερής τροχιάς (**προαστιακού σιδηροδρόμου, μετρό, τραμ**).

ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

- 13.** Δημιουργία **δικτύου πεζοδρόμων** σε κατάλληλα επιλεγμένα μέρη των κεντρικών ή άλλων αστικών περιοχών μεγάλης κίνησης πεζών.
- 14.** Εφαρμογή αποτελεσματικού συστήματος **ελέγχου της οδικής ασφάλειας** με συνεχή επιτήρηση της οδικής υποδομής, των οχημάτων και της συμπεριφοράς των οδηγών.
- 15.** Αποτελεσματικό σύστημα **ελέγχου της εκπομπής καυσαερίων** και ηχορύπανσης από τα οχήματα.
- 16.** Ανάπτυξη συστήματος **πληροφόρησης του κοινού** για το σύστημα μεταφορών της Αθήνας με αξιοποίηση των εφαρμογών της τηλεματικής.

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- 17.** Ενιαίος σχεδιασμός και διαχείριση του συστήματος μεταφορών της Πρωτεύουσας που θα συντονίζει αποτελεσματικά όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, πιθανώς με τη δημιουργία **Μητροπολιτικού φορέα** που θα προκύψει από τη συγχώνευση των υφισταμένων υπηρεσιών.
- 18.** Λειτουργία και **εκμετάλλευση των υποσυστημάτων** του συστήματος μεταφορών με βάση συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού που θα εξασφαλίζουν υψηλή ποιότητα προσφερόμενων υπηρεσιών με εκλογίκευση των κρατικών επιδοτήσεων.
- 19.** Διασφάλιση συνεχούς και αποτελεσματικής επιτήρησης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης με την εφαρμογή “έξυπνου” **συστήματος επιτήρησης** από ειδικό σώμα τροχονόμων.
- 20.** **Πλήρης διαφάνεια** στην πρόοδο των κυκλοφοριακών συνθηκών της Πρωτεύουσας με την ίδρυση παρατηρητηρίου που θα δημοσιεύει σε μηνιαία βάση τα αποτελέσματα από την παρακολούθηση των κυκλοφοριακών συνθηκών και των αντίστοιχων μέτρων.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών μιας μεγαλούπολης είναι μία **πολυσύνθετη και δυναμική διαδικασία** που δεν αντιμετωπίζεται με αυτόματες "μαγικές" λύσεις. Οι συγκοινωνιακές λύσεις οφείλουν να είναι σωστά επεξεργασμένες, πλήρεις και με αποτελεσματικότητα στην εφαρμογή τους.

Είναι απαραίτητη η εκπόνηση ενός ρεαλιστικού **στρατηγικού σχεδίου εφαρμογής** με έμφαση στην προώθηση των κοινά αποδεκτών γενικών κατευθύνσεων και επιμέρους λύσεων τόσο προς όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες και οργανισμούς όσο και προς τους πολίτες - χρήστες του συστήματος μεταφορών της Αθήνας.

Στόχος του στρατηγικού σχεδίου αυτού είναι η **δημιουργία της απαραίτητης δυναμικής** στην κοινωνία για να σπάσει ο φαύλος κύκλος της αδράνειας και να μπει σε νέα αναπτυξιακή τροχιά η ζωή της Αθήνας.

ΤΑ ΚΡΙΣΙΜΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Φάση προετοιμασίας

- ο εντοπισμός των εμπλεκόμενων φορέων, των δυνατοτήτων και αδυναμιών τους,
- ο προσδιορισμός των διαφορετικών ομάδων-στόχων, χρηστών των επιμέρους στοιχείων του συστήματος μεταφορών της Αθήνας και των χαρακτηριστικών τους,
- η επεξεργασία αναλυτικού σχεδίου εφαρμογής με ποσοτικοποιημένους στόχους και συγκεκριμένες προθεσμίες,
- η επιλογή και οριστικοποίηση βιώσιμων συγκοινωνιακών λύσεων, ιεραρχημένων με προτεραιότητες εφαρμογής,

ΤΑ ΚΡΙΣΙΜΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Φάση υλοποίησης

- η επεξεργασία επιμέρους μηχανισμών αποτελεσματικής προώθησης των προτεινόμενων λύσεων που θα απευθύνονται στις συγκεκριμένες ομάδες στόχους,
- η δημιουργία μηχανισμού υποστήριξης της ενεργούς συμμετοχής των παραγωγικών μονάδων και των πολιτών και ουσιαστικής αξιοποίησης της σχετικής ανάδρασης,
- η διατήρηση συνέπειας και διαχρονικής συνοχής στις γενικές συγκοινωνιακές κατευθύνσεις και την εφαρμογή τους,
- η ποσοτικοποιημένη παρακολούθηση και τακτική δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων του στρατηγικού σχεδίου.

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

- πρωτοβουλίες απεγκλωβισμένες από την αδράνεια της Πολιτείας
 - πρωτοβουλίες που θα στοχεύουν στη συμμετοχή του Πολίτη
 - στενή συνεργασία με τα μέσα μαζικής ενημέρωσης
-
- κατάλληλος προϋπολογισμός
 - ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα
 - αποτελεσματικό σύστημα παρακολούθησης της προόδου