

Ι.Μ. Φραντζεσκάκης, Γ. Γιαννής

ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΤΟΥ 2004

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα απαιτεί μια συσαστική προσπάθεια βελτίωσης της υποδομής και της λειτουργίας του μεταφορικού συστήματος της πόλης. Η अपαρέγκλιτη και εγγυημένη καταληκτική ημερομηνία της 28ης Ολυμπιάδας μπορεί να αποτελέσει βασικό μοχλό επιτάχυνσης της υλοποίησης των έργων και των ρυθμίσεων στη διαχείριση του συστήματος μεταφορών της Αθήνας. Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα αποτελεί μια μοναδική ευκαιρία για την αναβάθμιση του συστήματος μεταφορών της πόλης, αφού τα έργα υποδομής και οι βελτιώσεις στην λειτουργία του συστήματος μεταφορών θα παραμείνουν και μετά τους Αγώνες, συμβάλλοντας στη μεταμόρφωση της πρωτεύουσας, μέσα στα επόμενα επτά χρόνια, από μια πόλη συμφοράς και ρύπανσης σε μια λειτουργική πόλη με υψηλό επίπεδο ποιότητας ζωής.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Αθήνα, η πόλη των πρώτων σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων του 1896, δεν κατάφερε να οργανώσει τη χρυσή Ολυμπιάδα του 1996, αφού αυτή πραγματοποιήθηκε στην Ατλάντα, μέσα σε ένα πλαίσιο έντονης εμπορευματοποίησης. Περιορίστηκε έτσι στις εκδηλώσεις για τον εορτασμό των 100 χρόνων Ολυμπιακών Αγώνων, που έγιναν τον περασμένο Απρίλιο στην Αθήνα. Στις 15 όμως Αυγούστου, κατατέθηκε επίσημα ο φάκελος της υποψηφιότητας¹ για την τέλεση της 28ης Ολυμπιάδας το 2004 στην Αθήνα. Η τελική απόφαση θα ληφθεί στην ειδική συνεδρίαση της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής τον Σεπτέμβριο του 1997, αφού αξιολογηθούν οι τέσσερις προτάσεις² που θα προεπιλεγούν στις αρχές του 1997 από τις 11 που έχουν υποβληθεί.

Όπως περιγράφεται και στον φάκελο της υποψηφιότητας, η ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 από την Αθήνα προϋποθέτει μια σειρά έργων υποδομής που θα αφορούν τόσο τις αθλητικές εγκαταστάσεις και το Ολυμπιακό χωριό όσο και το σύστημα μεταφορών και επικοινωνιών της πρωτεύουσας. Η εργασία αυτή έχει σαν στόχο να αναλύσει απ' ενός την ώθηση που θα προκαλέσει η ανάληψη της Ολυμπιάδας στην κατασκευή των μεγάλων έργων της πρωτεύουσας και στην αναβάθμιση του συστήματος μεταφορών, απ' ετέρου τις επιπτώσεις από την ανάληψη αυτής της Ολυμπιάδας στο σύστημα μεταφορών της πόλης.

Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η πρόταση για την λειτουργία του συστήματος μεταφορών της Αθήνας κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 περιλαμβάνει, σύμφωνα με τις προδιαγραφές,³ το δίκτυο προσβάσεων στην πόλη, το σύστημα μετακινήσεων μέσα στην πόλη (Σχήμα 1) για την Ολυμπιακή οικογένεια (αθλητές, συνοδοί, επίσημοι, δημοσιογράφοι) και τους φιλάθλους και τον τρόπο υλοποίησης των έργων και πραγματοποίησης των προβλεπόμενων ρυθμίσεων.

Πιο συγκεκριμένα, για την πρόσβαση στην πόλη, ο μεγαλύτερος όγκος των επισκεπτών αναμένεται να χρησιμοποιήσει αεροπορικές μεταφορές, που θα εξυπηρετηθούν κυρίως από το νέο μεγάλο αεροδρόμιο των Σπάτων αλλά και το αεροδρόμιο του Ελληνικού, που θα διατηρηθεί μέχρι τότε, χωρίς όμως να αποκλείεται και η χρήση άλλων αεροδρομίων για τις περιόδους έντονης αιχμής (στρατιωτικά αεροδρόμια Τανάγρας, Δεκέλειας, Ελευσίνας, Μαραθώνα). Ο νέος αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ θα εξυπηρετήσει την άφιξη επισκεπτών οδικώς τόσο από τον Βορρά, όσο και από τη Δύση, με συνδυασμό της θαλάσσιας σύνδεσης Ελλάδα-Ιταλία. Αρκετοί επισκέπτες αναμένεται επίσης να χρησιμοποιήσουν τις αναβαθμιζόμενες σιδηροδρομικές συνδέσεις της χώρας αλλά και τη θαλάσσια οδό. Οι επισκέπτες των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 θα μπορέσουν επίσης να κινηθούν για αναψυχή στην υπόλοιπη Ελλάδα πριν, κατά τη διάρκεια και μετά τους Αγώνες, χρησιμοποιώντας το εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο καθώς και τις γραμμές ακτοπλοΐας και αεροπλοΐας.

Οι μετακινήσεις της Ολυμπιακής οικογένειας μέσα στην Αθήνα, κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, θα πραγματοποιούνται κυρίως οδικώς από τις Ολυμπιακές Λεωφόρους, τους άξονες που θα συνδέουν τις αθλητικές εγκαταστάσεις με το Ολυμπιακό χωριό, το Κέντρο Τύπου και τα αεροδρόμια, με την χρήση ειδικών γραμμών λεωφορείων. Οι φιλάθλοι θα μπορούν επίσης να χρησιμοποιούν το δίκτυο του μητροπολιτικού σιδηρόδρομου αλλά και τις γραμμές προαστιακού σιδηρόδρομου που θα έχουν αναπτυχθεί μέχρι τότε.

Για την εξυπηρέτηση τόσο της Ολυμπιακής οικογένειας όσο και των φιλάθλων, θα πραγματοποιηθεί μία σειρά από ρυθμίσεις στο σύστημα μεταφορών, που θα περιλαμβάνουν:

- Τη μεγιστοποίηση και βέλτιστη αξιοποίηση της κυκλοφοριακής ικανότητας με μέτρα όπως: εφαρμογή ειδικών προγραμμάτων σηματοδότησης που θα εξασφαλίζουν προτεραιότητα στις μετακινήσεις για τους αγώνες, αυστηρή και εντατική αστυνόμευση, ειδική σήμανση κλπ.

- Τη χρησιμοποίηση ορισμένων λωρίδων ή οδών αποκλειστικά από τα οχήματα της Ολυμπιακής οικογένειας που θα φέρουν ειδικά αυτοκόλλητα σήματα. Για την εξασφάλιση του μεγάλου αριθμού οχημάτων που χρειάζεται η Ολυμπιακή οικογένεια θα ενοικιαστεί σημαντικός αριθμός τουριστικών λεωφορείων, ταξί και ενοικιαζόμενων οχημάτων.

- Τη μεγιστοποίηση της χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών, με την ανάπτυξη ειδικών χώρων μετεπιβίβασης (park and ride) πέρα από τους υφιστάμενους και προγραμματιζόμενους παρά τους σταθμούς του Μετρό, την πύκνωση των κρίσιμων διαδρομών, την ενημέρωση του κοινού για τη χρήση των ενισχυμένων δημόσιων συγκοινωνιών, τη χορήγηση δωρεάν εισιτηρίων μαζί με τα εισιτήρια των αγώνων κλπ.

- Τη μείωση της κανονικής κυκλοφορίας κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων και ειδικότερα κατά τις περιόδους αιχμής, με την καθιέρωση ειδικών ωραρίων εργασίας και λειτουργίας καταστημάτων, τον προγραμματισμό θερινών διακοπών, τις απαγορεύσεις φορτοεκφορτώσεων και κινήσεων φορητών αυτοκινήτων, τις απαγορεύσεις κινήσεων επιβατικών αυτοκινήτων, αναλόγων με αυτές που εφαρμόζονται με επιτυχία κατά τις εξαιρετικές περιπτώσεις υπέρβασης των επιτρεπόμενων ορίων ατμοσφαιρικής ρύπανσης [πλήρης απαγόρευση ή εκ περιτροπής απαγόρευση μονών-ζυγών στην επιφάνεια που περικλείεται από τον μικρό (13 χλμ²) ή τον μεγάλο (140χλμ²) δακτύλιο].

Τα παραπάνω διαχειριστικά μέτρα της κυκλοφορίας θα αξιοποιήσουν πλήρως την σημαντική εξέλιξη της τεχνολογίας στους τομείς της πληροφορικής, των τηλεπικοινωνιών και της τηλεματικής.⁴ Η αξιοποίηση αυτή εξασφαλίζεται από το γεγονός ότι η Ελλάδα συμμετέχει με μεγάλη επιτυχία, και σε ποσοστό πολύ υψηλότερο από εκείνο που της αντιστοιχεί στα σχετικά ερευνητικά προγράμματα της ΕΕ, κυρίως με το εξαιρετικά ανεπτυγμένο δυναμικό των πανεπιστημίων, ερευνητικών οργανισμών και μελετητικών γραφείων που διαθέτει αλλά και με την αναπτυσσόμενη βιομηχανία τηλεπικοινωνιών και άλλης υψηλής τεχνολογίας.

Ιδιαίτερη σημασία δίδεται στις δυνατότητες υλοποίησης των προτεινόμενων έργων και ρυθμίσεων. Ο χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης των περισσότερων μεγάλων έργων (Μετρό, αεροδρόμιο, αυτοκινητόδρομος), συμπεριλαμβανομένων των καθυστερήσεων, βρίσκεται αρκετά νωρίτερα από το 2004, με αποτέλεσμα ακόμη και απρόβλεπτες καθυστερήσεις να μην επηρεάσουν την έγκαιρη υλοποίηση. Ταυτόχρονα, η εξασφαλισμένη χρηματοδότηση επιτρέπει την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα.

Σημειώνεται ότι η λειτουργία των νέων έργων υποδομής καθώς και η εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων πρέπει να ξεκινήσουν λίγο καιρό πριν από τους Αγώνες και όχι πολύ νωρίτερα. Και αυτό διότι εάν ξεκινήσουν πολύ νωρίτερα τότε το επιβατικό κοινό της Αθήνας θα έχει προλάβει να τις συνηθίσει με αποτέλεσμα τον κορεσμό τους των κατοίκων της Αθήνας από την κυκλοφορία. Η πρωτότυπη αυτή αρχή πρωτοδιατυπώθηκε στην υποψηφιότητα της Αθήνας για την ανάληψη των χρυσών Ολυμπιακών Αγώνων⁵ και υιοθετήθηκε και από τις δύο οργανωτικές επιτροπές των Αγώνων που ακολούθησαν (Βαρκελώνη, Ατλάντα).

Η υλοποίηση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων κατά την διάρκεια των αγώνων επιβάλλει τον έγκαιρο και λεπτομερή σχεδιασμό τους καθώς και την κατάλληλη συ-

ν, με την ανάπτυξη
τάμενους και προ-
των κρίσιμων δια-
δημόσιων συγκοι-
αγώνων κλπ.

των Ολυμπιακών
ωση ειδικών ωρα-
μό θερινών διακο-
ηγών αυτοκινήτων,
με αυτές που εφαρ-
ης των επιτρεπομέ-
περιτροπής απαγό-
κρό (13 χλμ²) ή τον

ιοποιήσουν πλήρως
ορικής, των τηλεπι-
ται από το γεγονός
ολύ υψηλότερο από
α της ΕΕ, κυρίως με
ητικών οργανισμών
ισόμενη βιομηχανία

προτεινόμενων έρ-
ισσότερων μεγάλων
νομένων των καθυ-
τέλεσμα ακόμη και
οποίηση. Ταυτόχρο-
των μεγάλων έργων

θώς και η εφαρμογή
αιρό πριν από τους
πολύ νωρίτερα τότε
ι με αποτέλεσμα τον
πρωτότυπη αυτή αρ-
ανάληψη των χρυσών
πικές επιτροπές των

άρχεια των αγώνων
ι την κατάλληλη συ-

νεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Η εμπειρία του κυκλοφοριακού χάους που επικράτησε στην χρυσή Ολυμπιάδα της Ατλάντα έχει ως αποτέλεσμα οι εγγυήσεις για κατάλληλες κυκλοφοριακές συνθήκες κατά την διάρκεια των Αγώνων που θα δοθούν από τις υποψήφιες Ολυμπιακές πόλεις να είναι ιδιαίτερα σημαντικό κριτήριο για την επιλογή της Ολυμπιακής πόλης.

Το σύστημα μεταφορών της Αθήνας, όπως και κάθε πόλης, δημιουργεί ένα τεχνητό πλαίσιο ανάπτυξης αλλά και ένα πλαίσιο λειτουργίας της πόλης και αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία σχεδιασμού και εφαρμογής. Απαραίτητη προϋπόθεση για την ορθή ανάπτυξη του συστήματος των μεταφορών, ώστε να βοηθήσει τον ερύτερο σχεδιασμό της πόλης και την υλοποίηση οποιουδήποτε οράματος, είναι να κατανοηθεί ότι η Αθήνα, που δεν έχει σχεδιαστεί για το αυτοκίνητο, πρέπει να αναπτύξει τις μαζικές μεταφορές συνδυάζοντάς τες κατάλληλα με το επιβατικό αυτοκίνητο (π.χ. μετεπιβίβαση) ώστε το τελευταίο να χρησιμοποιείται μόνο όπου είναι απολύτως αναγκαίο. Σ' αυτή την αρχή έχει βασιστεί και η πρόταση για το σύστημα των μεταφορών που θα εξυπηρετήσει τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Αυτό σημαίνει αφ' ενός ενίσχυση των τακτικών γραμμών ΜΜΜ της πόλης αλλά κυρίως δρομολόγηση ειδικών λεωφορείων προς και από τους χώρους τέλεσης των αγώνων και των άλλων εκδηλώσεων, για τη μαζική μετακίνηση αθλητών, θεατών, δημοσιογράφων, εργαζόμενων κλπ. Σημειώνεται ότι στο Λος Άντζελες το ποσοστό των μετακινήσεων που έγιναν με ΜΜΜ κατά τη διάρκεια των Αγώνων του 1984 έφτασε το 65% έναντι 7% που ήταν μια άλλη τυπική ημέρα.

Όμως, η κύρια συμβολή των Ολυμπιακών Αγώνων στην ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών της Αθήνας είναι ο καταλυτικός ρόλος που θα παίξουν οι Αγώνες στην επίσπευση της υλοποίησης των έργων. Έτσι, θα καλυφθεί η μέχρι σήμερα αδυναμία πραγματοποίησης όχι μόνο των οραμάτων αλλά και των στοιχειωδών ακόμα εκεινών ενεργειών που απαιτούνται για ένα βιώσιμο περιβάλλον.¹

Η ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ - ΜΟΧΛΟΣ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες των τελευταίων τριάντα χρόνων σημάδεψαν το μέλλον των Ολυμπιακών πόλεων και των γειτονικών τους περιοχών.⁶ Τα έργα που κατασκευάστηκαν σχεδιάστηκαν κυρίως για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων, αλλά αμέσως μετά τους Αγώνες ενσωματώθηκαν στις λειτουργίες της πόλης, μεταμορφώνοντας σημαντικά την πόλη.⁷ Στους Ολυμπιακούς Αγώνες του Μεξικού (1968), του Μονάχου (1972), του Μόντρεαλ (1976) και της Μόσχας (1980), πέραν των αθλητικών εγκαταστάσεων και του Ολυμπιακού χωριού, οι επιπτώσεις στις άλλες λειτουργίες της πόλης ήταν περιορισμένες. Αντίθετα, η πιο θαυματική επίδραση των Αγώνων στην Ολυμπιακή πόλη παρατηρήθηκε στις τρεις τελευταίες Ολυμπιάδες [Σεούλ (1988),⁸ Βαρκελώνη (1992)¹¹ και Ατλάντα (1996)⁹], όπου η βασική υποδομή (διαχείριση του αστικού χώρου, συστήματα μεταφορών και επικοινωνιών), τόσο της πόλης όσο και της ευρύτερης περιοχής, αναβαθμίστηκε με ευκαιρία τους Ολυμπια-

κούς Αγώνες, μεταμορφώνοντας την ζωή της Ολυμπιακής πόλης. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες ήταν η ιδανική ευκαιρία για μία ταχύτερη και αποτελεσματική βελτίωση των λειτουργιών της πόλης.

Η Αθήνα έχει όλες τις δυνατότητες να εκμεταλλευθεί την διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 για την ριζική βελτίωση των λειτουργιών της. Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων είναι μία μοναδική ευκαιρία για μια συνολική προσέγγιση της αναβάθμισης του πολεοδομικού σχεδιασμού και του συστήματος μεταφορών της Πρωτεύουσας.¹⁰ Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 θα αποτελέσουν μία μοναδική ευκαιρία για την επίλυση χρόνιων προβλημάτων της πόλης, με την πραγματοποίηση μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεων. Όπως συνέβη και στις τρεις τελευταίες Ολυμπιακές πόλεις, με λαμπρότερο παράδειγμα εκείνο της Βαρκελώνης,¹¹ μεγάλα προβλήματα της πόλης λύθηκαν ταχύτερα στην προοπτική της διοργάνωσης των αγώνων, με αποτέλεσμα να βελτιωθεί δραματικά η λειτουργία της πόλης μετά τους Αγώνες.

Αναφορικά με τα κυκλοφοριακά προβλήματα, οι Ολυμπιακοί Αγώνες είναι μία μοναδική ευκαιρία για την εφαρμογή και δοκιμή (κατά την διάρκεια των Αγώνων) ενός ολοκληρωμένου τρόπου αντιμετώπισής τους. Τα επιτυχημένα έκτακτα μέτρα που θα ληφθούν για την αντιμετώπιση της συμφόρησης κατά τη διάρκεια των Αγώνων μπορούν να χρησιμοποιούνται είτε τακτικά είτε έκτακτα και μετά τους Αγώνες.

Επιπλέον, οι πολίτες της Αθήνας πρόκειται να είναι περισσότερο δεκτικοί στις αλλαγές του συστήματος μεταφορών και του πολεοδομικού ιστού και αυτό οφείλεται σε δύο λόγους. Πρώτον, γνωρίζοντας ότι πρόκειται για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, με τους οποίους είναι ιδιαίτερα συνδεδεμένοι, θα είναι πιο δεκτικοί. Δεύτερον, ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός στην προοπτική των Αγώνων, σε συνδυασμό με τη μεγαλύτερη χρηματοδοτική δυνατότητα, θα οδηγήσει σε ρυθμίσεις που θα ανταποκρίνονται σε πολύ μεγάλο βαθμό στις απαιτήσεις των πολιτών της Αθήνας.

Η ανάληψη της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα αναμένεται να έχει καταλυτικό ρόλο στην επιτάχυνση της κατασκευής των μεγάλων έργων στην πρωτεύουσα. Η εισαγωγή απαρέγκλιτης και εγγυημένης καταληκτικής ημερομηνίας πλήρους παράδοσης για μία σειρά από μεγάλης κλίμακας έργα υποδομής, καθώς επίσης και η αύξηση της χρηματοδοτικής ικανότητας λόγω της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων, αναμένεται –όπως άλλωστε έχει καταδειχθεί και από την εμπειρία άλλων Ολυμπιακών πόλεων– να επιταχύνει ουσιαστικά τον ρυθμό ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών.

Η εμπειρία από τους Ολυμπιακούς Αγώνες των τελευταίων ετών έχει δείξει ότι υπάρχει ιδιαίτερα μεγάλο ενδιαφέρον για χρηματοδότηση σχετικών έργων από χορηγούς.¹² Η σημαντική αυτή χρηματοδοτική διαθεσιμότητα αναμένεται να συνεισφέρει επίσης πολύ στην πραγματοποίηση μιας ακόμη σειράς έργων υποδομής στην Αθήνα. Τα έργα αυτά θα αφορούν μια σειρά βελτιώσεων, με αποτέλεσμα την γενικότερη βελτίωση της εικόνας της πόλης της Αθήνας.

ης. Οι Ολυμπιακοί ατική βελτίωση των

οργάνωση των Ολυών της. Η διοργάνω-ι συνολική προσέγγι-τήματος μεταφορών λέσουν μία μοναδική /πραγματοποίηση με-λευταίες Ολυμπιακές γάλα προβλήματα της αγώνων, με αποτελε-Αγώνες.

κοί Αγώνες είναι μία διάρκεια των Αγώνων) ημμένα έκτακτα μέτρα τη διάρκεια των Αγώ-και μετά τους Αγώνες. ισοστόερο δεκτικοί στις του και αυτό οφείλεται : Ολυμπιακούς Αγώνες, ο δεκτικοί. Δεύτερον, ο σε συνδυασμό με τη με-ίσεις που θα ανταποκρί-της Αθήνας.

ον του 2004 στην Αθήνα κατασκευής των μεγάλων ημμένης καταληκτικής η-ης κλίμακας έργα υποδο-ητας λόγω της διοργάνω-έχει καταδειχθεί και από υσιαστικά τον ρυθμό ανά-

ταίων ετών έχει δείξει ότι η σχετικών έργων από χο-α αναμένεται να συνεισφέ-ράς έργων υποδομής στην ν, με αποτέλεσμα την γενι-

Τέλος, ως απόδειξη της ανάγκης του καταλυτικού ρόλου των Αγώνων στην υλοποίηση των έργων είναι η μεγάλη καθυστέρηση με την οποία ξεκίνησε η υλοποίηση των μεγάλων έργων που προβλέπονταν για την χρυσή Ολυμπιάδα του 1996 στην πρωτεύουσα, μετά την μη ανάληψη της διοργάνωσης το 1990.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα απαιτεί τεράστια προσπάθεια βελτίωσης της υποδομής και της λειτουργίας του μεταφορικού συστήματος της πόλης. Μέχρι το 2004 θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή σειράς έργων συγκοινωνιακής υποδομής (μικρής και μεγάλης κλίμακας) καθώς επίσης και μιας σειράς ρυθμίσεων στη διαχείριση του συστήματος μεταφορών. Χρειάζεται κατά συνέπεια ένας ιδιαίτερα προσεκτικός σχεδιασμός της συνολικής λειτουργίας του συστήματος μεταφορών και μια αποτελεσματική εφαρμογή του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης. Επιπλέον, ο σχεδιασμός των έργων θα έχει ως στόχο όχι μόνο την εξυπηρέτηση της αυξημένης κίνησης κατά τη διάρκεια των Αγώνων, με τις ελάχιστες δυνατές επιπτώσεις, αλλά και την επιλογή λύσεων που οδηγούν στη μέγιστη αξιοποίη-ση των έργων μετά τη λήξη των αγώνων.

Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα αποτελεί μία μοναδική ευκαιρία για την αναβάθμιση του συστήματος μεταφορών της πόλης.¹³ Η απαρέγκλιτη και εγγυημένη καταληκτική ημερομηνία της 28ης Ολυμπιάδας μπορεί να αποτελέσει βασικό μοχλό επιτάχυνσης της υλοποίησης των έργων και των ρυθμίσεων στη διαχείριση του συστήματος μεταφορών της Αθήνας. Τα έργα υποδομής και οι βελτιώσεις στην λειτουργία του συστήματος μεταφορών θα παραμείνουν και μετά τους Αγώνες, συμβάλλοντας στη μεταμόρφωση της πρωτεύουσας, μέσα στα επόμενα επτά χρόνια, από μία πόλη συμφορησης και ρύπανσης σε μία λειτουργική πόλη με υψηλό επίπεδο ποιότητας ζωής.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. Επιτροπή Διεκδίκησης Ολυμπιακών Αγώνων: Αθήνα 2004, «Φάκελος υποψηφιότητας για την ανάληψη της 28ης Ολυμπιάδας», Επιτροπή Διεκδίκησης Ολυμπιακών Αγώνων: Αθήνα 2004, Αθήνα, 1996
2. International Olympic Committee, *Olympic Charter*, International Olympic Committee, Lausanne, Switzerland, November 1994
3. International Olympic Committee, «Manual for cities bidding to host the Olympic Games», International Olympic Committee, Lausanne, Switzerland, November 1994
4. Φραντζεσκάκης Ι., «Μεταφορές και κυκλοφορία κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων. Σχεδιασμός και αξιοποίηση νέων τεχνολογιών», Επιστημονικό Συνέδριο: Αθήνα 96, το αύριο στην Τεχνολογία, Αθήνα, 9-11 Μαρτίου 1990
5. Εκτελεστική Επιτροπή Προετοιμασίας Ολυμπιακών Αγώνων 1996, «Φάκελος υποψηφιότητας για την ανάληψη της 26ης Ολυμπιάδας», Εκτελεστική Ομάδα Φακέλου Υποψηφιότητας, Αθήνα, 1989
6. Preuss H., «Macro- and micro-economic effects of Olympic Games», Ph.D. in University of Goettingen, Goettingen, Germany, 1995

7. Parade C., «Bulding for Olympia - a challenge?», *International congress: Hosting the Olympic Games, the physical impacts*, International Olympic Academy, Ancient Olympia, Greece, 15-20 June 1994.

8. Kang H.B., «Accelerating the future-state: urban impact of hosting the 1988 Seoul Olympic Games», *International congress: Hosting the Olympic Games, the physical impacts*, International Olympic Academy, Ancient Olympia, Greece, 15-20 June 1994.

9. Harris N., Hayes K., «A new Olympic event: getting to work», *International Business Week*, Atlanta, 15 July 1996.

10. Kandilis G., «Hosting the Olympic Games, the physical impacts», *International congress: Hosting the Olympic Games, the physical impacts*, International Olympic Academy, Ancient Olympia, Greece, 15-20 June 1994.

11. Rexach J., «The face of Barcelona in 1993», *Olympic review*, pp. 136-140, International Olympic Committee, Lausanne, Switzerland, April 1989.

12. The Economist, «Million the dollar games», *The Economist*, London, 20 July 1996.

13. Φραντζεσκάκης Ι., «Οι Ολυμπιακοί Αγώνες - μία ευκαιρία για κυκλοφοριακές βελτιώσεις», *Διεθνές συνέδριο: οι επιπτώσεις από τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων*, Διεθνής Ολυμπιακή Ακαδημία, Αρχαία Ολυμπία, 15-20 Ιουνίου 1994.

