

Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας  
**Κινητικότητα στον Αστικό Χώρο**  
**Πράσινη Βίβλος και Ελληνική Πραγματικότητα**  
Αθήνα, 9 Ιουνίου 2008

**Εισήγηση Στρατηγικής για την Αστική Κινητικότητα  
σε θέματα αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ**

Γιώργος Γιαννής, ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ  
Αικατερίνη Συκιανάκη, ΟΡΣΑ  
Σταυρούλα Μπαϊρακτάρη, ΟΡΘΕ  
Επαμεινώνδας Τολέρης, ΥΠΕΧΩΔΕ  
Παναγιώτα Καπερώνη, ΥΠΕΧΩΔΕ  
Ιωάννης Θεοφίλης, ΥΠΕΧΩΔΕ  
Αγγελική Κοψαχείλη, ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

Ομάδα Εργασίας Ειδικών ΥΠΕΧΩΔΕ



## Εισαγωγή

- ◆ Οι πόλεις και οι μεγαλουπόλεις είναι η κινητήρια δύναμη της ευρωπαϊκής οικονομίας (E.E., 2007) και το πλαίσιο διαβίωσης της συντριπτικής πλειονότητας των πολιτών, παρουσιάζουν όμως διάχυτα προβλήματα κυκλοφορίας.
- ◆ Ομάδα Εργασίας Ειδικών του ΥΠΕΧΩΔΕ προχώρησε στην διατύπωση μίας Ολοκληρωμένη Στρατηγική για την Αστική Κινητικότητα καθώς βασικά ζητήματα που τίθενται στην Πράσινη Βίβλο αφορούν σε αρμοδιότητες του.
- ◆ Η Στρατηγική που διατυπώνεται στην Εισήγηση, μπορεί να βρει εφαρμογή σε όλες τις ελληνικές πόλεις, από τις μικρές μέχρι τις μεγαλουπόλεις Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

## Η ανάγκη για τη Στρατηγική Αστικής Κινητικότητας

- ◆ Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των περισσότερων ελληνικών πόλεων κινείται σε επίπεδα χαμηλότερα σε σύγκριση με αρκετές άλλες ευρωπαϊκές πόλεις.
- ◆ Σε κάθε ελληνική πόλη, τα προβλήματα που οι πολίτες καλούνται να αντιμετωπίσουν είναι κοινά (κυκλοφοριακή συμφόρηση, έλλειψη πολιτικής στάθμευσης και χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης MMM).
- ◆ Το αποτέλεσμα είναι η παρεμπόδιση της κινητικότητας και της προσβασιμότητας των πολιτών, η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος.
- ◆ Οι προσπάθειες αναστροφής της σημερινής κατάστασης είναι δυσχερείς, λόγω της πολυπλοκότητας του συγκοινωνιακού συστήματος, της επικρατούσας πολυαρχίας οργανωτικών προβλημάτων και των πεπερασμένων οικονομικών πόρων.
- ◆ Απαιτείται λοιπόν μια ολοκληρωμένη στρατηγική αστικής κινητικότητας με ξεκάθαρους στόχους.

## Στόχοι και Βασικές Κατευθύνσεις Πολιτικής

- ◆ Δεδομένων των προβλημάτων των πόλεων η στρατηγική αστικής κινητικότητας έθεσε ως στόχο την αναβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής στις ελληνικές πόλεις.
- ◆ Βάσει αυτών των στόχων οι βασικές κατευθύνσεις πολιτικής που τέθηκαν είναι:
  - Ενιαίος χωροταξικός/πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός
  - Διαχείριση της κυκλοφορίας
  - Αναπλάσεις για ήπιες μορφές μετακίνησης
  - Τεχνολογίες και μέτρα για το περιβάλλον
- ◆ Για κάθε μία κατεύθυνση πολιτικής αναλύθηκε και προτάθηκε σειρά μέτρων που συνδυάζουν τις καταλληλότερες απαντήσεις σε κάθε πρόβλημα αστικής κινητικότητας.

## Ενιαίος Χωροταξικός/ Πολεοδομικός & Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός

### α. Συσχέτιση χρήσεων γης με τον σχεδιασμό και τη διαχείριση της συγκοινωνιακής υποδομής

- ◆ Σχεδιασμός και ανάπτυξη νέων συγκοινωνιακών υποδομών που θα τροφοδοτούν την ανάπτυξη της πόλης
- ◆ Ανάπτυξη δικτύου υπερτοπικών κέντρων πολλαπλών δραστηριοτήτων και συγκεντρωμένης απασχόλησης
- ◆ Πολιτική στάθμευσης συσχετισμένη με τον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό

# Ενιαίος Χωροταξικός/ Πολεοδομικός & Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός

## β. Ιεραρχημένη Ανάπτυξη Υποδομών

- ◆ Ανάπτυξη μέσων σταθερής τροχιάς
- ◆ Ανακατανομή χρήσης της διαθέσιμης οδικής υποδομής προς όφελος των ΜΜΜ
- ◆ Καθορισμός δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί, ποδήλατα)

## Ενιαίος Χωροταξικός/ Πολεοδομικός & Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός

### γ. Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

- ◆ Διαχωρισμός κεντρικών αρτηριακών – συνδετήριων- συλλεκτήριων οδών
- ◆ Ανάπτυξη κυκλοφοριακών δακτυλίων περιφερειακής κίνησης και των ακτινικών συνδέσεων τους
- ◆ Περιορισμός διαμπερούς κυκλοφορίας με την μείωση της χωρητικότητας βασικών οδών των κεντρικών περιοχών
- ◆ Ανάπτυξη θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας (π.χ. περιοχές κατοικίας)
- ◆ Καθορισμός περιοχών αποκλεισμού κυκλοφορίας Ι.Χ.

## Ενιαίος Χωροταξικός/ Πολεοδομικός & Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός

### δ. Προώθηση Θεσμικών Ρυθμίσεων για Χωροταξικό και Πολεοδομικό Σχεδιασμό

- ◆ Απλοποίηση διαδικασιών εξειδίκευσης/ εφαρμογής Πολεοδομικού Σχεδιασμού νέων αστικών κέντρων
- ◆ Κατοχύρωση των δομικών στοιχείων της πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης
- ◆ Διαμόρφωση ρεαλιστικού συστήματος επιμερισμού δαπάνης πολεοδόμησης στις ιδιοκτησίες για την απόκτηση κοινόχρηστων χώρων
- ◆ Επικαιροποίηση Ρυθμιστικών Σχεδίων Αθήνας, Θεσσαλονίκης και έγκριση Ρυθμιστικών Σχεδίων στα μεγάλα αστικά κέντρα που θα συμπεριλαμβάνει και τον εξειδικευμένο-Τομεακό Σχεδιασμό του συγκοινωνιακού συστήματος της πόλης



## Διαχείριση Κυκλοφορίας

### α. Προτεραιότητα σε MMM μέσω

- ◆ κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε κόμβους
- ◆ βελτίωσης σηματοδότησης προς όφελος των MMM
- ◆ δημιουργίας αποκλειστικών διαδρόμων κίνησης λεωφορείων, τρόλεϊ κ.τ.λ.
- ◆ αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών που τροφοδοτούν τα μέσα σταθερής τροχιάς

## Διαχείριση Κυκλοφορίας

### β. Έξυπνη κυκλοφορία

- ◆ Διαχείριση της κυκλοφορίας με έξυπνα συστήματα μεταφορών (π.χ. Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας) με έμφαση στη δυναμική διαχείριση της φωτεινής σηματοδότησης
- ◆ Προώθηση διαλειτουργικότητας μεταξύ Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας και Μέσων Μαζικής Μεταφοράς αλλά και με τα άλλα συστήματα της πόλης (στάθμευση κ.λ.π.)
- ◆ Δυναμική ενημέρωση πολιτών για τις υπηρεσίες των ΜΜΜ, τις κυκλοφοριακές συνθήκες και τα συμβάντα στην πόλη καθώς και για τις περιβαλλοντικές και τις μετεωρολογικές συνθήκες
- ◆ Προώθηση έξυπνων συστημάτων τιμολόγησης (τηλεδιόδια, ελεγχόμενη στάθμευση κ.λ.π.)

## Διαχείριση Κυκλοφορίας

### γ. Ολοκληρωμένη Πολιτική Στάθμευσης,

- ◆ Πολιτική στάθμευσης που θα δίνει προτεραιότητα στους κατοίκους και στη βραχυχρόνια στάθμευση των επισκεπτών
- ◆ Δημιουργία νέων (κυρίως υπογείων) χώρων στάθμευσης Ι.Χ. ιδιαίτερα εκτός των κεντρικών περιοχών
- ◆ Λειτουργία συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης
- ◆ Διαχείριση λειτουργιών τροφοδοσίας

## Διαχείριση Κυκλοφορίας

### δ. Αναβάθμιση οδικής ασφάλειας:

- ◆ Τακτική συντήρηση και παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο
- ◆ Εντοπισμός και βελτίωση των επικίνδυνων σημείων
- ◆ Συστηματική επιτήρηση της κυκλοφορίας με στόχο τη βελτίωση της συμπεριφοράς των οδηγών

## Αναπλάσεις για Ήπιες Μορφές Μετακίνησης

### α. Υποδομές για ήπιες μορφές μετακίνησης

- ◆ πρόβλεψη του δομικού διαχωρισμού της οδού (πλάτη πεζοδρομίων, οδοστρώματος, νησίδων)
- ◆ ανάπτυξη δικτύων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων
- ◆ συντήρηση και επιτήρηση σωστής λειτουργίας πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων και συστηματική αναβάθμιση των πεζοδρομίων και ασφαλής διαχωρισμός τους από την κυκλοφορία των οχημάτων
- ◆ ανάπτυξη διαδρομών πεζών
- ◆ ανάπτυξη θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων
- ◆ ανάπτυξη προστατευμένων διαδρομών για ΑμΕΑ
- ◆ δημιουργία οδών μικτής κυκλοφορίας πεζών - οχημάτων (woonerf)
- ◆ εφαρμογή σειράς τεχνικών μέτρων χαμηλού κόστους μείωσης της ταχύτητας σε επιλεγμένες περιοχές κατοικίας (σαμαράκια κ.λ.π.)

## Αναπλάσεις για Ήπιες Μορφές Μετακίνησης

### β. Ρυθμίσεις για ήπιες μορφές μετακίνησης

- ◆ Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για πεζούς και ποδήλατα
- ◆ Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για ΑμΕΑ
- ◆ Αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου για ΑμΕΑ
- ◆ Εφαρμογή υπηρεσιών ενοικίασης ποδηλάτων

## Τεχνολογίες και Μέτρα για το Περιβάλλον

### α. Τεχνολογίες περιορισμού εκπομπών στα οχήματα

- ◆ Κίνητρα για απόσυρση των Ι.Χ. οχημάτων χωρίς καταλυτικό μετατροπέα και στη συνέχεια με μετατροπέα πρώτης γενιάς, σε συνδυασμό με αντικίνητρα κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών
- ◆ Επιλεκτική καταλυτική αναγωγή και φίλτρα σωματιδίων στα πετρελαιοκίνητα οχήματα
- ◆ Εισαγωγή φυσικού αερίου σε περισσότερα λεωφορεία, διερεύνηση αξιοποίησής του και σε άλλα βαρέα οχήματα
- ◆ Περαιτέρω ενθάρρυνση της χρήσης υβριδικών οχημάτων
- ◆ Ενίσχυση της έρευνας και προετοιμασία για την αμεσότερη υιοθέτηση των οχημάτων κυψελών καυσίμου ή υδρογόνου
- ◆ Εισαγωγή ενιαίας κάρτας ελέγχου καυσαερίων και θορύβου για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων και των δικύκλων

## Τεχνολογίες και Μέτρα για το Περιβάλλον

### β. Τεχνολογίες περιορισμού εκπομπών στα καύσιμα, με προώθηση:

- ◆ «Καθαρών» καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο
- ◆ Βιοντήζελ
- ◆ Βιοαιθανόλης



## Τεχνολογίες και Μέτρα για το Περιβάλλον

### γ. Περιβαλλοντική Τιμολόγηση Ι.Χ. (αρχή: ο "ρυπαίνων" πληρώνει)

Εισαγωγή περιβαλλοντικών τελών στην κυκλοφορία είτε ως προσαύξηση των υφιστάμενων τελών/χρεώσεων είτε ως νέα τέλη:

- ◆ με κλιμάκωση της χρέωσης των τελών κυκλοφορίας
- ◆ με μεταβλητά διόδια στους αστικούς αυτοκινητόδρομους ανάλογα με την περιβαλλοντική επιβάρυνση του κινητήρα του Ι.Χ.
- ◆ με κλιμάκωση του τέλους της ελεγχόμενης στάθμευσης, ανάλογα με την περιβαλλοντική επιβάρυνση του κινητήρα του Ι.Χ.
- ◆ με την επιβολή συστήματος περιβαλλοντικής τιμολόγησης εισόδου των Ι.Χ. στην κεντρική περιοχή ενός δήμου ανάλογα με την περιβαλλοντική επιβάρυνση του κινητήρα τους, σε όσους δήμους το επιθυμούν
- ◆ με την ενθάρρυνση της μείωσης μεγέθους και βάρους των οχημάτων, π.χ. με την επιβολή περιβαλλοντικού τέλους στα νέα οχήματα ανάλογα με τις εκπομπές ανά χιλιόμετρο

## Οριζόντιες Δράσεις Υποστήριξης

### α. Θεσμικές Ρυθμίσεις

- ◆ Απλοποίηση και συμπλήρωση θεσμικού πλαισίου που αφορά στον πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό καθώς και στην εφαρμογή τους
- ◆ Υιοθέτηση τεχνικών προδιαγραφών σχεδιασμού και μελετών, λεπτομερών προδιαγραφών μελετών εφαρμογής και εγχειριδίων
- ◆ Δημιουργία ειδικού ταμείου με έσοδα από τα προτεινόμενα μέτρα για την περαιτέρω χρηματοδότηση δράσεων για την Αστική Κινητικότητα

## Οριζόντιες Δράσεις Υποστήριξης

### β. Παρατηρητήριο Αστικής Κινητικότητας

- ◆ Διαμόρφωση ειδικών δεικτών απόδοσης του συστήματος μεταφορών μιας πόλης (π.χ. μέσοι χρόνοι διαδρομής, ποσοστό χρήσης MMM, κ.λ.π.)
- ◆ Δημιουργία Παρατηρητηρίου Αστικής Κινητικότητας το οποίο θα διασφαλίζει τη διαχρονική παρακολούθηση των παραπάνω δεικτών απόδοσης και τη διαχρονική συνοχή της Στρατηγικής, μέσω:
  - συλλογής, εναρμόνισης και αξιοποίησης των στατιστικών για κάθε πόλη σε εθνικό επίπεδο
  - παροχής των αναγκαίων δεδομένων στους αρμόδιους φορείς λήψης αποφάσεων
  - παροχής των αναγκαίων δεδομένων στο κοινό και στην ανταλλαγή της γνώσης σχετικά με την Αστική Κινητικότητα
  - διαμόρφωσης βάσης δεδομένων/ πληροφοριών για τις βέλτιστες πρακτικές και συστήματος διάχυσης της πληροφόρησης αυτής

## *Οριζόντιες Δράσεις Υποστήριξης*

**γ. Συστηματική ενημέρωση και εκπαίδευση για την ευαισθητοποίηση των πολιτών**

## Συμπέρασμα

Η αποτελεσματικότητα της Στρατηγικής και η προώθηση της αστικής κινητικότητας:

- ◆ βασίζεται στον συνδυασμό των προτεινόμενων μέτρων προτεραιότητας κι όχι στην αποσπασματική εφαρμογή τους.
- ◆ εξαρτάται από την συστηματική και συντονισμένη προσπάθεια εφαρμογής της σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης (Δήμοι, Νομαρχίες, Περιφέρειες, Υπουργεία) και φορέων,
- ◆ πρέπει να υποστηρίζεται και από ένα ρεαλιστικό σχέδιο εφαρμογής
  - με συγκεκριμένους ποσοτικούς στόχους και συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα
  - με διαχρονική συνοχή και εξέλιξη ώστε να διασφαλισθεί η σταδιακή αύξηση της αποτελεσματικότητας της Στρατηγικής και η διαμόρφωση κλίματος αποδοχής από τους πολίτες.
  - με εξασφάλιση της ενεργού συμμετοχής του συνόλου των πολιτών