

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣ

ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕ ΤΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ
ΑΘΗΝΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ
ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΣΤΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ /
ΑΤΤΙΚΗΣ 2021

**Μαρία Καλαντζοπούλου,
Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ
Πολεοδόμος – Χωροτάκτρια ΜΔΕ ΕΜΠ, MSc LSE, Υποψ. Διδ. ΕΜΠ
Μέλος Ομάδας Εργασίας Πολιτικής Μεταφορών
ΟΡΣΑ 2010 – 2011**

ΑΘΗΝΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ – ΙΟΥΛΙΟΣ 2011

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- Αναλυτικά Πρακτικά 9 Συνεδριάσεων Ομάδας Εργασίας Πολιτικής Μεταφορών 3
- Κωδικοποίηση των Νέων Οδικών Αξόνων Αττικής 2009 9
- Πρώτη Πρόταση Οργάνωσης Μετακινήσεων για τη Μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας του 2020 – Προτεραιότητες Επέκτασης Δικτύου ΜΣΤ 16
- Κωδικοποίηση μεταφορικών υποδομών για χάρτη Ρυθμιστικού Σχεδίου 2020 33
- Παρουσίαση συμπερασμάτων και ερωτημάτων Ομάδας Εργασίας Πολιτικής Μεταφορών στο πλαίσιο σύνταξης του Ρυθμιστικού Σχεδίου 2020 35
- Πρόταση Δομής Κεφαλαίου Μεταφορών ΡΣΑ 2020 43
- Δεύτερη Πρόταση Οργάνωσης Μετακινήσεων για τη Μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας του 2020 44
- Εισήγηση Αρθρου Στ.6. για το Σχέδιο Νόμου ΡΣΑ 2021 48

Συνοπτική παρουσίαση περιεχομένου της 1^{ης} Συνεδρίασης της Συμβουλευτικής Ομάδας Εργασίας του ΟΡΣΑ για θέματα Πολιτικής Μεταφορών της Τρίτης 9/2/2010

Στη συνάντηση αυτή παρέστησαν :

Εκ μέρους του Δ.Σ. του ΟΡΣΑ:

Γιάννης Πολύζος, Πρόεδρος
Δανάη Αντωνάκου, Αντιπρόεδρος
Μαρία Μαντουβάλου, Μέλος

Εκ μέρους του ΟΡΣΑ :

Αιμιλία Βεάκη
Παυλίνα Μπαθρέλλου
Γιώργος Νάθενας
Λίλιαν Πάλλα
Μάνος Παπανικολάου
Μαρία Φίλιππα

Εκ μέρους του ΟΑΣΑ:

Παναγιώτης Κοντογιάννης

Εκ μέρους της Ομάδας Εργασίας :

Δημήτρης Αναγνωστόπουλος
Θάνος Βλαστός
Γιάννης Γκόλιας
Μαρία Καλαντζοπούλου
Πάνος Παπαδάκος
Κώστας Πετράκης
Τάσος Τίλλης

Συνοψίζοντας τα λεγόμενα κατά την πρώτη σειρά τοποθετήσεων της ομάδας εργασίας, αναδείχθηκαν θέσεις και ζητήματα ως εξής:

Ξεκινά τώρα μια προσπάθεια επαναδιατύπωσης στόχων και κατευθύνσεων επιπέδου ρυθμιστικού σχεδίου. Η προσπάθεια αυτή δεν ξεκινά από μηδενική βάση, χρησιμοποιεί ωστόσο όλο το υλικό που έχει κατατεθεί μέχρι σήμερα αρχής γενομένης από τον Ν. 1515/85, μέχρι τις πιο πρόσφατες προσεγγίσεις συνολικού ρυθμιστικού χαρακτήρα (Σχέδιο Νόμου για το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής του 2009) ή τομειακού (π.χ. Γενικό Σχέδιο Μεταφορών Αττικής του ΟΑΣΑ του 2009).

Ως προς την τρέχουσα ρητορική για τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, της προτεραιότητας στη δημόσια συγκοινωνία, της οργάνωσης του δικτύου μεταφορών με βασικό άξονα το δίκτυο ΜΣΤ κλπ, φαίνεται να υπάρχει απόλυτη ομοφωνία.

Ως πρώτη κριτική εντοπίστηκαν κατά τη συζήτηση, σειρά αντιφάσεων και αναντιστοιχιών :

- μεταξύ πολεοδομικών επιδιώξεων και συγκοινωνιακής πολιτικής,
- μεταξύ συγκοινωνιακών αρχών και συγκοινωνιακών έργων,

- μεταξύ επιδιώξεων και πραγματικότητας.

Αναδείχθηκαν ως σημαντικά ζητήματα προς διερεύνηση ορισμένες στρατηγικές επιλογές :

- Συμπαγής ή συνεκτική πόλη, έναντι του κατά μήκος των συγκοινωνιακών αξόνων γραμμικού μοντέλου ανάπτυξης,
- Πολυκεντρικότητα έναντι της συγκράτησης της αστικής διάχυσης,
- Ρόλος της πολιτικής μεταφορών στο να προδιαγράφει τις πολεοδομικές εξελίξεις ή να υπηρετεί συγκεκριμένο μοντέλο οικιστικής ανάπτυξης,
- Ρόλος της εγχώριας κυρίως κατασκευαστικής βιομηχανίας στο να παράγει δόμηση και οδικό δίκτυο ή υποδομές σταθερής τροχιάς και κατά πόσο είναι εφικτή μια τέτοια στροφή.

Συζητήθηκαν επίσης και πιο συγκεκριμένα θέματα όπως :

- Ο ρόλος των ΙΧ στην λειτουργία της πόλης, ιδιαίτερα δε σε περιοχές πυκνού οικιστικού ιστού, και πώς αυτός οριοθετείται με βάση την εμπειρία άλλων πόλεων εκτός Ελλάδας,
- Το ζήτημα της στάθμευσης στο κέντρο της Αθήνας αλλά και στα περιφερειακά κέντρα – περιοχές μετεπιβίβασης στο δίκτυο των ΜΣΤ,
- Η χωροθέτηση των σταθμών του δικτύου ΜΣΤ σε σχέση με υφιστάμενα οικιστικά κέντρα,
- Η σκοπιμότητα και η λειτουργία των προωθούμενων οδικών δακτυλίων σε σχέση με τον εξοπλισμό των περικλειόμενων περιοχών σε εξυπηρέτηση με ΜΜΜ, τελικά
- Η ιεράρχηση προτεραιοτήτων στα έργα μεταφορών σε συνάρτηση με τους συνδυασμένα πολεοδομικούς και συγκοινωνιακούς στόχους, καθώς επίσης και με το κόστος των επιμέρους επιλογών.

Τέλος, αναδείχθηκε ως μείζον αίτημα να ξανα-ανταποκριθεί ο ΟΡΣΑ στο περιεχόμενο του ιδρυτικού του νόμου, να εγκαινιαστεί δημόσια διαβούλευση με σχετικές συνεργασίες με ΟΤΑ και φορείς (ΣΕΣ, ΣΕΠΟΧ, ΣΑΔΑΣ, ΤΕΕ κλπ).

Σχετικά με την οργανωτική λειτουργία της ομάδας εργασίας, συμφωνήθηκε να συνέρχεται κάθε δεύτερη εβδομάδα και ημέρα Τετάρτη, περί τις 3.00 μμ στα γραφεία του ΟΡΣΑ.

Για την επόμενη συνάντηση δε, που προσδιορίστηκε για την Τετάρτη 24/2/10, τέθηκε ως καταρχήν θέμα για συζήτηση οι προτεινόμενες επεκτάσεις του μετρώ όπως αυτές διατυπώθηκαν στο τελευταίο Σχέδιο Νόμου για το Ρυθμιστικό, με ιδιαίτερη έμφαση στο ρόλο και τη σκοπιμότητα της γραμμής U από το Γαλάτσι μέσω κέντρου μέχρι το Μαρούσι.

Για την παραπάνω συνόψιση:

Μαρία Καλαντζοπούλου

**Συνοπτική παρουσίαση περιεχομένου της 2^{ης} Συνεδρίασης
της Συμβουλευτικής Ομάδας Εργασίας του ΟΡΣΑ
για θέματα Πολιτικής Μεταφορών
της Τετάρτης 24/2/21010**

Στη συνάντηση αυτή παρέστησαν :

Εκ μέρους του Δ.Σ. του ΟΡΣΑ:

Γιάννης Πολύζος, Πρόεδρος
Δανάη Αντωνάκου, Αντιπρόεδρος
Μαρία Μαντουβάλου, Μέλος

Εκ μέρους του ΟΡΣΑ :

Ελένη Ηλιοπούλου, προϊσταμένη
Αιμιλία Βεάκη
Παυλίνα Μπαθρέλλου
Γιώργος Νάθενας

Εκ μέρους της Ομάδας Εργασίας :

Δημήτρης Αναγνωστόπουλος
Θάνος Βλαστός
Μαρία Καλαντζοπούλου
Πάνος Παπαδάκος
Κώστας Πετράκης
Τάσος Τίλλης

Το θέμα της συνάντησης ήταν ο σχολιασμός των προοπτικών ανάπτυξης του δικτύου σταθερής τροχιάς όπως αυτές προδιαγράφονται σε επίπεδο κατάρτισης Ρυθμιστικού Σχεδίου.

Συνοψίζοντας τα λεγόμενα, αναδείχθηκαν θέσεις και ζητήματα ως εξής:

Ανάγκη είναι πρώτα να σχεδιαστεί η πόλη και μετά η υποδομή της. Μέχρι σήμερα βιώνουμε τις επιπτώσεις από το ότι τα κυκλοφοριακά έργα φτιάχνουν την πόλη. Πρέπει να αναζητηθεί «το σχήμα της πόλης που θέλουμε» (sic). Να χωροθετηθούν οι συγκεντρώσεις που καλούμαστε να εξυπηρετήσουμε με δημόσια συγκοινωνία. Στην κατεύθυνση αυτή **προβάλλει ως αναγκαία η κατάρτιση ενός κειμένου αρχών μέσα στο Ρ.Σ.**

Ερωτήματα που συζητήθηκαν και σχετίζονται με στρατηγικές αποφάσεις επιπέδου αρχών σχεδιασμού ήταν τα εξής :

- Σε ποιο βαθμό μπορούμε να συμβάλουμε ώστε με τα έργα συγκοινωνιακής υποδομής να γίνει η Αθήνα μια πόλη πιο επιθυμητή;
- Επιδιώκουμε τη δημιουργία νέων κεντρικότητων (με εργαλείο τους σταθμούς των ΜΣΤ) ή την ενίσχυση των υφιστάμενων ;
- Με δεδομένο ότι το Ρ.Σ. πρέπει να είναι σχετικά χαλαρό, στο μέτρο που προδιαγράφει το μέλλον της πόλης μεσοπρόθεσμα (10ετία), σε τι κλίμακα σχεδιασμού πρέπει να φτάσουμε;

Επίσης, στην παρούσα συγκυρία περισσότερο από ποτέ, πρέπει να αντιληφθούμε την Αθήνα, ιδιαίτερα σε επίπεδο Ρ.Σ. και σε σχέση με την υπόλοιπη Ελλάδα. Απλές

προβολές πληθυσμιακής εξέλιξης, δεν λένε τίποτα για το ζητούμενο που είναι οι κατευθύνσεις επιπέδου Ρ.Σ.

Τέλος, πρέπει να γνωρίζουμε αν υπάρχουν λεφτά και πόσα. **Οι προτεραιότητες συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης πρέπει να ιεραρχηθούν και με βάση σενάρια κόστους.** Με την κατάσταση ως έχει σήμερα, προέχει η επένδυση σε έργα που θα βελτιώσουν τη ζωή και τη μετακίνηση στην επιφάνεια της πόλης.

Προτάθηκε να μη χρησιμοποιείται στο εξής ως «μπούσουλας» το πρόσφατα κατατεθειμένο σχέδιο νόμου για το Ρ.Σ.Α., αντίθετα να αξιολογηθούν σχετικά οι κατατεθειμένες μελέτες για τα διάφορα μέσα (ΜΑΜ, ΓΣΜΑ, Μελέτες για τον Προαστιακό, Μελέτες για το Τραμ).

Καταρχήν **θα πρέπει να συζητηθούν γεωγραφικά προσδιορισμένοι «διάδρομοι» εξυπηρέτησης με ΜΣΤ, χωρίς κατ' ανάγκη να προσδιορίζεται το μέσο σε επίπεδο Ρ.Σ., ίσως μόνο κατ' εξαίρεση για διαδρόμους για τους οποίους υπάρχουν αρκετά ώριμες μελέτες που μπορούν να ενταχθούν άμεσα σε πλαίσιο χρηματοδότησης.**

Στην αξιολόγηση των μέσων που ενδείκνυνται για κάθε διάδρομο, θα πρέπει να εκτιμηθεί το πλάτος, η εμβέλεια εξυπηρέτησης του μέσου. Μπορούμε επίσης να αφήσουμε ανοιχτό το ενδεχόμενο να συζητηθούν νέα μέσα ΣΤ, με χαρακτηριστικά ενδιάμεσων επιπέδων εξυπηρέτησης μεταξύ των τριών μέσων όπως τα γνωρίζουμε σήμερα στην Αθήνα (τραμ, μετρό, προαστιακός).

Ειδικότερα, σχετικά με διατυπωμένες σκέψεις – προτάσεις επέκτασης των μέσων σχολιάστηκαν τα εξής :

Προαστιακός

Από πλευράς ενημέρωσης διατυπώθηκαν τα εξής :

- Προχωρεί η υπόθεση ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Αθήνα – Πειραιάς.
- Το ΣΚΑ είναι σχετικά έτοιμο.
- Η γραμμή προς Κόρινθο λειτουργεί ικανοποιητικά, ενώ προς Λουτράκι χρειάζεται πυκνωση δρομολογίων.
- Η γραμμή προς Λαύριο πρέπει να επανεξεταστεί. Φέρεται να έχει οριστική μελέτη.
- Η γραμμή Πλακεντία – Ραφήνα πρέπει να επανεξεταστεί επίσης. Φέρεται να έχει προκαταρκτική μελέτη για εγκατάσταση στην κεντρική νησίδα της Σταυρού – Ραφήνας.
- Η γραμμή προς Χαλκίδα / Θήβα είναι έτοιμη από πλευράς υποδομής, φέρεται ως να καθυστερεί η ηλεκτροκίνησή της λόγω τιμολογιακών προβλημάτων.

Σε επίπεδο σχολιασμού ακούστηκαν οι παρακάτω απόψεις :

- Διατυπώθηκαν επιφυλάξεις για την επέκταση της γραμμής 1 του ΗΣΑΠ προς τον Αγ. Στέφανο (αντί π.χ. του Ολυμπιακού Χωριού), στο μέτρο που κάτι τέτοιο θα ήταν πλεονασμός και θα λειτουργούσε ανταγωνιστικά για την προαστιακή σύνδεση.
- Επίσης διατυπώθηκε σκέψη για μια νέα εν πολλοίς υπόγεια προαστιακή σύνδεση στη διεύθυνση Α-Δ που θα συνδέει τα Μεσόγεια με το Θριάσιο ως εξής : Λαύριο – Σήραγγα Υμηττού – Αθήνα – Χαϊδάρι (μέσω Λ. Αθηνών) – Σκαρμαγκάς. (Γ. Νάθενας)

Ερωτήματα που σχετίζονται με τις προοπτικές ανάπτυξης του δικτύου προαστιακού:

- Είναι ο προαστιακός εργαλείο ενίσχυσης της αστικής διάχυσης στην Αττική και ευρύτερα ;
- Πώς λειτουργεί ο προαστιακός στο φαινόμενο μεταλλαγής της β' κατοικίας σε α' κατοικία στην περιφέρεια του λεκανοπεδίου ;
- Πώς τοποθετείται σχετικά το Ρ.Σ. ;

Μετρό

- Απέναντι στο μαξιμαλιστικά πληθωρικό σχέδιο επεκτάσεων που συμπεριελήφθη στο προηγούμενο σχέδιο νόμου Ρ.Σ.Α., είναι ανάγκη να ιεραρχηθούν οι προτεραιότητες και να σταθμιστεί το κόστος των σχετικών επιλογών σε σχέση με επιλογή άλλων μέσων (προαστιακού, τραμ, ή ενδιάμεσων).
- Κάποιες από τις υπ' όψιν επεκτάσεις μετρό, αλληλοεπικαλύπτονται με συζητούμενες επεκτάσεις του ΗΣΑΠ και του Τραμ, για μερικές από τις οποίες υπάρχουν αρκετά ώριμες μελέτες.
- Για τη γραμμή U που προβάλλει ως πρώτη και ίσως καταρχήν μοναδική προτεραιότητα μεταξύ των μελλοντικών επεκτάσεων του μετρό (Γραμμή 4) διατυπώθηκαν επιφυλάξεις για τη σκοπιμότητα ολοκλήρωσής της στα δύο άκρα μέχρι την Πετρούπολη και τη Λυκόβρυση αντίστοιχα. Η σκοπιμότητά της ελέγχεται επίσης με βάση την ιεράρχηση των διαδρόμων που πρέπει να εξυπηρετηθούν και στο πρίσμα της λειτουργίας της σε σχέση με το ρόλο του κέντρου της Αθήνας.
- Τέλος, στην ίδια λογική της U διατυπώθηκε εναλλακτική πρόταση στο διάδρομο : Βικτώρια – Π. Αρεως – Δικαστήρια – Τουρκοβούνια – Σίδερα Χαλανδρίου – Μελίσσια. (Κ. Πετράκης)

Τραμ

Υπάρχουν αρκετά ώριμες προτάσεις επεκτάσεων αφενός στην ευρύτερη περιοχή Πειραιά (Κερατσίνι, Πέραμα), αφετέρου στην κεντρική περιοχή της Αθήνας (Σύνταγμα – Πανεπιστημίου – Πλ. Αιγύπτου με προοπτική τα Α. Πατήσια μέσω της Πατησίων).

- Για την επέκταση του Τραμ προς Κερατσίνι – Πέραμα, σχολιάστηκε το ότι είναι μια επέκταση η σκοπιμότητα της οποίας έχει κατ' επανάληψη τεκμηριωθεί από μελέτες ανεξάρτητων φορέων. Για την αποφυγή δυσκολιών που παρουσιάζουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δικτύου και το ανάγλυφο, προτάθηκε η διερεύνηση της επέκτασης μερικώς υπόγεια στην περιοχή του Κερατσινίου.
- Για την επέκταση προς Α. Πατήσια, υπάρχει προκαταρκτική μελέτη και φαίνεται ως μια τέτοια προοπτική να συνδυάζεται γεωγραφικά καλά με τη γραμμή του ΗΣΑΠ στα δυτικά και τη μελλοντική Γραμμή 4 του μετρό στα ανατολικά. Επίσης συνδυάζεται άριστα με συγκοινωνιακές παρεμβάσεις και παρεμβάσεις ανάπλασης στις ιστορικές αστικές αρτηρίες της Αχαρνών και της Πατησίων.

Συζητήθηκαν επίσης τα προωθούμενα Συγκοινωνιακά Κέντρα Νεραντζιώτισσας, Πλακεντίας και Ελληνικού και διατυπώθηκε ως ερώτημα η σκοπιμότητα θεσμοθέτησης «πόλων μετακινήσεων» (sic).

Πέραν των ΜΣΤ, έγινε αναφορά στο καθεστώς των Αμαξοστασίων ΕΘΕΛ και ΗΛΠΑΠ και των Μεγάλων Σταθμών Μετεπιβίβασης Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα, στο Νομισματοκοπείο και στο Κορωπί. Προτάθηκε η διερεύνηση σκοπιμότητας εξορθολογισμού και μεταφοράς των διεθνών υπεραστικών δρομολογίων στον Ελαιώνα (που σήμερα λειτουργούν με ad hoc αφετηρίες στο κέντρο της πόλης).

Τέλος, σημειώνεται πως με ποικίλες αφορμές έγινε αναφορά στην **ανάγκη κατάρτισης ενιαίας τιμολογιακής πολιτικής** για τα ΜΜΜ, καθώς επίσης και στο **ζήτημα της πολιτικής στάθμευσης**. Μεταξύ των απόψεων που διατυπώθηκαν ήταν η δημιουργία μικρών συλλογικών χώρων στάθμευσης κοντά στους σταθμούς μετρό, η χωροθέτηση κτιρίων γραφείων να γίνεται σε συνδυασμό με τους σταθμούς των ΜΣΤ και όχι με τους χώρους στάθμευσης, η ανάγκη να μην διατίθεται δωρεάν στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, ιδιαίτερα σε συλλογικούς χώρους, κ. ά. Η διαθεσιμότητα και το κόστος της στάθμευσης προβάλλει ως εργαλείο διαχείρισης της ζήτησης μετακινήσεων και της κατανομής τους στα μέσα. Με αυτή την έννοια έχει σαφείς κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις. Με την ευκαιρία προτάθηκε να γίνει μια πρώτη προσέγγιση της πολιτικής στάθμευσης στη μεθεπόμενη συνεδρίαση της συμβουλευτικής ομάδας εργασίας.

Το θέμα της επόμενης συνάντησης που θα πραγματοποιηθεί την Πέμπτη 11/3/2010, προσδιορίστηκε να είναι η **κριτική επανεξέταση της σκοπιμότητας των νέων οδικών έργων ενός εκάστου** στο πλαίσιο μιας ευρύτερης συζήτησης που περιλαμβάνει :

- τις κατευθύνσεις ανάπτυξης των περιφερειακών περιοχών και ιδιαίτερα της περιοχής των Μεσογείων,
- τη συνολική ιεράρχηση έργων πρώτης ανάγκης για τη διαχείριση των μετακινήσεων σε σχέση με τους διατιθέμενους πόρους,
- τη σκοπιμότητα και τις προοπτικές ολοκλήρωσης του συστήματος των οδικών δακτυλίων,
- την κατάρτιση ενός συνολικού πολεοδομικού – συγκοινωνιακού προγράμματος που να ανταποκρίνεται ουσιαστικά στους στόχους της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιώσιμης κινητικότητας.

Για την παραπάνω συνόψιση:

Μαρία Καλαντζοπούλου

ΝΕΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΑΤΤΙΚΗΣ – Σύντομη παρουσίαση (συντάχθηκε από την Μ. Καλαντζοπούλου)

- **Δυτική Περιφερειακή Υμηττού – Νότιο τμήμα** : 14,7 χλμ από τη σημερινή της απόληξη στην Κατεχάκη μέχρι τη Λεωφ. Ποσειδώνος. Υπόγεια κατά 85%. Συγκεκριμένα, στο τμήμα μεταξύ Κατεχάκη και Βουλιαγμένης 9,2 χλμ υπόγεια από τα 11,1, ενώ στο τμήμα μεταξύ Βουλιαγμένης και Ποσειδώνος, 1,7 χλμ υπόγεια από τα 3,6. Τεκμηριώνεται στη βάση ολοκλήρωσης του Ενδιάμεσου Οδικού Δακτυλίου. Μεγάλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις στις Ζώνες Α και Β Προστασίας Υμηττού (ειδικά στην περιοχή του Α/Κ Σακέττα).
- **Υπόγεια Σήραγγα Υμηττού**: σύνδεση 6,3 χλμ από τα οποία τα 4,0 υπόγεια (σε σήραγγα) μεταξύ Α/Κ Σακέττα και Α/Κ Μεσογείων. Καινοφανής χάραξη που «αντικατέστησε» την επί πολλά χρόνια προγραμματιζόμενη Σήραγγα Αργυρουπόλεως. Για την αντικατάσταση αυτή δεν υπάρχει γνωστή τεκμηρίωση. Στην περιγραφή του έργου τονίζεται ότι «μετά την έξοδο της σήραγγας ο αυτοκινητόδρομος ακολουθεί το φυσικό ανάγλυφο έτσι ώστε να μην είναι ορατός από το Λεκανοπέδιο των Μεσογείων». Με τη σειρά της, η Σήραγγα Υμηττού υποστηρίζει και τεκμηριώνει τη σκοπιμότητα κατασκευής του Α/Κ Σακέττα και το σύστημα διανομής των αυτοκινητοδρόμων στα Μεσόγεια, ανατολικά του Υμηττού.
- **Κλάδος της Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού προς Αθήνα**: 3,8 χλμ μεταξύ Α/Κ Σακέττα και Ούλωφ Πάλμε, μέσω Πανεπιστημιούπολης όπου είναι υπόγειος (1,7 χλμ). Ερωτηματικά προβάλλουν για τη διαμόρφωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στην περιοχή των Ιλισίων. Ως πλεονέκτημα της χάραξης προβάλλεται η αποφόρτιση της Καισαριανής και της Πανεπιστημιούπολης από τη διερχόμενη κυκλοφορία.
- **Σύνδεση Α/Κ Μεσογείων με τον παραλιακό άξονα στην περιοχή της Αγ. Μαρίνας**: 14,2 χλμ επιφανειακής χάραξης, που επίσης δεν συμπεριλαμβανόταν σε παλαιότερους προγραμματισμούς. Στον κλάδο αυτό προστέθηκε και ο κλάδος από τον Α/Κ Καλυβίων μέχρι την περιμετρική οδό Καλυβίων, 5,9 χλμ περίπου, μετά τη δημόσια διαβούλευση με τοπικούς φορείς.

- **Τμήμα Οδικού Άξονα μεταξύ Α/Κ Μεσογείων και Ραφήνας:** 18,6 χλμ και σε όρυγμα κατά μήκος του φυσικού αναγλύφου. Συνοδεύεται από ενδιάμεσο Α/Κ προς Αττική Οδό και Αεροδρόμιο. Δεν ολοκληρώνει τη σύνδεση με τη Ραφήνα, αφού το τελευταίο του τμήμα δεν εντάσσεται στο πρόγραμμα.. Προβλέπεται η επέκταση και η σύνδεση μελλοντικά από τη Ραφήνα μέχρι την Ε.Ο. Αθηνών – Λαμίας στις Αφίδνες, με οδικό τμήμα 25 χλμ. Στο Λόφο Ετος κινείται σε σήραγγες συνολικού μήκους 2,6 χλμ.
- **Ολοκλήρωση της Σταυρού – Ραφήνας:** 6,1 χλμ μέχρι τη λεωφόρο Σπάτων – Λούτσας. Το τμήμα μεταξύ Α/Κ Σπάτων και Α/Κ Αεροδρομίου, προστέθηκε ως νέο αντικείμενο μετά τη δημόσια διαβούλευση με τοπικούς φορείς.
- **Υπογειοποίηση της Ποσειδώνος :** 2,0 χλμ στην περιοχή του Ελληνικού. Τεκμηριώνεται στη βάση της αποκατάστασης απρόσκοπτης σύνδεσης των διαμορφώσεων του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού με το θαλάσσιο μέτωπο.

Το σύνολο αυτών των έργων συγκροτούν ένα πακέτο 71,6 χλμ, προϋπολογισμού 1,8 δις € (στα οποία το Δημόσιο συμβάλλει κατά 20%, δηλαδή με 360 εκατομ. €), που προγραμματιζόταν να υλοποιηθεί έως το 2015 με τη μέθοδο της παραχώρησης για 30 χρόνια από την έναρξη της σύμβασης.

Για την παραπάνω συνόψιση:
Μαρία Καλαντζοπούλου

**ΟΡΣΑ - 3^η Συνεδρίαση
της Συμβουλευτικής Ομάδας Εργασίας του ΟΡΣΑ
για θέματα Πολιτικής Μεταφορών
της Πέμπτης 11/3/2010**

Στη συνάντηση αυτή παρέστησαν :

Εκ μέρους της Ομάδας Εργασίας :

Δημήτρης Αναγνωστόπουλος
Θάνος Βλαστός
Γιάννης Γκόλιας
Μαρία Καλαντζοπούλου
Πάνος Παπαδάκος
Τάσος Τίλλης

Εκ μέρους του Δ.Σ. του ΟΡΣΑ:

Γιάννης Πολύζος, Πρόεδρος
Δανάη Αντωνάκου, Αντιπρόεδρος
Μαρία Μαντουβάλου, Μέλος

Εκ μέρους του ΟΡΣΑ :

Ελένη Ηλιοπούλου, προϊσταμένη
Σάκης Ψυχογιός, αναπληρωτής προϊστάμενος
Λίλιαν Πάλλα
Αιμιλία Βεάκη
Παυλίνα Μπαθρέλλου
Μαρία Φίλιππα

Το θέμα της συνάντησης ήταν η κριτική ανασκόπηση των έργων που εξαγγέλθηκαν ως νέοι οδικοί άξονες Αττικής στο πλαίσιο του σχεδίου νόμου που τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση το 2009. Γενικότερα, επιχειρήθηκε μια πρώτη αποτίμηση των προβλημάτων κυκλοφορίας και μετακινήσεων στην πρωτεύουσα και η ανταπόκριση των έργων στα προβλήματα αυτά.

Αρχικά παρουσιάστηκαν τα οδικά έργα όπως ακριβώς είχαν εξαγγελθεί, καταναμημένα σε δύο ενότητες με διαφορετικά σχήματα χρηματοδότησης (71,6 χλμ με προϋπολογισμό 1,8 δις € μέσω ΣΔΙΤ και 34,5 χλμ με προϋπολογισμό 390 εκατ. € ως δημόσια έργα με κονδύλια του Δ' ΚΠΣ), σε συνδυασμό με λεπτομέρειες κόστους και εκμετάλλευσης.

Συνοψίζοντας τα λεγόμενα, αναδείχθηκαν θέσεις και ζητήματα ως εξής:

Η κυκλοφορία στην πρωτεύουσα σήμερα σε επίπεδο μεγάλων αξόνων υποστηρίζεται από τρεις μεγάλους άξονες (τμήματα του εξωτερικού δακτυλίου), την Κηφισού, την Αττική Οδό και την Ποσειδώνος. Φαίνεται πως και τρεις έχουν ήδη καταρρεύσει σε σχέση με τα ανεκτά επίπεδα εξυπηρέτησης. Ο παραλιακός άξονας επί της ουσίας δεν υπάρχει εφόσον δεν λειτουργεί σε επίπεδα ελεύθερης λεωφόρου σε μεγάλα τμήματά του, η Κηφισού λειτουργεί σε επίπεδα κορεσμού και η Αττική Οδός τα πλησιάζει. Για την τελευταία δε, διατυπώθηκε και η εκτίμηση πως όσο περισσότερο θα επεκτείνεται, τόσο περισσότερο θα υποβαθμίζεται λειτουργικά.

Η κίνηση έχει απομακρυνθεί σε μια νοητή περίμετρο του κέντρου, πράγμα που έχει αποσυμφορήσει σε ένα ποσοστό τον εσωτερικό δακτύλιο που σήμερα λειτουργεί καλύτερα.

Οι προγραμματισμένοι άξονες, ιδιαίτερα εκείνοι ανατολικά του Υμηττού φαίνεται να προδιαγράφουν «εκρηκτική» (sic) αστική ανάπτυξη. Προκύπτει αυτονόητα λοιπόν το ερώτημα αν αυτό εμπίπτει στις επιδιώξεις του ρυθμιστικού για το μεσοπρόθεσμο μέλλον της πρωτεύουσας.

Κατά γενική ομολογία, η πρωτεύουσα έχει καταφανώς ανάγκη από **συγκοινωνιακά έργα για να λειτουργήσει, όμως τα προγραμματισμένα έργα δεν φαίνεται να απαντούν στα σημερινά προβλήματα διαχείρισης και εξυπηρέτησης των μετακινήσεων στην πρωτεύουσα. Αντίθετα, εγγυώνται την εντατικοποίηση των προβλημάτων αυτών εφόσον παράλληλα και κατά προτεραιότητα δεν εξασφαλιστεί ένα ικανό δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας βασισμένο στα μέσα σταθερής τροχιάς. Φαίνεται δηλαδή σαν τα έργα να προδιαγράφουν προϋποθέσεις για την επέκταση της πόλης κυρίως στα ανατολικά, επέκταση που στο βαθμό που θα εξαρτάται λειτουργικά από τη σημερινή οικιστική πυκνότητα και διάρθρωση εντός λεκανοπεδίου, αναμένεται να επιβαρύνει ακόμα περισσότερο τις συνθήκες μέσα σ' αυτό.**

Ειπώθηκε κατ' επανάληψη πως **τα προγραμματισμένα έργα είτε οδικά είτε συγκοινωνιακά θα πρέπει να εξυπηρετούν στόχους πολεοδομικούς, ρητά διατυπωμένους και γεωγραφικά προσδιορισμένους.** Με αυτή την έννοια, κάποια από τα έργα αυτά και ίσως και κάποια άλλα (όπως π.χ. έργα οδικής παράκαμψης υφιστάμενων οικισμών, έργα εξυπηρέτησης με οδική υποδομή, μέσα σταθερής τροχιάς, ποδηλατόδρομους κ.ά. καθορισμένων οικιστικών πόλων) δικαιολογούνται απόλυτα.

Επομένως **τίθεται θέμα αποσαφήνισης των στόχων και ιεράρχησης των προτεραιοτήτων.**

Σε επίπεδο στόχων διατυπώθηκαν τα εξής:

- **Ανάσχεση της άναρχης ανάπτυξης** που εν πολλοίς τροφοδοτήθηκε από τις σημαντικές υποδομές μεταφορών (χωροθέτηση αεροδρομίου στα Σπάτα και Αττική Οδός).
- **Συγκράτηση ρυθμών αύξησης / συσσώρευσης πληθυσμού στην πρωτεύουσα:** Η πρωτεύουσα συγκεντρώνει ήδη πλέον του ενός τρίτου του εθνικού πληθυσμού. Στο επίπεδο αυτό, δεν αρκούν οι νόμοι, χρειάζονται ίσως επενδύσεις στην περιφέρεια και σαφής και αυστηρή οριοθέτηση ελάχιστων περιοχών οικιστικής ανάπτυξης και του χαρακτήρα τους μέσω των επιτρεπόμενων χρήσεων σε σχέση και με την κατάτμηση της γης.
- **Ανάσχεση της εξάπλωσης των επιμέρους οικισμών στον ευρύτερο περιαστικό / αγροτικό κλπ χώρο**
- **Εμφαση και προτεραιότητα στην άρθρωση των βασικών ροών μετακίνησης στο δίκτυο του προαστιακού.**
- **Εμφαση στην αναβάθμιση συνθηκών κυκλοφορίας και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης σε επίπεδο γειτονιάς.**
- **Ενταξη της προβληματικής του νέου Ρυθμιστικού στο πλαίσιο της ευρύτερης συζήτησης και πρόνοιας για την κλιματική αλλαγή, καθώς και στο πλαίσιο εξοικονόμησης πόρων και ενέργειας εν όψει και της σημερινής οικονομικής κρίσης.**

Σε επιμέρους συζήτηση για τα συγκεκριμένα έργα διατυπώθηκαν τα εξής :

- **Επιφυλάξεις για τη σκοπιμότητα τεκμηρίωσης των έργων στη βάση ολοκλήρωσης των «οδικών δακτυλίων».**
- **Σοβαρές αντιρρήσεις για τη σκοπιμότητα της σήραγγας Υμηττού και του συναρτημένου με αυτή κόμβου Σακέττα καθώς και των οδικών διεξόδων της τόσο προς Αθήνα στην Ούλωφ Πάλμε, όσο και προς Μεσόγεια.** Εναλλακτικά προτάθηκε να επανεξεταστεί η σκοπιμότητα διάνοιξης σήραγγας στη θέση που προβλεπόταν από τους σχεδιασμούς των δεκαετιών '90 και '00 στην περιοχή της Αργυρούπολης. Επίσης, διατυπώθηκε πρόταση χρήσης μιας σήραγγας στη θέση περίπου που προγραμματίζεται σήμερα αποκλειστικά από τον προαστιακό στη διεύθυνση Α-Δ με αφετηρία τα Μεσόγεια (Λαύριο) και με κατεύθυνση / προορισμό το Θριάσιο Πεδίο.
- **Επιφυλάξεις για τη σκοπιμότητα κατασκευής της Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού, ιδιαίτερα δε του τμήματος μεταξύ Βουλιαγμένης και Ποσειδώνος στην περιοχή του Ελληνικού και του Μητροπολιτικού Πάρκου.** Εναλλακτικά προτείνεται η επανεξέταση βελτιώσεων μέσω διαπλατύνσεων και υπογειοποιήσεων στην υφιστάμενη διαδρομή μέσω Αλίμου – Κατεχάκη.
- **Σοβαρές αντιρρήσεις για την υπογειοποίηση κατά 2 χλμ της Ποσειδώνος στην περιοχή Ελληνικού – Αγ. Κοσμά.**
- **Αποδοχή της σκοπιμότητας της επέκτασης της Λεωφόρου Κύμης μέχρι την Εθνική Οδό και διερεύνηση σκοπιμότητας επέκτασής της προς Αχαρνές στην περιοχή του Ολυμπιακού Χωριού.**
- **Σοβαρές ενστάσεις για τα συγκεκριμένα γεωγραφικά αναπτύγματα των αξόνων προς Αγ. Μαρίνα και προς Ραφήνα.**

Τέλος, διατυπώθηκαν ορισμένοι προβληματισμοί σε σχέση με :

- το δεσμευτικό χαρακτήρα εγκεκριμένων ΓΠΣ καθώς επίσης και του ισχύοντος Ρ.Σ.Α.,
- τα χρονικά περιθώρια «ωρίμανσης» μελετών για νέα έργα προτεραιότητας και ένταξή τους στο ΕΣΠΑ,
- τη δυνατότητα τόνωσης του ενδιαφέροντος των ιδιωτών επενδυτών για κατασκευή έργων σταθερής τροχιάς (όπως συμβαίνει ήδη στην Ευρώπη),
- τη δυνατότητα αναδιάταξης των έργων που πρόκειται να επιλεγούν για κατασκευή με αμιγώς Δημόσια χρηματοδότηση έναντι αυτών που θα κατασκευαστούν μέσω ΣΔΙΤ.

Προτάθηκε δε η **συνέχιση της συζήτησης στην ίδια θεματική ενότητα με στόχο τη διατύπωση συγκεκριμένων εναλλακτικών προτάσεων – προτεραιοτήτων στην αμέσως επόμενη συνεδρίαση που προσδιορίστηκε για την Τετάρτη 24/3/2010.**

Για την παραπάνω συνόψιση:
Μαρία Καλαντζοπούλου

**ΟΡΣΑ - 4^{ης} Συνεδρίαση
της Συμβουλευτικής Ομάδας Εργασίας του ΟΡΣΑ
για θέματα Πολιτικής Μεταφορών
της Τετάρτης 24/3/2010**

Στη συνάντηση αυτή παρέστησαν :

Εκ μέρους της Ομάδας Εργασίας :

Δημήτρης Αναγνωστόπουλος
Θάνος Βλαστός
Γιάννης Γκόλιας
Μαρία Καλαντζοπούλου
Τάσος Τίλλης

Εκ μέρους του Δ.Σ. του ΟΡΣΑ:

Γιάννης Πολύζος, Πρόεδρος
Δανάη Αντωνάκου, Αντιπρόεδρος
Μαρία Μαντουβάλου, Μέλος

Εκ μέρους του ΟΡΣΑ :

Ελένη Ηλιοπούλου, προϊσταμένη
Ιουλία Δρούγα
Παυλίνα Μπαθρέλλου
Γιώργος Νάθενας

Στη συνάντηση αυτή συζητήθηκαν εκτός ημερησίας διάταξης οι προτεραιότητες υλοποίησης δικτύου ΜΣΤ στην Αττική υπό το πρίσμα των πολεοδομικών προτεραιοτήτων, της σκοπιμότητας και της εφικτότητας ολοκλήρωσης των έργων με χρονικό ορίζοντα αναφοράς το 2020.

Κατά την έναρξη της συζήτησης πραγματοποιήθηκε ενημέρωση της ομάδας εργασίας και των παρευρισκόμενων από πλευράς ΟΡΣΑ των θέσεων του Δήμου Καισαριανής σχετικά με τους προγραμματισμούς οδικών έργων στα διοικητικά όρια του Δήμου.

Συνοπτικά, η θέση τους είναι ομόφωνη απόφαση εναντίον του συγκεκριμένου σχεδίου, ομόφωνη άρνηση ιδιαίτερα στο τμήμα απόληξης στην Ούλωφ Πάλμε της εξαγγελθείσης υπόγειας διέλευσης κάτω από την Πανεπιστημιούπολη και αντιπρόταση δυτικότερης διεξόδου προς Κάραβελ. (Τον Δήμο Καισαριανής εκπροσώπησαν οι Γιάννης Αδάμης και Αρτεμης Ραζή).

Στη συνέχεια έγινε μια καταρχήν ενημέρωση από τον Πρόεδρο του ΟΡΣΑ Γιάννη Πολύζο σχετικά με την ωριμότητα της γραμμής 4 του μετρό (γραμμή U) ώστε να προχωρήσει σε στάδιο δημοπράτησης. Συνοπτικά, βάσει της ενημέρωσης αυτής, το έργο φαίνεται ώριμο να δημοπρατηθεί εντός του 2010. Συζητούνται πρακτικά δύο σενάρια χρηματοδότησης: α) με τιτλοποίηση των εσόδων της Αττικής Οδού μετά το 2022 και τραπεζικό δανεισμό και β) με ιδιωτικά κεφάλαια βάσει σύμβασης επέκτασης παραχώρησης κατά 20 χρόνια. Ο χρόνος κατασκευής της συγκεκριμένης γραμμής προεκτιμάται σε 6 χρόνια.

Συζητώντας ευρύτερα το φάσμα των δυνατοτήτων επέκτασης του δικτύου ΜΣΤ, επανεξετάζοντας έργα θεσμοθετημένα και μη διατυπώθηκαν ορισμένες σκέψεις και βασικές αρχές:

- Το δίκτυο ΜΣΤ θα πρέπει να αποτελέσει και ουσιαστικά τη ραχοκοκαλιά του γεωγραφικού αναπτύγματος των μετακινήσεων στην Αθήνα – Αττική του 2020.
- Πρωτεύοντα ρόλο στην οργάνωση του δικτύου καλείται να παίξει η συγκριτικά βαρύτερη υποδομή του προαστιακού.
- Στο επίπεδο του Προαστιακού, προτεραιότητα αποδίδεται στην αυτονόητη ολοκλήρωση των έργων αναβάθμισης της βασικής γραμμής Τρεις Γέφυρες – Πειραιάς και των υφιστάμενων προαστιακών συνδέσεων Χαλκίδας και Θήβας.
- Σε δεύτερο επίπεδο προκρίνονται από πλευράς σκοπιμότητας και εφικτότητας οι συνδέσεις: Κορωπί – Λαύριο (με ερωτηματικό σχετικά με τους τρόπους χρηματοδότησης του έργου), Πλακεντία – Ραφήνα, Ισθμός – Λουτράκι, Κορωπί – Ελληνικό (με εναλλακτική αντ' αυτής την επέκταση του μετρό κατά την αντίθετη φορά, δηλ. Ελληνικό – Κορωπί), Κορωπί – Ελευσίνα (κατά ορισμένα τμήματα που είναι πιο άμεσα υλοποιήσιμα, όπως π.χ. την επανενεργοποίηση της παλιάς γραμμής ΟΣΕ προς Ελευσίνα). Για την τελευταία αυτή σύνδεση, προτάθηκε προς συζήτηση και η προώθηση της σύνδεσης Ελευσίνα – Στ. Λαρίσης με υπόγειο έργο στο όρος Αιγάλεω, που αναμένεται να έχει σημαντική απόδοση και περιβαλλοντικά οφέλη.
- Στο επίπεδο του Μετρό, εκτός της ολοκλήρωσης των επεκτάσεων προς Ελληνικό και Πειραιά, προκρίνεται η κατασκευή της νέας γραμμής 4 από το Γαλάτσι μέχρι το Μαρούσι μέσω του κέντρου (σταθμός Πανεπιστήμιο).
- Στο επίπεδο του Τραμ, εκτός της κατασκευής της επέκτασης προς Πειραιά, προκρίνονται καταρχήν οι επεκτάσεις Σύνταγμα – Πλ. Αιγύπτου με μελλοντική προοπτική επέκτασης προς τα Ανω Πατήσια, Πειραιάς – Κερασίνη με μελλοντική προοπτική επέκτασης προς Πέραμα, η νέα γραμμή Καμίνια – Πειραιά, καθώς και τμήμα μιας νέας γραμμής από το Σταθμό Λαρίσης προς Αμπελόκηπους μέσω της Λ. Αλεξάνδρας.

Επιπλέον αυτών συζητήθηκε η σκοπιμότητα εξοπλισμού όλων των λιμανιών της Αττικής (που τώρα τέθηκαν υπό ενιαίο καθεστώς με τον ΟΛΠ να αποτελεί την μητρική εταιρεία), με προαστιακό σιδηρόδρομο. Η σχετική αναβάθμιση των λιμανιών και μέσω της εξασφάλισης αυτής της υποδομής, αναμένεται να συμβάλει στην αποσυμφόρηση του λιμανιού του Πειραιά, ο θαλάσσιος δίαυλος του οποίου είναι από χρόνια κορεσμένος.

Το γεγονός ότι ο προαστιακός στις μη αναπτυγμένες περιοχές αναμένεται να προκαλέσει κάποια διάχυση δραστηριοτήτων στον εξωαστικό χώρο, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις σταθμών που χωροθετούνται εκτός οικιστικών κέντρων, συζητήθηκε επίσης. Από ορισμένους εκτιμάται ότι επαρκούν οι ήδη θεσμοθετημένες αναπτυξιακές ζώνες, ιδιαίτερα στην περιοχή των Μεσογείων. Με αυτή την έννοια θα έπρεπε ίσως να υποστηριχθεί με παράλληλα θεσμικά εργαλεία η αποτροπή της περαιτέρω διάχυτης ανάπτυξης με μοχλό τους οδικούς άξονες και τους νέους σταθμούς του προαστιακού.

Για την παραπάνω συνόψιση:
Μαρία Καλαντζοπούλου

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΘΗΝΑΣ

Απρίλιος 2010

ΠΡΩΤΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΤΟΥ 2020 – ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΣΤ (συντάχθηκε από την Μ. Καλαντζοπούλου)

Στα πλαίσια των εργασιών κατάρτισης νέου ρυθμιστικού σχεδίου για την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, συγκροτήθηκε συμβουλευτικά στον ΟΡΣΑ, Ομάδα Εργασίας Πολιτικής Μεταφορών αποτελούμενη από τους: Δημήτρη Αναγνωστόπουλο, Θάνο Βλαστό, Γιάννη Γκόλια, Μαρία Καλαντζοπούλου, Πάνο Παπαδάκο, Στράτο Παπαδημητρίου, Κώστα Πετράκη και Τάσο Τίλλη.

Σε συνέχεια των τεσσάρων πρώτων συσκέψεων της ομάδας αυτής από κοινού με στελέχη και μέλη της διοίκησης του ΟΡΣΑ για θέματα πολιτικής μεταφορών, καταρτίστηκε καταρχήν ένα πλέγμα προτεραιοτήτων για έργα υποδομών σταθερής τροχιάς με ρεαλιστικές προοπτικές υλοποίησης μέχρι το 2020.

Στόχοι, αρχές και προτεραιότητες που θα διέπουν το υπό κατάρτιση ρυθμιστικό σχέδιο για την πρωτεύουσα, έχουν πολύ συνοπτικά ως εξής :

Βασική επιδίωξη : Το γεωγραφικό και ποσοτικό ανάπτυγμα των καθημερινών μετακινήσεων να αναλαμβάνεται κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 50% από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ).

Βασικό δίκτυο : Οι ροές μετακίνησης οργανώνονται κύρια στους άξονες του δικτύου Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) δηλαδή στα Δίκτυα Προαστιακού, Μετρό και Τραμ.

Βασικές κατευθύνσεις ανάπτυξης του Δικτύου ΜΣΤ για την πρωτεύουσα μέχρι το 2020 :

ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ

Εργα σε εξέλιξη:

- Ολοκλήρωση των εργασιών ανισοπεδοποίησης και ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Τρεις Γέφυρες – Πειραιάς.
- Πύκνωση δρομολογίων και ηλεκτροκίνηση στις προαστιακές συνδέσεις Θήβας και Χαλκίδας.

Νέα έργα:

- Επέκταση υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Κορωπί – Λαύριο
- Επέκταση υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Πλακεντία – Ραφήνα
- Επέκταση υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Ισθμός – Λουτράκι

- Νέα σύνδεση Κορωπί – Ελληνικό¹

ΜΕΤΡΟ

Εργα σε εξέλιξη :

- Ολοκλήρωση της επέκτασης της γραμμής 3 στο τμήμα Αιγάλεω – Πειραιάς
- Ολοκλήρωση της επέκτασης της γραμμής 2 στο τμήμα Αγ. Δημήτριος - Ελληνικό

Νέα έργα :

- Νέα γραμμή 4 (ή γραμμή U) που θα συνδέει το Άλσος Βεΐκου με το Μαρούσι μέσω του κέντρου (σταθμός Μετρό Πανεπιστήμιο) της Αθήνας (21 χλμ και 21 σταθμοί)

ΤΡΑΜ

Εργα σε εξέλιξη:

- Ολοκλήρωση της επέκτασης της υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Νέο Φάληρο – Πειραιάς

Νέα έργα:

- Επέκταση στο τμήμα Πειραιάς – Κερατσίνι και μελλοντικά προς Πέραμα.
- Επέκταση υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Σύνταγμα – Πλ. Αιγύπτου με προοπτική περαιτέρω επέκτασης προς Ανω Πατήσια.
- Νέα γραμμή στον άξονα Καμίνια – Πειραιάικη
- Νέα γραμμή στο τμήμα Στ. Λαρίσης – Πλ. Αιγύπτου με προοπτική επέκτασης προς Αμπελόκηπους και περιοχή Νοσοκομείων Παίδων (Γουδί)

¹ Εναλλακτικά η σύνδεση αυτή μπορεί να γίνει με Μετρό (Ελληνικό – Κορωπί) στη συνέχεια της κατασκευαζόμενης γραμμής προς το Ελληνικό.

**ΟΡΣΑ - 5^η Συνεδρίαση
της Συμβουλευτικής Ομάδας Εργασίας του ΟΡΣΑ
για θέματα Πολιτικής Μεταφορών
της Πέμπτης 15/4/2010**

Στη συνάντηση αυτή παρέστησαν :

Εκ μέρους της Ομάδας Εργασίας :

Δημήτρης Αναγνωστόπουλος
Θάνος Βλαστός
Μαρία Καλαντζοπούλου
Πάνος Παπαδάκος

Εκ μέρους του Δ.Σ. του ΟΡΣΑ:

Γιάννης Πολύζος, Πρόεδρος
Δανάη Αντωνάκου, Αντιπρόεδρος
Μαρία Μαντουβάλου, Μέλος

Εκ μέρους του ΟΡΣΑ :

Ελένη Ηλιοπούλου, προϊσταμένη
Αιμιλία Βεάκη
Παυλίνα Μπαθρέλλου
Γιώργος Νάθενας
Μαρία Φίλιππα

Εκ μέρους του ΟΑΣΑ:

Δημήτρης Δημητρίου, διευθύνων σύμβουλος
Παναγιώτης Κοντογιάννης

Εκ μέρους της Τραμ ΑΕ:

Ιωσήφ Αργυρόπουλος

Στη συνάντηση αυτή **συζητήθηκαν καταρχήν οι προτεραιότητες επέκτασης του δικτύου των Μέσων Σταθερής Τροχιάς στα πλαίσια των σχετικών προδιαγραφών του υπό επεξεργασία νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου για την πρωτεύουσα, με χρονικό ορίζοντα το 2020.**

Οι προτεραιότητες αυτές είχαν κωδικοποιηθεί σε ένα σημείωμα εργασίας, που παρουσιάστηκε στο ξεκίνημα της συζήτησης από τον πρόεδρο του ΟΡΣΑ, Γιάννη Πολύζο.

Διαδικαστικά προηγήθηκε η τοποθέτηση των εκπροσώπων του ΟΑΣΑ που δεν μπορούσαν να παραστούν σε όλη τη διάρκεια της συζήτησης.

- Απ' την πλευρά του ΟΑΣΑ λοιπόν, **τα έργα προαστιακού σιδηροδρόμου**, καταρχήν, θεωρήθηκαν, αν και λογικά, ενδεχομένως φιλόδοξα στα πλαίσια του συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος (2020). Προτάθηκε ωστόσο η ιεράρχησή τους με βάση και εισροές από τον ίδιο τον ΟΑΣΑ και το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σε σχέση με τα διατιθέμενα χρονικά και οικονομικά περιθώρια. Οι εισροές αυτές αναμένονται το αργότερο μέσα στο καλοκαίρι (παρ' ότι επισημάνθηκε πως το νέο Ρ.Σ. θα πρέπει να είναι έτοιμο για υποβολή σε διαβούλευση εντός του 2010).

- Για τα έργα του μετρό, διατυπώθηκε ως μοναδική παρατήρηση για τη γραμμή 4, το ζήτημα εξυπηρέτησης των κινήσεων της Πανεπιστημιούπολης.
- Τα έργα του Τραμ, θεωρήθηκαν σωστά από άποψη χωρικού αναπτύγματος, διατυπώθηκε ωστόσο και γι' αυτά επιφύλαξη σε σχέση με τα χρονικά περιθώρια ολοκλήρωσης των αναγκαίων μελετών και εξασφάλισης χρηματοδότησης.

Ο ΟΑΣΑ επιπλέον ζήτησε την ενεργό συνεργασία με τον ΟΡΣΑ στα θέματα των Σταθμών Μετεπιβίβασης, των γραμμών ΚΤΕΛ, και στην προοπτική δημιουργίας διαδρόμων ταχείας κίνησης λεωφορείων (BRT).

Να σημειωθεί εδώ ότι για τους τελευταίους υπάρχει και σχετική μελέτη που εκπονήθηκε μέσα στο 2009 για λογαριασμό του ΟΡΣΑ υπό τον τίτλο Γενικό Σχέδιο Μεταφορών Αττικής (ΓΣΜΑ), που ως πιο πρόσφατη μελέτη ενδεχόμενα βοηθά και στη λειτουργική ιεράρχηση των προτεραιοτήτων.

Σε συνέχεια αυτού του πρώτου σχολιασμού, **εκτιμήθηκε από κοινού η ανάγκη συνεργασίας του ΟΡΣΑ με τον ΟΑΣΑ, σε αμοιβαία γνώση, τόσο του ΓΣΜΑ, όσο και των πορισμάτων ερευνητικού προγράμματος του ΟΡΣΑ για τη διερεύνηση της εφαρμογής ενιαίου κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού (transit oriented development), ήδη από τώρα που βρισκόμαστε σε στάδιο επεξεργασίας και μη ειλημμένων αποφάσεων.**

Στη συνέχεια της συζήτησης **χρειάστηκε να γίνει η διάκριση μεταξύ, από τη μια των ήδη θεσμοθετημένων επεκτάσεων του δικτύου ΜΣΤ, που κατά ορισμένους δεν θα έπρεπε να αποτελέσουν αντικείμενο επαναδιαπραγμάτευσης και από την άλλη, των νέων συνδέσεων.** Τόσο οι θεσμοθετημένες, όσο και οι νέες προτάσεις, εκτιμάται ότι θα πρέπει να αξιολογηθούν από τη σκοπιά της «ωριμότητάς» τους σε επίπεδο μελετών και τεκμηρίωσης, καθώς και σε επίπεδο δυνατοτήτων χρηματοδότησης και συλλειτουργίας με το υφιστάμενο σύστημα. Σε κάθε περίπτωση, **σε πρόδρομο στάδιο των νέων συνδέσεων, εκτιμήθηκε η σημασία δέσμευσης ζωνών γης μέσω των BRT, που μπορούν να εφαρμοστούν σχετικά ευκολότερα (ταχύτερα και με χαμηλότερο κόστος).**

Ο προβληματισμός για ένα ρεαλιστικό Ρ.Σ. που θα είναι μετριοπαθές στο ποιες και κυρίως πόσες γραμμές σταθερής τροχιάς θα συμπεριλάβει, κυρίως κατά τη γνώση του τι χρηματοδοτικές δυνατότητες υπάρχουν, συνεχίστηκε. Και ενώ όλοι συμφωνούν στο ότι ένα «καλό» Ρ.Σ., δεν είναι κατ' ανάγκη ένα υπερφίαλο «φορτωμένο» Ρ.Σ. με πλειάδα προτάσεων που είναι πρακτικά ανεφάρμοστες σε δεδομένο χρονικό ορίζοντα, δεν συμφωνούν στο ότι αντίστροφα πρέπει εισροές ταμειακού χαρακτήρα και μάλιστα του σήμερα να προκαταλάβουν τον προγραμματισμό που θα αντανάκλαται στο νέο νόμου του Ρ.Σ.

Σε σχέση με τις συγκεκριμένες προτάσεις προτεραιότητας ο πρώτος αυτός σχολιασμός συνοψίζεται στα εξής :

Προαστιακός

- Συνεχίστηκε ο προβληματισμός για τις πιθανές τάσεις διάχυσης που δημιουργεί το συγκεκριμένο γεωγραφικό ανάπτυγμα του προαστιακού σιδηροδρόμου. Εκ της φύσης του μέσου, η συγκέντρωση ευνοείται στις περιοχές των σταθμών και δεν ευνοείται πράγματι η διάχυση στον εξωαστικό χώρο εφόσον οι σταθμοί αυτοί χωροθετούνται εντός κέντρων υφιστάμενων οικισμών. Όταν όμως οι σταθμοί χωροθετούνται εκτός κέντρων οικισμών (όπως στην περίπτωση του Προαστιακού κατά μήκος της Αττικής Οδού), πρέπει κανείς

να αναμένει πύκνωση δραστηριοτήτων σε αυτές τις θέσεις στις εξωαστικές περιοχές, πράγμα το οποίο δεν μπορεί παρά να γίνεται συνειδητά εφόσον μια τέτοια εξέλιξη είναι επιθυμητή.

- Επίσης, σχολιάστηκε πως τα έργα δεν είναι ισότιμα κατά το ότι ορισμένα είναι πολύ μικρής, τοπικής σχεδόν σημασίας (όπως η επέκταση Ισθμός – Λουτράκι), ενώ άλλα έχουν στρατηγικό χαρακτήρα. Επομένως, ανακύπτει και εσωτερικά σ' αυτά ένα ζήτημα ιεράρχησης.
- Με δεδομένο το ότι οι επεκτάσεις προς Λαύριο και Ραφήνα είναι θεσμοθετημένες από το ισχύον Ρ.Σ. με τις εκάστοτε επικαιροποιήσεις του, **συζητήθηκε κυρίως η σύνδεση Κορωπί – Ελληνικό**. Σε πρώτο στάδιο προτάθηκε να διερευνηθεί η δυνατότητα εξασφάλισης στον αντίστοιχο οδικό άξονα που πιθανόν θα συμπεριληφθεί στο πρόγραμμα νέων αξόνων του Ρ.Σ., ένας διάδρομος ΒRT που θα αποτελέσει την αναγκαία ρεζέρβα γης για την ανάπτυξη του προαστιακού.
- Αντίστοιχα, προτάθηκε να διερευνηθεί το καθεστώς και οι δυνατότητες επαναλειτουργίας της παλιάς γραμμής Πελοποννήσου μέχρι την Ελευσίνα και ίσως τα Μέγαρα με Προαστιακό ή ένα είδος αναβαθμισμένου Τραμ (LRT).
- Τέλος, επισημάνθηκε η παράλειψη αναφοράς στην επέκταση προς Κιάτο.

Μετρό

- Για το μετρό, υπήρξε ομόφωνη απόδοχή ότι **η νέα γραμμή 4, προβάλλει και από την ίδια την Αττικό Μετρό ως η πιο «ώριμη» από πλευράς μελετών και εξασφάλισης σχημάτων χρηματοδότησης**. Θέλει ίσως (και βρίσκεται μάλλον σε εξέλιξη) ένα προσεκτικό κοίταγμα σε λεπτομέρειες της χάραξης. Ξανασυζητήθηκε χωρίς να υπάρξει σχετικό συμπέρασμα, η πιθανή επέκταση – απόληξη της γραμμής στην περιοχή Θρακομακεδόνων – Ολυμπιακού Χωριού. Για τη γραμμή αυτή σχολιάστηκε ότι ενώ εξυπηρετεί και τη διάχυση (κυρίως εντός Λεκανοπεδίου, όπου και οι σημαντικά μεγαλύτερες πληθυσμιακές συγκεντρώσεις), εξυπηρετεί πολύ καλά και το κέντρο της Αθήνας, στόχος που είναι επιθυμητός.
- Επισημάνθηκε επίσης, η προοπτική επέκτασης του μετρό Ελληνικό – Γλυφάδα που φαίνεται να είναι θεσμοθετημένη.
- Σχετικά με τον ΗΣΑΠ, αμφισβητήθηκε για άλλη μια φορά η σκοπιμότητα επέκτασής του πέραν της Νέας Ερυθραίας προς τον Αγ. Στέφανο, όπου υπάρχει εξυπηρέτηση με τον Προαστιακό.

Τραμ

Προτάθηκε η **θεώρηση των επεκτάσεων τραμ σε δύο διακριτές ομάδες: η μία είναι ολοκληρωμένες επεκτάσεις** ως προς τους προορισμούς που θέλουν να εξυπηρετήσουν, όπως Καμίνια – Πειραιϊκή και Πειραιάς – Κερατσίνι στην περιοχή του Πειραιά, **και η άλλη είναι ουσιαστικά μικρού μήκους επεκτάσεις που αποτελούν προϋποθέσεις για περαιτέρω προορισμούς** όπως οι περιπτώσεις Σύνταγμα – Πλ. Αιγύπτου και Στ. Λαρίσης – Πλ. Αιγύπτου.

- Επισημάνθηκε η παράλειψη της μικρής διακλάδωσης του υφιστάμενου Τραμ στο Ελληνικό, που είναι και θεσμοθετημένη. Για το συγκεκριμένο απόσπασμα γραμμής, συζητήθηκε η σκοπιμότητά του, ιδιαίτερα στο πλαίσιο του ότι από προγενέστερη μελέτη αποτελούσε τμήμα εγκάρσιας σύνδεσης της Γλυφάδας και της παραλιακής χάραξης με την Τερψιθέα, ανατολικά της Βουλιαγμένης.
- Όπως προαναφέρθηκε, συζητήθηκε η ένταξη ενδεχομένως στον προγραμματισμό της επαναλειτουργίας με Τραμ ή LRT της παλιάς γραμμής Πελοποννήσου.

Τέλος, έγινε ανασκόπηση των προβληματισμών υπό το πρίσμα του σκοπού που πρέπει να εξυπηρετεί ένα Ρ.Σ. και των μεθοδολογικών ζητημάτων που προκύπτουν

απ' αυτό. Είναι κοινώς αποδεκτό πως στο Ρ.Σ. θα πρέπει να τεκμηριωθούν βάσει στοιχείων και έγκυρων μελετών κάποια προβλήματα και ανάγκες στις οποίες θα πρέπει να απαντά, πέραν των ευρύτερων στόχων που το ίδιο θέτει για τη μεσοπρόθεσμη ανάπτυξη της πρωτεύουσας. Από τις διατιθέμενες μελέτες και από τη συζήτηση, ως πιο επίκαιρη και ευρείας κλίμακας, προβάλλει αυτή του ΟΑΣΑ, που βασίζεται σε στοιχεία προέλευσης – προορισμού.

Με αυτή την έννοια, συμφωνήθηκε πως είναι σημαντικό να υπάρξει ενιαία αντιμετώπιση και τεκμηρίωση της συνολικής πολιτικής μεταφορών όπου οι αποφάσεις για τα δίκτυα σταθερής τροχιάς φερ' ειπείν είναι προγραμματικά και ουσιαστικά αλληλένδετες με τις αποφάσεις για το οδικό δίκτυο, τα λεωφορεία, τα ΚΤΕΛ, τους μεγάλους Σταθμούς Μετεπιβίβασης, το δίκτυο για το ποδήλατο και την πολιτική στάθμευσης.

Για την επόμενη συνάντηση που προγραμματίστηκε για την Πέμπτη 6/5/2010 στις 3.00, προτάθηκε να πραγματοποιηθούν παρουσιάσεις της μελέτης του ΟΑΣΑ και του ερευνητικού προγράμματος του ΟΡΣΑ, να συνεχιστούν ενδεχομένως τοποθετήσεις σχετικά με τις βασικές επιλογές του δικτύου ΜΣΤ από μέλη που δεν παραβρέθηκαν στη συνάντηση που συνοψίζεται εδώ, και να προγραμματιστεί συγκεκριμένη ατζέντα για τη συζήτηση των νέων οδικών έργων στην αμέσως επόμενη συνεδρίαση.

Για την παραπάνω συνόψιση:
Μαρία Καλαντζοπούλου

**ΟΡΣΑ - 6^η Συνεδρίαση
της Συμβουλευτικής Ομάδας Εργασίας του ΟΡΣΑ
για θέματα Πολιτικής Μεταφορών
της Πέμπτης 6/5/2010**

Στη συνάντηση αυτή παρέστησαν :

Εκ μέρους της Ομάδας Εργασίας :

Δημήτρης Αναγνωστόπουλος
Θάνος Βλαστός
Γιάννης Γκόλιας
Μαρία Καλαντζοπούλου
Πάνος Παπαδάκος
Κώστας Πετράκης
Τάσος Τίλλης

Εκ μέρους του Δ.Σ. του ΟΡΣΑ:

Γιάννης Πολύζος, Πρόεδρος
Δανάη Αντωνάκου, Αντιπρόεδρος
Μαρία Μαντουβάλου, Μέλος

Εκ μέρους του ΟΡΣΑ :

Ελένη Ηλιοπούλου, προϊσταμένη
Μάρω Ευαγγελίδου
Γιώργος Νάθενας
Λίλιαν Πάλλα

Εκ μέρους της ερευνητικής ομάδας του ΕΜΠ:

Δημήτρης Μηλάκης

Στη συνάντηση αυτή παρουσιάστηκαν συνοπτικά τα βασικότερα σημεία από το ερευνητικό πρόγραμμα «**Ερευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας**», που εκπονείται από ομάδα μελετητών του ΕΜΠ για λογαριασμό του ΟΡΣΑ, καθώς και βασικά σημεία της μελέτης «**Γενικό Σχέδιο Μεταφορών Αττικής**», που ολοκληρώθηκε το 2009 για λογαριασμό του ΟΑΣΑ.

Ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ – ΟΡΣΑ, βασικά σημεία:

Στόχος του προγράμματος : η αναζήτηση στρατηγικών στις ευρωπαϊκές πόλεις, τέτοιων που να μπορούν να ενσωματωθούν και στο επίπεδο του ΡΣΑ, ώστε οι κάτοικοι της Αθήνας να στραφούν σε άλλες μορφές μετακίνησης και η λειτουργία της πόλης να θεμελιώνεται κατά κύριο λόγο στη δημόσια συγκοινωνία.

Η ανάλυση και η προσέγγιση ξεκινά με τη διαπίστωση του ελλείμματος συντονισμού μεταξύ πολεοδομικού και κυκλοφοριακού / κοινωνιακού σχεδιασμού.

Κατά την Α' Φάση του προγράμματος επιχειρείται η ανασκόπηση των πολιτικών και ερευνών προώθησης αυτού του συντονισμού στο ευρωπαϊκό πλαίσιο.

Κατά τη Β' Φάση εξετάζονται οι πολιτικές σχεδιασμού σε 2 περιοχές της Αθήνας, στον Αγ. Στέφανο και στο Περιστέρι.

Κατά την Γ' Φάση, διαμορφώνονται προτάσεις τροποποίησης και εμπλουτισμού του θεσμικού πλαισίου.

Α' Φάση:

Εξετάζονται 25 πόλεις στον ευρωπαϊκό χώρο και οι κάθε λογής πολιτικές τους (μεταφορικές, πολεοδομικές, χωροταξικές κλπ) ως προς το στόχο περιορισμού της χρήσης του ΙΧ.

Από την έρευνα επιβεβαιώνεται το ότι συμπαγείς οικιστικές αναπτύξεις με ποικιλία στη χωρική διάρθρωση χρήσεων γης και οργανωμένα δίκτυα σταθερής τροχιάς επιτυγχάνουν τον επιθυμητό στόχο με πολύ καλύτερες επιδόσεις. Τα αποτελέσματα βελτιώνονται στο μέτρο που υπάρχει και συντονισμός ανά κλίμακα σχεδιασμού. Προσφέρουν πολλά χρήσιμα παραδείγματα όπως: ιστορικά κέντρα αναζωογονημένα από την απελευθέρωσή τους από το ΙΧ, επανάχρηση αστικών ενοτήτων με άρθωσή τους κυρίως στο τραμ, ένταξη ποδηλάτου και εξασφάλιση της ασφαλούς και ανεμπόδιστης κίνησης των πεζών, συμμετοχικός σχεδιασμός και συστηματική αξιολόγηση των αποτελεσμάτων.

Στο παράδειγμα της Αθήνας επισημαίνεται η σχέση (λογαριθμική καμπύλη) μεταξύ πυκνότητας κατοικίας και χαρακτηριστικών μετακίνησης. Μικρή αύξηση της πυκνότητας πέραν της τιμής που ορίζει το σημείο καμπής της καμπύλης και είναι τα 200 άτομα / Ha, αυξάνεται η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας.

Β' Φάση:

Εξετάζονται οι περιοχές της Αθήνας **Αγ. Στέφανος και Περιστέρι**. Οι περιοχές αυτές έχουν ως κοινό στοιχείο την λειτουργία σταθμών ΜΣΤ στο εσωτερικό τους. Διακρίνονται κατά το ότι ο Αγ. Στέφανος λειτουργεί ως υποδοχέας προαστιακής ανάπτυξης, ενώ το Περιστέρι συνιστά κεντρική περιοχή και περιοχή αναφοράς για τη Δυτική Αθήνα, που βρίσκεται ωστόσο σε διαδικασία μετασχηματισμού ως προς τις παραγωγικές δραστηριότητες. Από την ανάλυση των διατιθέμενων στοιχείων (χρήσεις γης, οικονομικά στοιχεία, ιεράρχηση οδικού δικτύου κλπ) και από την αντιπαραβολή προτεινόμενων ή και θεσμοθετημένων σχεδίων χρήσεων γης με την υφιστάμενη κατάσταση, αναδείχθηκε ο προσανατολισμός της ανάπτυξης προς τους σταθμούς των ΜΣΤ και στις δύο περιπτώσεις. Εξετάζονται και αξιολογούνται προτάσεις και σενάρια αντιμετώπισης της διαμπερούς ροής, αναδιάρθρωσης της δημόσιας συγκοινωνίας, επέκτασης δικτύου ΜΣΤ (π.χ. περιφερειακή γραμμή μετρό και γραμμή τραμ συνδετήρια των δυτικών δήμων).

Γ' Φάση:

Εδώ εξετάζεται όλο το φάσμα των υφιστάμενων θεσμικών εργαλείων και η διάρθρωση αρμοδιοτήτων σχεδιασμού και εφαρμογής και προτείνονται στόχοι προς ενσωμάτωση στις ασκούμενες πολιτικές, καθώς και για τον εξορθολογισμό και συντονισμό τους. Ενδεικτικά αναφέρονται ως εξής:

- **Υιοθέτηση προτύπου ανάπτυξης προσανατολισμένου στη δημόσια συγκοινωνία**
- **Ενίσχυση πολυκεντρικότητας και ανάσχεση αστικής εξάπλωσης κυρίως κατά μήκος οδικών αξόνων**
- Προσανατολισμός από τη γραμμική διάχυτη ανάπτυξη στη **γραμμική κομβική ανάπτυξη** (όπου ως κόμβοι νοούνται οι σταθμοί των ΜΣΤ)
- **Προστασία ιστορικού κέντρου**
- **Ιεράρχηση δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας βάσει της «τροφοδοτικής» λογικής** (των κατώτερης στάθμης εξυπηρέτησης μέσω προς τα ανώτερης)
- Μετρό κατά προτεραιότητα σε πυκνοκατοικημένες περιοχές

- Τραμ σε περιοχές μέσων και υψηλών πυκνοτήτων και κατά προτεραιότητα σε συνδυασμό με δίκτυο πεζοδρόμων.
- **Πολεοδομική ιεράρχηση του οδικού δικτύου**
- **Διάκριση πολεοδομικών και συγκοινωνιακών αξόνων**
- **Μείωση προσφοράς θέσεων στάθμευσης στα κέντρα**
- **Πολιτική κινήτρων (π.χ. φορολογικών) σε σχέση με απόσταση χωροθέτησης από σταθμούς των ΜΣΤ**
- **Ενιαίος οργανισμός στρατηγικής σχεδιασμού πόλης και μεταφορών, καθώς και υλοποίησης.** Συγκεκριμένα προτείνεται Ενιαίος Οργανισμός Σχεδιασμού που προτείνεται να είναι ο ΟΡΣΑ συμπληρωμένος με τον ΟΑΣΑ και τη Δ/ση Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού για την Αττική. Αντίστοιχα, προτείνεται Ενιαίος Οργανισμός Υλοποίησης που προτείνεται να συμπεριλάβει την ΕΑΧΑ, την Αττικό Μετρό και τη Δ/ση Οδικών Έργων Περιφέρειας Αττικής. Τέλος, προτείνεται ο Ενιαίος Οργανισμός Λειτουργίας που θα ενσωματώσει τους επιμέρους φορείς των συγκοινωνιακών μέσων (ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, ΑΜΕΛ κλπ).

Γενικό Σχέδιο Μεταφορών Αττικής, βασικά σημεία:

Το πρόγραμμα εντάσσεται σε ευρύτερο πρόγραμμα μελετών του ΟΑΣΑ του 2006 (που περιελάμβανε έρευνες προέλευσης – προορισμού, έρευνες προθέσεων, έρευνες μετακινήσεων στα ΜΜΜ, κυκλοφοριακές μετρήσεις, μελέτη ζήτησης μετακινήσεων, κλπ). Από τα στοιχεία των παράλληλων μελετών διαμορφώθηκε μοντέλο ζήτησης μετακινήσεων για το 2011 και η μελέτη με τον τίτλο ΓΣΜΑ ενσωμάτωσε τα στοιχεία αυτά, καθώς επίσης και στοιχεία σχετικά με τους διαθέσιμους πόρους. Κυρίως όμως ενσωματώθηκε στη μελέτη ο στόχος του ΟΑΣΑ η δημόσια συγκοινωνία να είναι δημόσιο αγαθό και προσφορότερη εναλλακτική επιλογή μετακίνησης από το ΙΧ.

Οι προβολές της μελέτης αφορούν τα έτη 2011, 2016 και 2023.

Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης αξίζει να μνημονευθούν τα εξής:

- Επισημαίνεται η αστική διάχυση πέραν των ορίων του Λεκανοπεδίου προς τα βόρεια προάστια, το Θριάσιο, τα Μεσόγεια, το Μαραθώνα και τη Λαυρεωτική. Γεγονός που επιβάλλει διαφοροποιήσεις στην ανταπόκριση του συγκοινωνιακού συστήματος και επιφέρει την αύξηση των καθημερινώς διανυόμενων χλμ.
- Νέοι κόμβοι δραστηριοτήτων στις περιστατικές περιοχές που δημιουργούν ανάγκη εξυπηρέτησης από τους συγκοινωνιακούς φορείς.
- Απαιτήσεις βελτιστοποίησης της εξυπηρέτησης των νέων κόμβων εθνικών και διεθνών μεταφορών (Σιδηροδρομικοί Σταθμοί Αθήνας και Πειραιά, Λιμάνι Πειραιά, Κεντρικός Σταθμός ΚΤΕΛ).
- Έχει αυξηθεί δραματικά ο ανταγωνισμός της δημόσιας συγκοινωνίας από τα μέσα ατομικής μετακίνησης (ΙΧ και Ταξί). Συγκεκριμένα: ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ στην Αττική έχει αυξηθεί κατά 51% την τελευταία 10ετία και αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω. Η μέση κυκλοφορία στο βασικό οδικό δίκτυο έχει αυξηθεί κατά 5-10%, με αντίστοιχες επιπτώσεις στην μέση ταχύτητα κίνησης. Η ζήτηση για στάθμευση στην κεντρική περιοχή της Αθήνας εκτιμάται σε 70.000 θέσεις, από τις οποίες 20.000 αντιστοιχούν σε παράνομη στάθμευση, 13.800 σε οργανωμένους χώρους, 5.500 σε θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης από το Δ. Αθηναίων και 2.092 σε σταθμούς του μετρό. Οι μεγάλοι υπόγειοι σταθμοί αυτοκινήτων παρουσιάζουν την ίδια στιγμή πληρότητα μικρότερη του 40%.

Στόχοι των προτεινόμενων παρεμβάσεων (που επανεξετάζονται από τον ΟΑΣΑ και δεν έχουν ακόμα κατατεθεί ως δεσμευτικό πλαίσιο) είναι η βελτίωση της κινητικότητας με χρήση εναλλακτικών μέσων (δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο, περπάτημα), η επέκταση των υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας (γραμμές ταχείας διέλευσης – BRT, επεκτάσεις ΜΣΤ κλπ), καθώς και μια σειρά προτάσεων θεσμικού και διαχειριστικού χαρακτήρα.

Οι παρεμβάσεις που προτείνονται κωδικοποιούνται ως εξής:

- Ολοκλήρωση της κατασκευής επεκτάσεων του Μετρό προς Ελληνικό και Πειραιά συν τους νέους σταθμούς Χολαργού και Αγ. Παρασκευής.
- Επέκταση της γραμμής 1 του ΗΣΑΠ μέχρι τον Αγ. Στέφανο.
- Κατασκευή της γραμμής 4 του Μετρό από Γαλάτσι μέχρι Μαρούσι μέσω κέντρου Αθήνας.
- Επέκταση του Τραμ στον Πειραιά και στη Φρεαττύδα.
- Επέκταση του Προαστιακού στο Λαύριο.
- Επέκταση νέας γραμμής Τραμ Πειραιάς – Πέραμα.
- Επέκταση νέας γραμμής Τραμ Σχιστό Κερατσινίου – Κεραμεικός.
- Δέσμευση αξόνων για μελλοντική χρήση και άμεση υλοποίηση (ολοκληρωτικά ή κατά στάδια) 19 γραμμών BRT κατά κανόνα προσανατολισμένων σε σταθμούς του δικτύου ΜΣΤ.
- Αναδρομολόγηση των ΚΤΕΛ ώστε να τερματίζουν στους σταθμούς Μετρό/Προαστιακού Παλλήνης, Κάντζας, Κορωπίου, Ανω Λιοσίων.
- Δημιουργία φυσικά διαχωρισμένων διαδρόμων αποκλειστικής χρήσης από λεωφορεία (ΔΑΣ) πάνω στις οποίες θα κινούνται οι γραμμές BRT
- Λειτουργία 4 σταθμών park & ride στο Κορωπί, στην Παλλήνη, τον Πειραιά και την Παιανία.
- Λειτουργία 5 Συγκοινωνιακών Κέντρων (με ορισμένες επιπλέον εμπορικές χρήσεις) στους σταθμούς μετρό Νερατζιώτισσα, Παλλήνη, Κεραμεικός, το Κορωπί και Αγ. Στέφανος (όπου δεν θα παρέχεται στάθμευση για ΙΧ).
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης – μετεπιβίβασης σε νέους σταθμούς του Μετρό.
- Επέκταση του δικτύου λεωφορειολωρίδων από 50 χλμ σε 155 σε τρεις φάσεις (μέχρι το 2023).
- Δημιουργία πεζοδρόμων, διαπλάτυνση πεζοδρομίων, κατασκευή ποδηλατοδρόμων, σε συνδυασμό με τους σταθμούς μετεπιβίβασης, τα δίκτυα σταθερής τροχιάς και τις αναγκαίες συνοδευτικές υποδομές (π.χ. χώροι φύλαξης ποδηλάτων).

Επιπλέον αυτών, περιλαμβάνονται σειρά διαχειριστικών, λειτουργικών και άλλων παρεμβάσεων όπως π.χ. προτάσεις περιορισμού των θέσεων στάθμευσης στο δρόμο στα κέντρα Αθήνας και Πειραιά και σε περιοχές πλησίον γραμμών εξπρές ή ταχείας διέλευσης, τροποποιήσεις των λεωφορειακών γραμμών ώστε να τροφοδοτούν το δίκτυο ΜΣΤ, δημιουργία ενιαίου φορέα αστικών συγκοινωνιών Αττικής, δημιουργία φορέα γνωμοδότησης για την έγκριση μεταβολής χρήσεων γης σε σχέση με τις μετακινήσεις που μια τέτοια αλλαγή θα παράξει, καθώς και συστήματος κινήτρων και αντικινήτρων για ανάπτυξη περιοχών και εγκατάσταση χρήσεων που δεν συνεργάζονται με ΔΑΣ, υιοθέτηση προτύπων ήπιας κυκλοφορίας, ενθάρρυνση του car pooling, κ.ά.

Στο πλαίσιο των συζητήσεων που πλαισίωσαν τις παρουσιάσεις, σχολιάστηκαν ακόμα τα εξής:

Σήμερα έχουμε περί το 85-90% του πληθυσμού εντός Λεκανοπεδίου, ενώ το 1/3 των μετακινήσεων έχουν τουλάχιστον ένα από τα δύο άκρα τους (προέλευση

ή/και προορισμός) εντός της κεντρικής περιοχής της Αθήνας (Δήμος Αθηναίων). Ταυτόχρονα διαπιστώνεται ένα απόθεμα σε κενό οικοδομικό όγκο. **Παραμένει ως ερώτημα ο προσανατολισμός της ανάπτυξης σε επιθυμητές θέσεις.** Τα υφιστάμενα κέντρα θα πρέπει να εξυπηρετηθούν από το δίκτυο των ΜΣΤ, αλλά και τα νέα κέντρα που θα προσδιοριστούν στο μέτρο που είναι αναγκαία, θα πρέπει να οργανώνονται γύρω από υφιστάμενους ή μελλοντικούς σταθμούς του δικτύου ΜΣΤ.

Παρά τα δεδομένα του υψηλού δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ και του μέτριου ποσοστού μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία (<40%, που δύσκολα εκτιμάται από ορισμένους ότι θα αυξηθεί στο μέλλον), **χάρης στην επέκταση του δικτύου ΜΣΤ και στην οικονομική συγκυρία που επέφερε σημαντική αύξηση του κόστους χρήσης του ΙΧ (τιμές καυσίμων, τέλη κυκλοφορίας και φορολόγηση), παρατηρήθηκε άμεσα μείωση των ωριαίων οχηματοχιλιομέτρων και συνακόλουθα μείωση των επιπέδων κυκλοφοριακού φόρτου,** κάτι που σε συνθήκες κορεσμού είναι ιδιαίτερα αισθητό. Κατά μία έννοια επομένως, το κέντρο έχει κάπως ανακουφιστεί κυκλοφοριακά, είναι ωστόσο βέβαιο, ότι με προβολή των σημερινών τάσεων στο μέλλον, χωρίς αποφασιστικές αλλαγές πολιτικής, το μέλλον διαγράφεται δυσόιωνα για την Αθήνα, ιδιαίτερα για την κεντρική και τις νεοαναπτυσσόμενες περιοχές.

Η κατάρτιση του ΡΣΑ, όπως και κάθε σχεδιασμός, ακροβατεί συχνά ανάμεσα στα δεδομένα προβλήματα, τάσεις, πόρους και εργαλεία πολιτικής και στους στόχους που συχνά προβάλλουν ως μη ρεαλιστικοί αν αξιολογηθούν αποκλειστικά βάσει διατιθέμενων πόρων ή/και υφιστάμενων τάσεων. Επειδή όμως ένα ρυθμιστικό σχέδιο συνιστά ένα σχετικά μακρόπνοο σχέδιο – πλαίσιο για την ανάπτυξη της πόλης, προέβαλε ως **ανάγκη το ΡΣΑ για το 2020 να μην υποταχθεί a priori στους σημερινούς περιορισμούς. Αντίθετα, εκτιμάται ως επιστημονικά ορθότερο να αξιολογηθούν οι παρεμβάσεις καταρχήν με βάση την ευρύτερη σκοπιμότητά τους, και κατόπιν με βάση την εφικτότητά τους βάσει χρονοδιαγραμμάτων, κόστους κλπ.**

Επιπλέον αυτών έγιναν κάποιες παρατηρήσεις σχετικά με τις εξελίξεις στο λιμάνι του Πειραιά. **Διαπιστώνεται η αντίφαση ανάμεσα στους στόχους του Εθνικού Χωροταξικού που θέλει τον Πειραιά ως αμιγώς εμπορευματικό λιμένα με μεταφορά του συνόλου της επιβατικής κίνησης σε Λαύριο και Ραφήνα, και στις πρόσφατες εξελίξεις (επενδύσεις ύψους 15 δις) που δείχνουν να ισχυροποιούν τον επιβατικό χαρακτήρα του Πειραιά.** Ταυτόχρονα προχωρεί η σιδηροδρομική σύνδεση του Ικονίου με το Θριάσιο (για τη λειτουργία του οποίου φαίνεται να συνιστά αναγκαία προϋπόθεση).

Τέθηκε επίσης το αίτημα **εξέτασης των εμπορευματικών μεταφορών σε σχέση μάλιστα με τις σχετικές δεσμεύσεις του Εθνικού Χωροταξικού.**

Για την **επόμενη συνάντηση** που προγραμματίστηκε για την **Πέμπτη 3/6/2010 στις 3.00,** προτάθηκε να συνεχιστεί η συζήτηση για το πρόγραμμα των οδικών έργων και να διερευνηθεί η δυνατότητα συζήτησης για ζητήματα πολιτικής στάθμευσης και εμπορευματικών μεταφορών.

Μαρία Καλαντζοπούλου.

Πολιτικός μηχανικός – συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ. Πολεοδόμος – χωροτάκτρια ΜΔΕ ΕΜΠ, MSc LSE, Υποψ. Διδ. ΕΜΠ

Για την παραπάνω συνόψιση:
Μαρία Καλαντζοπούλου

**ΟΡΣΑ - 7^η Συνεδρίαση
της Συμβουλευτικής Ομάδας Εργασίας του ΟΡΣΑ
για θέματα Πολιτικής Μεταφορών
της Πέμπτης 3/6/2010**

Στη συνάντηση αυτή παρέστησαν :

Εκ μέρους της Ομάδας Εργασίας :

Δημήτρης Αναγνωστόπουλος
Θάνος Βλαστός
Μαρία Καλαντζοπούλου
Πάνος Παπαδάκος
Κώστας Πετράκης
Τάσος Τίλλης

Εκ μέρους του Δ.Σ. του ΟΡΣΑ:

Γιάννης Πολύζος, Πρόεδρος
Μαρία Μαντουβάλου, Μέλος

Εκ μέρους του ΟΡΣΑ :

Ελένη Ηλιοπούλου, προϊσταμένη

Εκ μέρους της ΤΡΑΜ Α.Ε. :

Κατερίνα Καραγλάνη

Στη συνάντηση αυτή συζητήθηκαν καταρχήν διεξοδικά οι **προτεραιότητες πολιτικής μετακινήσεων και μεταφορών προσώπων και εμπορευμάτων στο πλαίσιο του νέου ΡΣΑ**. Σύμφωνα με την κωδικοποίηση που έγινε χάριν της συζήτησης:

- Κορμός για τη διαχείριση των μετακινήσεων και των μεταφορών είναι το δίκτυο ΜΣΤ
- Έμφαση στην ανάπτυξη ήπιων μορφών μετακίνησης – βιώσιμη κινητικότητα

Σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές τονίστηκε η **προοπτική της Αθήνας – Αττικής στο να αποτελέσει Πόλη – Πύλη σε εθνικό επίπεδο** (συμβατή και με τις προβολές του Εθνικού Χωροταξικού). Τα επιχειρηματικά σχέδια των Κινέζων για το λιμάνι του Πειραιά ενισχύουν αυτήν την προοπτική. Για το σκοπό αυτό, **απαιτείται (και από τους επενδυτές) η σιδηροδρομική σύνδεση του Ικονίου με το Θριάσιο** (logistics). Ιδιαίτερα σε κλίμακα τόσο μεγάλων επενδύσεων, όπου δεν συμφέρουν οι μεταφορές μέσω αυτοκινητοδρόμων.

Ερώτημα το κατά πόσον μπορούμε να χρησιμοποιούμε την υπεραστική υποδομή του ΟΣΕ και για εμπορευματικές μεταφορές (αφορά και τον Προαστιακό).

Σχετικά με το θέμα των εμπορευματικών τραινών, σχολιάστηκε ότι τα εμπορευματικά τρέινα θέλουν ελάχιστους ενδιάμεσους σταθμούς. Επίσης, τονίστηκε η δυσκολία προσέγγισης του εμπορικού λιμένα Λαυρίου με τον προαστιακό.

Σε σχέση με τον κυκλοφοριακό χάρτη της Αθήνας, η συζήτηση εστιάστηκε στο **ιδεολόγημα των οδικών δακτυλίων**. Ουσιαστικά συμφωνήθηκε το ότι ο «δακτύλιος» είναι ένα σχήμα που περιγράφει μια περιφερειακή σύνδεση που

προτιμάται από τους οδηγούς και τους αποθαρρύνει από το να διασχίσουν την «περικλειόμενη» περιοχή. Αυτό όμως γίνεται παράλληλα, λαμβάνοντας ανάλογα μέτρα στο εσωτερικό της περιοχής.

Προτάθηκε το πρότυπο του πέταλου ή της παράκαμψης σε επίπεδο οδικού σχεδιασμού σε συνδυασμό με ολική επαναδιαχείριση των οδικών έργων όπως τέθηκαν και απόδοση προτεραιότητας στις πιστώσεις για την ανάπτυξη των ΜΣΤ.

Οι μετέχοντες συμφώνησαν εν τέλει σε ένα **πρότυπο μετακινήσεων εξαρτημένο πολύ λιγότερο προοπτικά από το αυτοκίνητο**. Ιδιαίτερη μνεία έγινε στη **λεωφόρο Ποσειδώνος** η οποία δεν μπορεί να κλειστό αυτοκινητόδρομο – τμήμα «δακτυλίου» με μονόπλευρη ενδοχώρα (στην άλλη της πλευρά είναι παραθαλάσσια). Εξάλλου, η ανάπτυξη του Θαλάσσιου μετώπου είναι πολύ βασικός στόχος για το ΡΣΑ, χωρίς όμως πολυέξοδες λύσεις σύνθετων οδικών έργων που τελικά θα λειτουργήσουν υπέρ του ΙΧ.

Επιπλέον αυτών, κατατέθηκε προβληματισμός για την **τιμολόγηση της οδικής υποδομής επιπέδου περιφερειακών ή δακτυλίων**. Στη σημερινή κατάσταση, οι μικρού μήκους μετακινήσεις υποστηρίζουν ουσιαστικά τις μεγάλου μήκους. Αυτό απαιτεί αναθεώρηση στην κατεύθυνση της αλλαγής τιμολόγησης ανάλογα με τα χλμ χρήσης της υποδομής.

Τρία επιπλέον σημεία στα οποία συνέκλιναν οι μετέχοντες στη συζήτηση ήταν:

- η παράλληλη εφαρμογή μέτρων διαχείρισης της στάθμευσης στην κατεύθυνση ενίσχυσης των μετακινήσεων με τη δημόσια συγκοινωνία
- η δέσμευση διαδρόμων αποκλειστικής κίνησης για τα ΜΜΜ (ως Bus Rapid Transit) στην κατεύθυνση προοπτικής αναβάθμισής τους σε διαδρόμους σταθερής τροχιάς και
- η δημιουργία σταθμών μετεπιβίβασης που θα παρέχουν και μικρές εξυτηρητήσεις.

Σχετικά με τα έργα «επέκτασης» της Αττικής Οδού, ή «ολοκλήρωσης» διατυπώθηκε ως κριτική το ότι αυτά πιθανόν να επιβαρύνουν ακόμα περισσότερο τα λειτουργούντα τμήματα, ενώ ομόφωνα διατυπώθηκε αντίρρηση στη σήραγγα Υμηττού.

Διατυπώθηκε ως ερώτημα το κατά πόσο μπορούν να μετατοπιστούν κεφάλαια από την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων στην κατασκευή σταθερής τροχιάς.

Ως αιτήματα για τη συγκρότηση της πολιτικής μεταφορών του ΡΣΑ διατυπώθηκαν τέλος τα εξής:

- Ολοκληρωμένο μοντέλο μετακίνησης για την Αθήνα εναλλακτικό της λογικής των δακτυλίων.
- Γεωγραφικές διελεύσεις για διαδρόμους BRT
- Εμφαση σε οικολογικούς τρόπους μετακίνησης
- Πολιτική στάθμευσης με χωρική αναφορά, πιθανά με ζώνες κινήτρων, ή περιοχές στάθμευσης και σε σχέση με το δείκτη ιδιοκτησίας της περιοχής (πλαφόν τύπου Βαρκελώνης: όχι >1 ΙΧ / νοικοκυριό σε περιοχές που επιδιώκουμε ανασυγκρότηση και πύκνωση του ιστού).

Για την επόμενη συνεδρίαση που θα πραγματοποιηθεί την Πέμπτη 17/6/10, προσδιορίστηκε ο σχολιασμός χαρτών εργασίας που θα περιλαμβάνουν τους

Μαρία Καλαντζοπούλου.

Πολιτικός μηχανικός – κοινωνιολόγος ΕΜΠ. Πολεοδόμος – χωροτάκτρια ΜΔΕ ΕΜΠ, MSc LSE, Υποψ. Διδ. ΕΜΠ

οδικούς άξονες και τους άξονες σταθερής τροχιάς έτσι όπως έχουν διαμορφωθεί μέχρι σήμερα. Επίσης, η συζήτηση βασικών αρχών πολιτικής στάθμευσης που θα προετοιμάσει για την ομάδα εργασίας ο Τ. Τίλλης και μια προσέγγιση για τις εμπορευματικές μεταφορές.

Για την παραπάνω συνόψιση:
Μαρία Καλαντζοπούλου

**ΟΡΣΑ - 8^η Συνεδρίαση
της Συμβουλευτικής Ομάδας Εργασίας του ΟΡΣΑ
για θέματα Πολιτικής Μεταφορών
της Πέμπτης 17/6/2010**

Στη συνάντηση αυτή παρέστησαν :

Εκ μέρους της Ομάδας Εργασίας :

Δημήτρης Αναγνωστόπουλος
Θάνος Βλαστός
Μαρία Καλαντζοπούλου
Πάνος Παπαδάκος
Τάσος Τίλλης

Εκ μέρους του Δ.Σ. του ΟΡΣΑ:

Γιάννης Πολύζος, Πρόεδρος
Δανάη Αντωνάκου, Αντιπρόεδρος
Μαρία Μαντουβάλου, Μέλος

Εκ μέρους του ΟΡΣΑ :

Ελένη Ηλιοπούλου, προϊσταμένη
Γιώργος Νάθενας

Εκ μέρους της ΤΡΑΜ Α.Ε. :

Βασίλης Σπυράκος, διευθύνων σύμβουλος

Στη συνάντηση αυτή σχολιάστηκαν τα προγραμματισμένα έργα με βάση την εισήγησή τους σε χάρτες από τον Γιώργο Νάθενα εκ μέρους της υπηρεσίας. Βασικότερα σημεία σχολιασμού ήταν τα εξής:

Για τα έργα σταθερής τροχιάς:

- Ενεργοποίηση παλαιάς γραμμής Πελοποννήσου: προτείνεται ως βάσιμη επιλογή για την δεκαετία, στο μέτρο που φέρεται να απαντά σε σημαντική ζήτηση επομένως θα μπορούσε πολύ εύκολα να αποτελέσει σενάριο για ΣΔΙΤ.
- Εμπορευματική γραμμή Ικονίου: Μονή γραμμή που θα μπορούσε να φιλοξενήσει ίσως επιβατική κίνηση. Σημαντικό πρόβλημα είναι το ότι ο σταθμός εξόδου της γραμμής στο Πέραμα βρίσκεται μέσα σε αποκλεισμένη περιοχή, απαιτείται επομένως ειδική άδεια.
- Προαστιακή σύνδεση Λαυρίου: Προτάθηκε να κρατηθεί η παλιά γραμμή νοτίως της Κάντζας (που υπήρχε και στο ΡΣΑ του 85) και να ξανασμίξει με τη γνωστή χάραξη έχοντας στο μεταξύ πραγματοποιήσει τρεις (3) στάσεις στις θέσεις Καρέλλα, Κορωπί και Παιανία.
- Προαστιακή σύνδεση Ραφήνας: εκτιμάται ότι μπορεί να προχωρήσει με ΣΔΙΤ.
- Νέα γραμμή Ελληνικό – Αεροδρόμιο Σπάτων: ελέγχεται η σκοπιμότητά της. Να εξεταστεί το σενάριο λειτουργίας BRT σε πρώτη φάση.
- Γραμμή 4 Μετρό (γραμμή U): Προτείνεται η επέκτασή της από Μαρούσι προς θέση Καλυφτάκη παρά την Ε.Ο.1 συν την επέκταση προς Περισσό ώστε να δημιουργηθεί ανταπόκριση με τη Γραμμή 1 του ΗΣΑΠ.
- Γραμμή 1 ΗΣΑΠ: Να περιοριστεί η επέκταση μέχρι τη Νέα Ερυθραία, όχι μέχρι τον Αγ Στέφανο.

- Επέκταση Τραμ στο λιμάνι του Πειραιά και στο τμήμα Πειραιάς – Κερατσίνι – Πέραμα: Να εξεταστεί και η δυνατότητα ανταπόκρισης με τη γραμμή του Θριασίου.
- Επέκταση Τραμ Φιξ – Φαληρικός Ορμος μέσω της Θησέως: εκτιμάται ότι θα έχει 35.000 επιβάτες ημερησίως.
- Επεκτάσεις Τραμ προς Πατήσια και μέσω Αλεξάνδρας: να μπουν στα έργα πρώτης προτεραιότητας.

Για τις επεκτάσεις Τραμ, συζητήθηκε ιδιαίτερα η αλλαγή φιλοσοφίας προς ένα εκτεταμένο δίκτυο που μπορεί να κινηθεί προς Ραφήνα, Αγ. Στέφανο, κυρίως προς Β και ΒΑ.

Για τα προγραμματισμένα οδικά έργα:

- Συζητήθηκε μια πρόταση – εισήγηση για νέο αυτοκινητόδρομο μέσω σήραγγας στον Υμηττό προς τα Μεσόγεια, η οποία απορρίφθηκε.
- Εγκρίθηκαν η επέκταση της Λ. Κύμης και ο νέος αυτοκινητόδρομος Ελευσίνας – Θήβας, ενώ έμειναν ανοιχτό το θέμα της θεσμοθετημένης από το ΡΣΑ του 85 σήραγγας των Τουρκοβουνίων.
- Η Δ. Περιφερειακή του Υμηττού, μετά ορισμένων επιφυλάξεων, εντάσσεται στον προγραμματισμό μέχρι τη Βουλιαγμένης, μένει να αναζητηθεί το ίχνος της χάραξης.

Για την παραπάνω συνόψιση:
Μαρία Καλαντζοπούλου

**ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΓΙΑ ΧΑΡΤΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ
ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΘΗΝΑΣ 2020,
Σημείωμα προς την Υπηρεσία (22/6/2010)
Μ. Καλαντζοπούλου**

ΟΣΕ – ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ

- ΣΚΑ – Κορωπί – Αεροδρόμιο – Λαύριο
- Παλιός διάδρομος γραμμής Λαυρίου : Κάντζα – Παιανία – Κορωπί – Μαρκόπουλο
- ΣΚΑ – Πλακεντία – Ραφήνα
- Αθήνα – Χαλκίδα / Οινόη – Θήβα
- Αγ. Ανάργυροι – Ελευσίνα – Μέγαρα (επαναλειτουργία γραμμής με LRT)
- Ικόνιο – Θριάσιο (επιβατική αξιοποίηση με πολλές επιφυλάξεις)
- Νέος κλάδος προς Θεσσαλονίκη (δυτικά της Θήβας)
- ΣΚΑ – Κόρινθος – Κιάτο (-Ξυλόκαστρο;)
- Ισθμός – Λουτράκι

ΜΕΤΡΟ

- Ανθούπολη – Ελληνικό (-Γλυφάδα)
- Πειραιάς – Χαϊδάρι – Πλακεντία – Αεροδρόμιο
- (Περισσός -) Γαλάτσι – Κέντρο – Μαρούσι (- Εθν. Οδός)
- Πειραιάς – Κηφισιά (- Ν. Ερυθραία / Αγ. Στέφανος)

ΤΡΑΜ

- Σύνταγμα – Π. Φάληρο – Βούλα
- Π. Φάληρο – ΣΕΦ – Πειραιάς
- Σύνταγμα – Πλ. Αιγύπτου – Α. Πατήσια
- Στ. Λαρίσης – Γουδί – Πολυτεχνειούπολη
- Καμίνια – Φρεατύδα

- Πειραιάς – Κερατσίνι – Πέραμα
- Βούλα – Ελληνικό – Μετρό Αργυρούπολης (- Τερψιθέα / Α. Γλυφάδα)
- Πειραιάς – Θησέως – Φιξ
- Κερατσίνι – Κεραμεικός (από ΓΣΜΑ)
- Λιμένας Κρουαζιερόπλοιων (Πειραιϊκή) – Ακτή Ξαβερίου – Λιμάνι Πειραιά – Δραπετσώνα (γραμμή εσωτερική για τη λιμενική ζώνη)

ΝΕΑ ΣΥΝΔΕΣΗ

- Ελληνικό – Βάρη – Αεροδρόμιο Σπάτων : Με ΜΣΤ, ίσως και με BRT

ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ

- Λ. Κύμης
- Ελευσίνα – Θήβα
- Υποθαλάσσια Ζεύξη Σαλαμίνας
- Σήραγγα Τουρκοβουνίων
- Δυτ. Περιφερειακή Υμηττού
- Σήραγγα Υμηττού – Μεσόγεια (Ζέκκος)
- Τμηματική παραλλαγή Λαγονήσι – Καλύβια

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΟΡΣΑ –

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ, ΣΥΓΚΛΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ

(σημ. της Μαρίας Καλαντζοπούλου, 30/6/2010)

Στο πλαίσιο της προσπάθειας επαναδιατύπωσης στόχων και κατευθύνσεων επιπέδου ρυθμιστικού σχεδίου για την πρωτεύουσα, προσπάθειας που δεν ξεκινά από μηδενική βάση αλλά βασίζεται σε όλη την κατατεθειμένη μελετητική παραγωγή συνολικού ρυθμιστικού ή τομειακού χαρακτήρα, συγκροτήθηκε για την Πολιτική Μεταφορών ομάδα εργασίας εξωτερικών συμβούλων που έχει συνέλθει από τον Φεβρουάριο του 2010, μέχρι σήμερα, 8 φορές. Συνοπτικά πρακτικά των συνεδριάσεων της ομάδας από κοινού με στελέχη του ΟΡΣΑ και της Εκτελ. Επιτροπής, καθώς και με εκπροσώπους συγκοινωνιακών φορέων (ΟΑΣΑ, Τραμ ΑΕ), αναρτώνται ανά τακτά χρονικά διαστήματα στην ιστοσελίδα του Οργανισμού.

Η συζήτηση ξεκίνησε με αφετηρία τη **διαπίστωση αντιφάσεων και αναντιστοιχιών** σε επίπεδο μελετών, θεσμικού πλαισίου και εφαρμογής :

- μεταξύ πολεοδομικών επιδιώξεων και συγκοινωνιακής πολιτικής,
- μεταξύ συγκοινωνιακών αρχών και συγκοινωνιακών έργων,
- μεταξύ επιδιώξεων και πραγματικότητας.

Σημαντικά ζητήματα που έχουν οργανώσει τη συζήτηση για τη χάραξη της πολιτικής μεταφορών είναι τα εξής:

- Συμπαγής ή συνεκτική πόλη, έναντι του κατά μήκος των συγκοινωνιακών αξόνων γραμμικού μοντέλου ανάπτυξης,
- Πολυκεντρικότητα έναντι της συγκράτησης της αστικής διάχυσης,
- Ρόλος της πολιτικής μεταφορών στο να προδιαγράψει τις πολεοδομικές εξελίξεις ή να υπηρετεί συγκεκριμένο μοντέλο οικιστικής ανάπτυξης,
- Ρόλος της εγχώριας κυρίως κατασκευαστικής βιομηχανίας στο να παράγει δόμηση και οδικό δίκτυο ή υποδομές σταθερής τροχιάς και κατά πόσο είναι εφικτή μια τέτοια στροφή.
- Ο ρόλος των ΙΧ στην λειτουργία της πόλης, ιδιαίτερα δε σε περιοχές πυκνού οικιστικού ιστού, και πώς αυτός οριοθετείται με βάση την εμπειρία άλλων πόλεων εκτός Ελλάδας,
- Επανεξέταση της σκοπιμότητας της πολιτικής οδικών δακτυλίων, αφενός ως προς τη σκοπιμότητά της σε σχέση με τη διαμορφωμένη διάρθρωση πόλων και ροών μετακινήσεων στο παρόν και στο μεσοπρόθεσμο μέλλον, αφετέρου σε σχέση με τις ρεαλιστικές προοπτικές εξοπλισμού των περικλειόμενων περιοχών με επαρκείς εναλλακτικές δυνατότητες μετακίνησης με δημόσια συγκοινωνία,
- Το ζήτημα της πολιτικής στάθμευσης στο κέντρο της Αθήνας αλλά και στα περιφερειακά κέντρα – περιοχές μετεπιβίβασης στο δίκτυο των ΜΣΤ, σε συνδυασμό με κατάλληλη τιμολογιακή πολιτική και εξειδίκευση των περιορισμών του θεσμικού πλαισίου ανάλογα με την κλίμακα και το είδος της χρήσης που δημιουργεί ανάγκες στάθμευσης. Η στάθμευση εδώ αντιμετωπίζεται ως εργαλείο διαχείρισης της ζήτησης μετακινήσεων και της κατανομής τους στα επιμέρους μέσα,
- Το ζήτημα – αίτημα της ενιαίας τιμολογιακής πολιτικής των ΜΜΜ που συνδέεται με το επίπεδο συνεργασίας των φορέων, και πιθανές προοπτικές συμμετοχής

- ιδιωτών στις επεκτάσεις του δικτύου ΜΣΤ με το σύστημα της αυτοχρηματοδότησης και παραχώρησης εκμετάλλευσης,
- Η χωροθέτηση των σταθμών του δικτύου ΜΣΤ σε σχέση με υφιστάμενα οικιστικά κέντρα,
 - Η ιεράρχηση προτεραιοτήτων στα έργα μεταφορών σε συνάρτηση με τους συνδυασμένα πολεοδομικούς και συγκοινωνιακούς στόχους, καθώς επίσης και με το κόστος των επιμέρους επιλογών. Αυτό δεν σημαίνει ότι η εφικτότητα από πλευράς χρηματοδότησης αναδεικνύεται σε πρώτιστο κριτήριο, απλώς συνυπολογίζεται σε μια προσπάθεια a priori χρονικής ιεράρχησης των συγκοινωνιακών έργων που μέλλει να ενσωματωθούν στο σύστημα μεταφορών, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η επάρκεια και λειτουργικότητα του συστήματος κατά στάδια. Η ιεράρχηση αυτή θα αποτελέσει αυτονόητα αντικείμενο διαπραγμάτευσης από όλες τις μελλοντικές και αναγκαίες και επιμέρους για κάθε ένα από τα έργα, μελέτες σκοπιμότητας.
 - Αναδείχθηκε ως μείζον αίτημα να ξανα-ανταποκριθεί ο ΟΡΣΑ στο περιεχόμενο του ιδρυτικού του νόμου, να εγκαινιαστεί δημόσια διαβούλευση με σχετικές συνεργασίες με ΟΤΑ και φορείς (ΣΕΣ, ΣΕΠΟΧ, ΣΑΔΑΣ, ΤΕΕ κλπ),
 - Τέλος, συμφωνήθηκε πως είναι σημαντικό να υπάρξει ενιαία αντιμετώπιση και τεκμηρίωση της συνολικής πολιτικής μεταφορών όπου οι αποφάσεις για τα δίκτυα σταθερής τροχιάς φερ' ειπείν είναι προγραμματικά και ουσιαστικά αλληλένδετες με τις αποφάσεις για το οδικό δίκτυο, τα λεωφορεία, τα ΚΤΕΛ, τους μεγάλους Σταθμούς Μετεπιβίβασης, το δίκτυο για το ποδήλατο και την πολιτική στάθμευσης.

Σχετικά με τα οδικά έργα – συγκλίσεις:

Η κυκλοφορία στην πρωτεύουσα σήμερα σε επίπεδο μεγάλων αξόνων υποστηρίζεται από τρεις μεγάλους άξονες (τμήματα του εξωτερικού δακτυλίου), την Κηφισού, την Αττική Οδό και την Ποσειδώνος. Φαίνεται πως και τρεις έχουν ήδη καταρρεύσει σε σχέση με τα ανεκτά επίπεδα εξυπηρέτησης. Ο παραλιακός άξονας επί της ουσίας δεν υπάρχει εφόσον δεν λειτουργεί σε επίπεδα ελεύθερης λεωφόρου σε μεγάλα τμήματά του, η Κηφισού λειτουργεί σε επίπεδα κορεσμού και η Αττική Οδός τα πλησιάζει. Για την τελευταία δε, διατυπώθηκε και η εκτίμηση πως όσο περισσότερο θα επεκτείνεται, τόσο περισσότερο θα υποβαθμίζεται λειτουργικά.

Η κίνηση έχει απομακρυνθεί σε μια νοητή περίμετρο του κέντρου, πράγμα που έχει αποσυμφορήσει σε ένα ποσοστό τον εσωτερικό δακτύλιο που σήμερα λειτουργεί καλύτερα.

Οι προγραμματισμένοι άξονες, ιδιαίτερα εκείνοι ανατολικά του Υμηττού φαίνεται να προδιαγράφουν «εκρηκτική» (sic) αστική ανάπτυξη. Προκύπτει αυτονόητα λοιπόν το ερώτημα αν αυτό εμπίπτει στις επιδιώξεις του ρυθμιστικού για το μεσοπρόθεσμο μέλλον της πρωτεύουσας.

Κατά γενική ομολογία, η πρωτεύουσα έχει καταφανώς ανάγκη από συγκοινωνιακά έργα για να λειτουργήσει, όμως τα προγραμματισμένα έργα δεν φαίνεται να απαντούν στα σημερινά προβλήματα διαχείρισης και εξυπηρέτησης των μετακινήσεων στην πρωτεύουσα. Αντίθετα, εγγυώνται την εντατικοποίηση των προβλημάτων αυτών εφόσον παράλληλα και κατά προτεραιότητα δεν εξασφαλιστεί ένα ικανό δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας βασισμένο στα μέσα σταθερής τροχιάς. Φαίνεται δηλαδή σαν τα έργα να προδιαγράφουν προϋποθέσεις για την επέκταση της πόλης κυρίως στα ανατολικά, επέκταση που στο βαθμό που θα εξαρτάται λειτουργικά από τη σημερινή οικιστική πυκνότητα και διάρθρωση εντός

λεκανοπεδίου, αναμένεται να επιβαρύνει ακόμα περισσότερο τις συνθήκες μέσα σ' αυτό.

Ειπώθηκε κατ' επανάληψη πως τα προγραμματισμένα έργα είτε οδικά είτε συγκοινωνιακά θα πρέπει να εξυπηρετούν στόχους πολεοδομικούς, ρητά διατυπωμένους και γεωγραφικά προσδιορισμένους. Με αυτή την έννοια, κάποια από τα έργα αυτά και ίσως και κάποια άλλα (όπως π.χ. έργα οδικής παράκαμψης υφιστάμενων οικισμών, έργα εξυπηρέτησης με οδική υποδομή, μέσα σταθερής τροχιάς, ποδηλατόδρομους κ.ά. καθορισμένων οικιστικών πόλων) δικαιολογούνται απόλυτα.

Επομένως τίθεται θέμα αποσαφήνισης των στόχων και ιεράρχησης των προτεραιοτήτων.

Σε επίπεδο στόχων διατυπώθηκαν τα εξής:

- Ανάσχεση της άναρχης ανάπτυξης που εν πολλοίς τροφοδοτήθηκε από τις σημαντικές υποδομές μεταφορών (χωροθέτηση αεροδρομίου στα Σπάτα και Αττική Οδός).
- Συγκράτηση ρυθμών αύξησης / συσσώρευσης πληθυσμού στην πρωτεύουσα: Η πρωτεύουσα συγκεντρώνει ήδη πλέον του ενός τρίτου του εθνικού πληθυσμού. Στο επίπεδο αυτό, δεν αρκούν οι νόμοι, χρειάζονται ίσως επενδύσεις στην περιφέρεια και σαφής και αυστηρή οριοθέτηση ελάχιστων περιοχών οικιστικής ανάπτυξης και του χαρακτήρα τους μέσω των επιτρεπόμενων χρήσεων σε σχέση και με την κατάτμηση της γης.
- Ανάσχεση της εξάπλωσης των επιμέρους οικισμών στον ευρύτερο περιαστικό / αγροτικό κλπ χώρο
- Εμφαση και προτεραιότητα στην άρθρωση των βασικών ροών μετακίνησης στο δίκτυο του προαστιακού.
- Εμφαση στην αναβάθμιση συνθηκών κυκλοφορίας και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης σε επίπεδο γειτονιάς.
- Ενταξη της προβληματικής του νέου Ρυθμιστικού στο πλαίσιο της ευρύτερης συζήτησης και πρόνοιας για την κλιματική αλλαγή, καθώς και στο πλαίσιο εξοικονόμησης πόρων και ενέργειας εν όψει και της σημερινής οικονομικής κρίσης.

Σε επιμέρους συζήτηση για τα συγκεκριμένα έργα διατυπώθηκαν τα εξής :

- Επιφυλάξεις για τη σκοπιμότητα τεκμηρίωσης των έργων στη βάση ολοκλήρωσης των «οδικών δακτυλίων».
- Σοβαρές αντιρρήσεις για τη σκοπιμότητα της σήραγγας Υμηττού και του συναρτημένου με αυτή κόμβου Σακέττα καθώς και των οδικών διεξόδων της τόσο προς Αθήνα στην Ούλωφ Πάλμε, όσο και προς Μεσόγεια. Επανεξετάστηκε και απορρίφθηκε ως εναλλακτική, η σκοπιμότητα διάνοιξης σήραγγας στη θέση που προβλεπόταν από τους σχεδιασμούς των δεκαετιών '90 και '00 στην περιοχή της Αργυρούπολης. Διατυπώθηκε πρόταση χρήσης μιας σήραγγας στη θέση περίπου που προγραμματίζεται σήμερα αποκλειστικά από τον προαστιακό στη διεύθυνση Α-Δ με αφετηρία τα Μεσόγεια (Λαύριο) και με κατεύθυνση / προορισμό το Θριάσιο Πεδίο. Τέλος, κατατέθηκε πρόταση στην ομάδα εργασίας από τον Γ. Νάθενα σχετικά με νέα χάραξη άξονα προς τα Μεσόγεια μέσω της σήραγγας του Υμηττού, που ωστόσο δεν ενσωματώνεται στις έως τώρα συγκλίσεις.

- Επιφυλάξεις για τη σκοπιμότητα κατασκευής της Δυτικής Περιφερειακής Υμηπού, ιδιαίτερα δε του τμήματος μεταξύ Βουλιαγμένης και Ποσειδώνος στην περιοχή του Ελληνικού και του Μητροπολιτικού Πάρκου. Εναλλακτικά προτείνεται η επανεξέταση βελτιώσεων μέσω διαπλάτυσεων και υπογειοποιήσεων στην υφιστάμενη διαδρομή μέσω Αλίμου – Κατεχάκη.
- Απορρίφθηκε η προοπτική υπογειοποίησης κατά 2 χλμ της Ποσειδώνος στην περιοχή Ελληνικού – Αγ. Κοσμά.
- Αποδοχή της σκοπιμότητας της επέκτασης της Λεωφόρου Κύμης μέχρι την Εθνική Οδό και διερεύνηση σκοπιμότητας επέκτασής της προς Αχαρνές στην περιοχή του Ολυμπιακού Χωριού.
- Απορρίφθηκαν με βάση τον παραπάνω προβληματισμό, τα συγκεκριμένα γεωγραφικά αναπτύγματα των αξόνων προς Αγ. Μαρίνα και προς Ραφήνα.
- Δεν έχουν ακόμα συζητηθεί παλαιότεροι οδικοί προγραμματισμοί που ενσωματώνονταν στο ΡΣΑ/85, όπως η Σήραγγα Τουρκοβουνίων, και η υποθαλάσσια ζεύξη Περάματος – Σαλαμίνας, κ.ά.

Σχετικά με το δίκτυο ΜΣΤ – συγκλίσεις:

Στο πλαίσιο της συζήτησης για τις επεκτάσεις του δικτύου ΜΣΤ, εξετάστηκαν όλοι οι τρέχοντες προγραμματισμοί, καθώς και παλαιότερες προτάσεις και με βάση αυτά καταρτίστηκε ένα καταρχήν πρώτο πλέγμα προτεραιοτήτων με ρεαλιστικές προοπτικές υλοποίησης μέχρι το 2020. Κορμός του υπ' όψιν δικτύου νοείται το δίκτυο του προαστιακού σιδηροδρόμου.

Οι βασικές κατευθύνσεις ανάπτυξης του Δικτύου ΜΣΤ για την πρωτεύουσα μέχρι το 2020 προδιαγράφονται με βάση τις έως τώρα συζητήσεις ως εξής:

ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ

Εργα σε εξέλιξη:

- Ολοκλήρωση των εργασιών ανισοπεδοποίησης και ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Τρεις Γέφυρες – Πειραιάς.
- Πύκνωση δρομολογίων και ηλεκτροκίνηση στις προαστιακές συνδέσεις Θήβας και Χαλκίδας.
- Επέκταση προαστιακής σύνδεσης προς Κιάτο.

Νέα έργα:

- Επέκταση υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Κορωπί – Λαύριο
- Επέκταση υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Πλακεντία – Ραφήνα
- Επέκταση υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Ισθμός – Λουτράκι
- Νέα σύνδεση Κορωπί – Ελληνικό. Εναλλακτικά, η σύνδεση αυτή μπορεί να γίνει με μετρό (Ελληνικό – Κορωπί) στη συνέχεια της κατασκευαζόμενης γραμμής προς το Ελληνικό και τη Γλυφάδα, ενώ εξετάζεται η σκοπιμότητα και η εφικτότητα εγκατάστασης διαδρόμου BRT σε μια πρώτη φάση.
- Επανενεργοποίηση για LRT της παλαιάς σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα – Ελευσίνα – Μέγαρα. Για το συγκεκριμένο έργο έχει διερευνηθεί και η δυνατότητα αναπαύκρησης με τη γραμμή του ΗΣΑΠ στα Κ. Πατήσια.

METRO

Εργα σε εξέλιξη :

- Ολοκλήρωση της επέκτασης της γραμμής 3 στο τμήμα Αιγάλεω – Πειραιάς.
- Ολοκλήρωση της επέκτασης της γραμμής 2 στο τμήμα Αγ. Δημήτριος - Ελληνικό και μελλοντική επέκταση μέχρι τη Γλυφάδα.

Νέα έργα :

- Νέα γραμμή 4 (ή γραμμή U) που θα συνδέει το Άλσος Βεΐκου με το Μαρούσι μέσω του κέντρου (σταθμός Μετρό Πανεπιστήμιο) της Αθήνας (21 χλμ και 21 σταθμοί). Για τη γραμμή αυτή προτάθηκε ως τροποποίηση, η επέκτασή της μέχρι την Εθνική Οδό και μέχρι το σταθμό ΗΣΑΠ του Περισσοῦ αντίστοιχα.
- Επέκταση γραμμής 1 του ΗΣΑΠ μέχρι τη Ν. Ερυθραία.

TRAM

Εργα σε εξέλιξη:

- Ολοκλήρωση της επέκτασης της υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Νέο Φάληρο – Πειραιάς
- Επέκταση στη σύνδεση μεταξύ παραλιακής χάραξης στην Ποσειδώνος, αμαξοστασίου και σταθμού μετρό Αργυρούπολης, κατ' αρχήν στο σημερινό ίχνος και μελλοντικά σε θέση που θα υποδείξει η μελέτη εφαρμογής για τη δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού.

Νέα έργα:

- Επέκταση στο τμήμα Πειραιάς – Κερατσίνι και μελλοντικά προς Πέραμα.
- Επέκταση υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Σύνταγμα – Πλ. Αιγύπτου με προοπτική περαιτέρω επέκτασης προς Ανω Πατήσια.
- Νέα γραμμή στον άξονα Καμίνια – Πειραιάικη
- Νέα γραμμή στο τμήμα Στ. Λαρίσης – Πλ. Αιγύπτου με προοπτική επέκτασης προς Αμπελόκηπους και περιοχή Νοσοκομείων Παίδων (Γουδί)

Επιπλέον αυτών σε επίπεδο δικτύου ΜΣΤ, προτάθηκαν ή συζητήθηκαν τα εξής:

- Η αποκατάσταση προαστιακής σύνδεσης μεταξύ Μεσογείων και Θριασίου με τις αναγκαίες σήραγγες στον Υμηττό και στο Αιγάλεω ή τμηματικά μόνο το τμήμα Στ. Λαρίσης – Θριάσιο. Συγκεκριμένα στη σύνδεση Λαύριο – σήραγγα Υμηττού – Αθήνα – Χαϊδάρη – Σκαρμαγκάς (Γ. Νάθενας – Θ. Βλαστός)
- Προτάθηκε επίσης ως εναλλακτική της γραμμής 4 του μετρό, ο διάδρομος Βικτώρια – Π. Αρεως – Δικαστήρια – Τουρκοβούνια – Σίδερα Χαλανδρίου – Μελίσσια (Κ. Πετράκης)
- Η ενεργοποίηση με τραμ της εμπορευματικής μονής γραμμής Ικονίου για επιβατική κίνηση, η εγκατάσταση τραμ στον άξονα της Θησέως μέχρι το σταθμό Φιξ, η διερεύνηση εγκατάστασης τραμ στον άξονα Πλακεντία – Ραφήνα κ.ά. (προτάσεις Τραμ ΑΕ)
- Διατυπώθηκαν επιφυλάξεις για την επέκτασης της γραμμής 1 του ΗΣΑΠ προς Αγ. Στέφανο (αντί π.χ. του Ολυμπιακού Χωριού), στο μέτρο που κάτι τέτοιο θα ήταν πλεονασμός και θα ανταγωνιζόταν την προαστιακή σύνδεση.
- Προτάθηκε επίσης η γραμμή Τραμ Σχιστό Κερατσινίου – Κεραμεικός (ΓΣΜΑ).
- Συζητήθηκαν επίσης τα προωθούμενα Συγκοινωνιακά Κέντρα Νεραντζιώτισσας, Πλακεντίας και Ελληνικού και διατυπώθηκε ως ερώτημα η σκοπιμότητα θεσμοθέτησης «πόλων μετακινήσεων» (sic) ή συγκοινωνιακών κέντρων με εμπορικές χρήσεις και χωρίς δυνατότητα στάθμευσης. Να σημειωθεί εδώ ότι στο

- ΓΣΜΑ περιλαμβάνονται 5 τέτοια κέντρα στους σταθμούς μετρό και προαστιακού, Νερατζιώτισσα, Παλλήνη, Κεραμεικός, Κορωπί και Αγ. Στέφανος.
- Πέραν των ΜΣΤ, έγινε αναφορά στο καθεστώς των Αμαξοστασίων ΕΘΕΛ και ΗΛΠΑΠ και των Μεγάλων Σταθμών Μετεπιβίβασης Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα, στο Νομισματοκοπείο και στο Κορωπί. Προτάθηκε η διερεύνηση σκοπιμότητας εξορθολογισμού και μεταφοράς των διεθνών υπεραστικών δρομολογίων στον Ελαιώνα (που σήμερα λειτουργούν με ad hoc αφετηρίες στο κέντρο της πόλης).
 - Επιπλέον αυτών συζητήθηκε η σκοπιμότητα εξοπλισμού όλων των λιμανιών της Αττικής (που τώρα τέθηκαν υπό ενιαίο καθεστώς με τον ΟΛΠ να αποτελεί την μητρική εταιρεία), με προασιακό σιδηρόδρομο. Η σχετική αναβάθμιση των λιμανιών και μέσω της εξασφάλισης αυτής της υποδομής, αναμένεται να συμβάλει στην αποσυμφόρηση του λιμανιού του Πειραιά, ο θαλάσσιος δίαυλος του οποίου είναι από χρόνια κορεσμένος.
 - Το γεγονός ότι ο προασιακός στις μη αναπτυγμένες περιοχές αναμένεται να προκαλέσει κάποια διάχυση δραστηριοτήτων στον εξωαστικό χώρο, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις σταθμών που χωροθετούνται εκτός οικιστικών κέντρων, συζητήθηκε κατ' επανάληψη. Από ορισμένους εκτιμάται ότι επαρκούν οι ήδη θεσμοθετημένες αναπτυξιακές ζώνες, ιδιαίτερα στην περιοχή των Μεσογείων. Με αυτή την έννοια θα έπρεπε ίσως να υποστηριχθεί με παράλληλα θεσμικά εργαλεία η αποτροπή της περαιτέρω διάχυτης ανάπτυξης με μοχλό τους οδικούς άξονες και τους νέους σταθμούς του προαστιακού.

ΣΥΝΟΨΙΖΟΝΤΑΣ:

Ζητήματα που φαίνεται να μένουν ανοιχτά για περαιτέρω επεξεργασία :

- Επιδιώκουμε την ενίσχυση υφιστάμενων κεντρικότητας, ή επιδιώκουμε την δημιουργία νέων ίδια με εργαλείο τους σταθμούς των ΜΣΤ;
- Παραμένει σε εκκρεμότητα μια συζήτηση διατύπωσης αρχών σχεδιασμού εναλλακτικών ενδεχόμενα στο πρότυπο οδικών δακτυλίων που ενσωματώθηκαν σε όλες τις μελέτες επιπέδου Αττικής των προηγούμενων δεκαετιών (ΡΣΑ, ΜΑΜ κ.ά.)
- Στο μέτρο που αίρεται ομόφωνα η σκοπιμότητα των ανατολικά του Υμηττού οδικών αξόνων και του σχετικού κόμβου στην περιοχή Σακέττα, και με δεδομένα τα ζητήματα προστασίας του ορεινού όγκου του Υμηττού και τα ήδη διαμορφωμένα επίπεδα φόρτων / κορεσμού της Αττικής Οδού, πώς τοποθετούμαστε απέναντι στην προοπτική κατασκευής της Δ. Περιφ. Υμηττού μέχρι τη Βουλιαγμένης;
- Παραμένει σε εκκρεμότητα η συζήτηση για τις εμπορευματικές μεταφορές, ιδιαίτερα σε σχέση με τις σχετικές δεσμεύσεις του Εθνικού Χωροταξικού, καθώς και για το ρόλο των λιμένων Αττικής και του Πειραιά ειδικότερα. Έχει κατ' επανάληψη επισημανθεί η αντίφαση ανάμεσα στους στόχους του Εθνικού Χωροταξικού που θεωρεί τον Πειραιά ως αμιγώς εμπορευματικό λιμένα με μεταφορά του συνόλου της επιβατικής κίνησης σε Λαύριο και Ραφήνα, και στις πρόσφατες ανακοινώσεις επενδύσεων (ύψους 15 δις) που δείχνει να ισχυροποιούν τον επιβατικό χαρακτήρα του Πειραιά.
- Παραμένει σε εκκρεμότητα η συζήτηση για την πολιτική στάθμευσης. Για το σκοπό αυτό έχει τεθεί υπ' όψιν της ομάδας εργασίας σημείωμα με παρατηρήσεις επάνω στο πλαίσιο στάθμευσης του σχεδίου νόμου ΡΣΑ του 2009.
- Παραμένει σε εκκρεμότητα η συζήτηση για τα Συγκοινωνιακά Κέντρα, τα Park & Ride και τα μεγάλα αμαξοστάσια ΗΛΠΑΠ, ΕΘΕΛ και υπεραστικών λεωφορείων.

**ΟΡΣΑ - 9^η Συνεδρίαση
της Συμβουλευτικής Ομάδας Εργασίας του ΟΡΣΑ
για θέματα Πολιτικής Μεταφορών
της Πέμπτης 20/7/2010**

Στη συνάντηση αυτή παρέστησαν :

Εκ μέρους της Ομάδας Εργασίας :

Δημήτρης Αναγνωστόπουλος
Γιάννης Γκόλιας
Μαρία Καλαντζοπούλου
Πάνος Παπαδάκος
Τάσος Τίλλης

Εκ μέρους του Δ.Σ. του ΟΡΣΑ:

Γιάννης Πολύζος, Πρόεδρος

Εκ μέρους του ΟΡΣΑ :

Ελένη Ηλιοπούλου, προϊσταμένη

Εκ μέρους του ΥΠΕΚΑ:

Στράτος Παπαδημητρίου

Εκ μέρους της ΤΡΑΜ Α.Ε. :

Βασίλης Σπυράκος, διευθύνων σύμβουλος

Στη συνάντηση αυτή συζητήθηκαν οι προτάσεις της Διυπουργικής Επιτροπής Μεγάλων Έργων Αττικής στις οποίες δεν περιλαμβάνονται οι κόμβοι στην περιοχή του Στρατοπέδου Σακέττα. Η Διυπουργική Επιτροπή φέρεται επιφυλακτική για τη σκοπιμότητα της Δ. Περιφερειακής Υμητού, ενώ στην προοπτική σύνδεσης με τα Μεσόγεια επαναφέρει στη συζήτηση την παλαιά πρόταση για τη Σήραγγα Αργυρουπόλεως. Δεν εντάσσονται δε (δυνητικά) στον προγραμματισμό του ΕΣΠΑ για το 2015, οι προαστιακές συνδέσεις με Λαύριο και Ραφήνα.

Ακολούθησε περιορισμένη συζήτηση (λόγω μεγάλης καθυστέρησης στη συγκρότηση της ομάδας), για τα έργα του τραμ, την προαστιακή σύνδεση Αγ. Ανάργυροι – Μέγαρα, τον νέο αυτοκινητόδρομο Ελευσίνας – Θήβας.

Ως γενική κριτική διατυπώθηκε **μεγάλη επιφύλαξη απέναντι στις υπόγειες διελεύσεις (σήραγγες), τονίζοντας ότι το θέμα είναι καθαρά πολεοδομικό και αντιμετωπίζεται με μέτρα οργάνωσης του χώρου και όχι με μέτρα επιθετικής αντιμετώπισης μιας πρόσκαιρα εκτιμώμενης ζήτησης.**

Σε σχέση με την περιοχή των Μεσογείων, που φέρεται ως να βρίσκεται στο επίκεντρο των προγραμματισμών, τονίστηκε ότι η **εκτατική ανάπτυξη στον εξωαστικό χώρο των Μεσογείων συνδέεται με την υποβάθμιση του κέντρου της Αθήνας, ενώ προοιωνίζεται μεσοπρόθεσμα και την υποβάθμιση των ιδίων των Μεσογείων.** Τίθεται θέμα εξάντλησης των πόρων, φυσικών και οικονομικών. Σε

κάθε περίπτωση **δαπανηρά έργα που υποβαθμίζουν τον περιαστικό και εξωαστικό χώρο, επεκτείνουν την πόλη και την εξάρτηση από το ΙΧ, αξιολογούνται ως έργα που αν μη τι άλλο δεν απαντάνε καν στα υφιστάμενα προβλήματα.**

Για την παραπάνω συνόψιση:
Μαρία Καλαντζοπούλου

Πρόταση Δομής Κεφαλαίου Μεταφορών ΡΣΑ, 20/9/2010, Μ. Καλαντζοπούλου

Κεφάλαιο Ε' (πρώην ΣΤ') : Μεταφορές – Μετακινήσεις – Δίκτυα

Άρθρο Ε1: Αρχές και Στόχοι Πολιτικής Μεταφορών

Άρθρο Ε2: Δίκτυο Μέσων Σταθερής Τροχιάς

Άρθρο Ε3: Οδικές Μεταφορές

Άρθρο Ε4: Λιμάνια – Αεροδρόμια – Υπεραστικοί Σταθμοί Λεωφορείων

Άρθρο Ε5: Πολιτική Στάθμευσης

Άρθρο Ε6: Πολιτική Δημόσιας Συγκοινωνίας (εφόσον μπορεί να σταθεί ως χωριστό άρθρο που θα περιλαμβάνει ζητήματα ενιαίου σχεδιασμού, διαχείρισης και λειτουργίας, τιμολογιακής πολιτικής κλπ)

Άρθρο Ε7: Κριτήρια και Κίνητρα Χωροθέτησης Κεντρικών Χρήσεων και Παραγωγικών Δραστηριοτήτων

Κατά θέμα, στα άρθρα μπορούν ίσως να ενσωματώνονται και προτάσεις τροποποίησης του θεσμικού πλαισίου (;).

Εκκρεμεί η εξειδίκευση βασικών στρατηγικών επιλογών (άρθρο Ε1) όπως :

- Υποβάθμιση προτεραιότητας της πολιτικής οδικών δακτυλίων
- Στρατηγικός ρόλος της Αθήνας και συνακόλουθη τεκμηρίωση πυλών, πόλων και αξόνων (συνάντηση Πέμπτης 23/9/10)
- Συναρμογή ή συμμόρφωση του συγκοινωνιακού σχεδιασμού με τις πολεοδομικές πολιτικές.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΘΗΝΑΣ

Οκτώβριος 2010

ΔΕΥΤΕΡΗ 51ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΤΟΥ 2020

(Επικαιροποιημένο σημείωμα, συντάχθηκε από την Μ. Καλαντζοπούλου.
Περιέχει και προκαταρκτικές διατυπώσεις για τα πρώτα άρθρα του κεφαλαίου
ΣΤ του ΡΣΑ)

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΣΩΝ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ

Στα πλαίσια των εργασιών κατάρτισης νέου ρυθμιστικού σχεδίου για την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, συγκροτήθηκε συμβουλευτικά στον ΟΡΣΑ, Ομάδα Εργασίας Πολιτικής Μεταφορών².

Σε συνέχεια διαδοχικών συσκέψεων της ομάδας αυτής από κοινού με στελέχη και μέλη της διοίκησης του ΟΡΣΑ για θέματα πολιτικής μεταφορών, καταρτίστηκε καταρχήν ένα πλέγμα προτεραιοτήτων για έργα υποδομών Μέσων Σταθερής Τροχιάς με ρεαλιστικές προοπτικές υλοποίησης μέχρι το 2020.

Στόχοι, αρχές και προτεραιότητες που θα διέπουν το υπό κατάρτιση ρυθμιστικό σχέδιο για την πρωτεύουσα, έχουν πολύ συνοπτικά ως εξής :

Βασική επιδίωξη : Το γεωγραφικό και ποσοτικό ανάπτυγμα των καθημερινών μετακινήσεων να αναλαμβάνεται κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 50% από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ).

Βασικό δίκτυο : Οι ροές μετακίνησης οργανώνονται κύρια στους άξονες του δικτύου Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) δηλαδή στα Δίκτυα Προαστιακού, Μετρό και Τραμ.

Βασικές κατευθύνσεις ανάπτυξης του Δικτύου ΜΣΤ για την πρωτεύουσα μέχρι το 2020 :

ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ

Εργα σε εξέλιξη:

- Λειτουργική αναβάθμιση σιδηροδρομικού διαδρόμου Αθήνας – Θεσσαλονίκης (μερική υπογειοποίηση, πλήρης ηλεκτροκίνηση και σηματοδότηση στο τμήμα Τρεις Γέφυρες – Πειραιάς).
- Λειτουργική αναβάθμιση των προαστιακών συνδέσεων Θήβας και Χαλκίδας (πλήρης ηλεκτροκίνηση, πύκνωση δρομολογίων).
- Επέκταση προαστιακής σύνδεσης Αθήνας – Κιάτου προς Ξυλόκαστρο.

Νέα έργα (κατά σειρά προτεραιότητας):

² Δημήτρης Αναγνωστόπουλος, Θάνος Βλαστός, Γιάννης Γκόλιας, Μαρία Καλαντζοπούλου, Πάνος Παπαδάκος, Κώστας Πετράκης και Τάσος Τίλλης

- Επέκταση υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Κορωπί – Λαύριο
- Επανενεργοποίηση για LRT (Light Rail Transit) της παλαιάς σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα – Ελευσίνα, με προοπτική μελλοντικής επέκτασης έως τα Μέγαρα³.
- Νέα σύνδεση Ελληνικό – Κορωπί⁴.
- Επέκταση υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Πλακεντία – Ραφήνα
- Διακλάδωση υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Ισθμός – Λουτράκι

ΜΕΤΡΟ

Εργα σε εξέλιξη :

- Ολοκλήρωση της επέκτασης της Γραμμής 3 στο τμήμα Αιγάλεω – Χαϊδάρι – Πειραιάς
- Ολοκλήρωση της επέκτασης της Γραμμής 2 στο τμήμα Αγ. Δημήτριος – Ελληνικό, με προοπτική μελλοντικής επέκτασης έως τη Γλυφάδα.
- Ολοκλήρωση της Γραμμής 2 στο τμήμα Αγ. Αντώνιος – Ανθούπολη, με προοπτική μελλοντικής επέκτασης προς Ιλιον.

Νέα έργα (κατά σειρά προτεραιότητας) :

- Νέα γραμμή 4 (ή γραμμή U) που θα συνδέει το Άλσος Βεΐκου με το Μαρούσι μέσω του κέντρου (σταθμός Μετρό Πανεπιστήμιο) της Αθήνας (21 χλμ και 21 σταθμοί). Εξετάζεται η δυνατότητα διακλάδωσης προς Παγκράτι – Βύρωνα – Υμηττό. Για τη γραμμή αυτή προτείνεται η επέκτασή της δυτικά μέχρι την Εθνική Οδό και τον εκεί Σταθμό Μετεπιβίβασης, ανατολικά μέχρι το σταθμό Περισσός της Γραμμής 1.
- Επέκταση της Γραμμής 1 στο τμήμα Κηφισιά – Ν. Ερυθραία.

TRAM

Εργα σε εξέλιξη:

- Ολοκλήρωση της επέκτασης της υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Νέο Φάληρο – Πειραιάς

Νέα έργα (κατά σειρά προτεραιότητας) :

- Επέκταση υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Σύνταγμα – Πλ. Αιγύπτου με προοπτική περαιτέρω επέκτασης προς Ανω Πατήσια.
- Διακλάδωση της υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Νέος Κόσμος – Τζιτζιφιές.
- Νέα γραμμή στο τμήμα Στ. Λαρίσης – Πλ. Αιγύπτου με προοπτική επέκτασης προς Αμπελόκηπους και περιοχή Νοσοκομείων Παίδων (Γουδί)
- Επέκταση της σημερινής υπηρεσιακής σύνδεσης της υφιστάμενης γραμμής μέχρι το Αμαξοστάσιο στην περιοχή του Ελληνικού μέχρι το μελλοντικό σταθμό Μετρό Αργυρούπολης⁵.
- Επέκταση στο τμήμα Πειραιάς – Κερασίни και μελλοντικά προς Πέραμα.
- Νέα γραμμή στον άξονα Καμίνια – Πειραιάκη

³ Για τη σύνδεση αυτή έχει διερευνηθεί και η δυνατότητα ανταπόκρισης με τη Γραμμή 1 του ΗΣΑΠ στο σταθμό Κ. Πατήσια.

⁴ Εναλλακτικά η σύνδεση αυτή μπορεί να γίνει με Μετρό, σε συνέχεια της κατασκευαζόμενης γραμμής προς Ελληνικό και Γλυφάδα, ενώ εξετάζεται η σκοπιμότητα και η εφικτότητα εγκατάστασης σε πρώτη φάση διαδρόμου ταχείας εξυπηρέτησης BRT (Bus Rapid Transit).

⁵ Καταρχήν στο σημερινό ίχνος και μελλοντικά σε θέση που θα υποδείξει η μελέτη εφαρμογής για τη δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού.

- Νέα γραμμή εξυπηρέτησης λιμενικής ζώνης Πειραιά με προοπτική επέκτασης μέχρι την περιοχή Λιπασμάτων Δραπετσώνας (Monorail αρμοδιότητας ΟΛΠ)
- Νέα γραμμή στον άξονα της οδού Πειραιώς (υπό προκαταρκτική διερεύνηση σκοπιμότητας)

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΝΤΟΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

- Επέκταση Αττικής Οδού στο τμήμα Κορωπί – Λαύριο.
- Επέκταση Λεωφόρου Κύμης μέχρι την Εθνική Οδό Αθήνας – Θεσσαλονίκης
- Επέκταση Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού στο τμήμα Κατεχάκη – Βουλιαγμένης (η χάραξη τελεί υπό διερεύνηση)
- Ελεύθερη Λεωφόρος Σταυρού – Ραφήνας
- Ελεύθερη Λεωφόρος Ελευσίνας – Θήβας
- Μέτρα λειτουργικής υποβάθμισης του ρόλου της Λεωφόρου Ποσειδώνος στο τμήμα Παλαιό Φάληρο –Βουλιαγμένη

Εργα προς επανεξέταση και αποσαφήνιση :

- Λεωφόρος Πικροδάφνης (θεσμοθετημένη με τον Ν. 1515/85): **καταργείται**
- Δυτική Περιφερειακή Αιγάλεω στο τμήμα Αττική Οδός – Εθνική Οδός Αθήνας – Θεσσαλονίκης (θεσμοθετημένη με τον Ν. 1515/85): **καταργείται**
- Ελεύθερη Ταχεία Λεωφόρος Σουνίου => **ΟΧΙ**
- Ανατολική Περιφερειακή Υμηττού => **ΟΧΙ**
- Σήραγγα Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού στην περιοχή της Καισαριανής => **ΟΧΙ**
- Υπογειοποίηση Ποσειδώνος στην περιοχή Αγ. Κοσμά – Ελληνικού => **ΟΧΙ**
- Σήραγγα Τουρκοβουνίων στον άξονα επέκτασης της Λεωφόρου Κατεχάκη. => **ΥΠΟ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ**
- Υποθαλάσσια ζεύξη Περάματος – Σαλαμίνας. => **ΟΧΙ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ – ΔΙΚΤΥΑ

Πρόταση προκαταρκτικών διατυπώσεων (Μ. Καλαντζοπούλου)

Άρθρο Στ 1. Αρχές και Στόχοι Πολιτικής Μεταφορών

1. Το Σύστημα Μεταφορών της Πρωτεύουσας οργανώνεται γύρω από τρία υποσυστήματα υποδομών : Ανάπτυγμα υποδομών σταθερής τροχιάς, Οδικό Δίκτυο και Υπεραστικά Δίκτυα / Τερματικοί Σταθμοί.
2. Βασικοί στόχοι της πολιτικής μεταφορών σε συνεργασία με τους ευρύτερους στόχους ρύθμισης για την Πρωτεύουσα, είναι οι εξής :

- α) Ανάσχεση της άναρχης και γραμμικής ανάπτυξης, ιδιαίτερα στον εξωαστικό χώρο, που εν πολλοίς υποστηρίζεται από τις υποδομές μεταφορών (ακτινικές πρωτεύουσες αρτηρίες, χωροθέτηση αεροδρομίου στα Σπάτα και Αττική Οδός)
- β) Εμφαση και προτεραιότητα στην άρθρωση των βασικών ροών καθημερινών μετακινήσεων στο Δίκτυο Μέσων Σταθερής Τροχιάς.
- γ) Εμφαση στην αναβάθμιση των συνθηκών κυκλοφορίας και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης σε επίπεδο γειτονιάς.

δ) Προτεραιότητα σε μέτρα και έργα αποθάρρυνσης της χρήσης του ΙΧ και ελαχιστοποίησης των διαμπερών κινήσεων στην ευρύτερη κεντρική περιοχή της Αθήνας και του Πειραιά.

ε) Εναρμόνιση της πολιτικής μεταφορών με την ευρύτερη πολιτική εξοικονόμησης φυσικών και οικονομικών πόρων, στο πλαίσιο της ευρύτερης συζήτησης για τη βελτίωση των όρων διαβίωσης στις μητροπολιτικές και αστικές περιοχές και την ανάσχεση του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής.

3. Βασικές αρχές πολιτικής για την οργάνωση του Συστήματος Μεταφορών είναι οι εξής:

α) Επέκταση και αναβάθμιση της Δημόσιας Συγκοινωνίας με κορμό το Δίκτυο Μέσων Σταθερής Τροχιάς όλων των τύπων (Προαστιακός, Μετρό, Τραμ), ανάλογα με το είδος και τα χαρακτηριστικά του προς εξυπηρέτηση διαδρόμου.

β) Προώθηση του συστήματος στάθμευσης – μετεπιβίβασης σε ακραίους και περιφερειακούς σταθμούς του Δικτύου Σταθερής Τροχιάς κατά προτεραιότητα, παράλληλα με κατάλληλη αναδιάρθρωση των Λεωφορειακών Γραμμών ώστε να τροφοδοτούν τους σταθμούς και να διασφαλίζεται η λειτουργική διασύνδεση των μέσων.

γ) Ορθολογική διαχείριση του υφιστάμενου οδικού δικτύου σε συνδυασμό με έργα και μέτρα παράκαμψης της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και αποθάρρυνσης της χρήσης του ΙΧ, ιδιαίτερα για ακτινικές και διαμπερείς ως προς την κεντρική περιοχή μετακινήσεις.

δ) Επέκταση του δικτύου προνομιακής κίνησης πεζών και ποδηλάτων μέσω πεζοδρομήσεων, εγκατάστασης ειδικών λωρίδων για το ποδήλατο και εκτεταμένων αναπλάσεων του δημόσιου χώρου.

ε) Πολιτική στάθμευσης στην κατεύθυνση αποθάρρυνσης της χρήσης του ΙΧ σε κορεσμένες κυκλοφοριακά περιοχές, με κατάλληλη τιμολογιακή πολιτική, προώθηση εφαρμογής συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης, οριοθέτηση περιοχών στάθμευσης και εξειδίκευση ανά κατηγορία χρήσεων και περιοχή της προσφοράς στάθμευσης, με κριτήριο την προσπελασιμότητα μέσω του Δικτύου ΜΣΤ.

στ) Πιλοτική εφαρμογή αρχών βιώσιμης κινητικότητας και ολοκληρωμένου και ενιαίου πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού σε περιοχές της Πρωτεύουσας, με στόχο την εξασφάλιση ποιότητας μετακίνησης ιδιαίτερα με τα πιο «οικολογικά» μέσα (περπάτημα, ποδήλατο, μέσα σταθερής τροχιάς) και την ανάδειξη επαναλήψιμων παραδειγμάτων για ευρύτερη εφαρμογή σε μεσο-μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

ζ) Αναβάθμιση των υποδομών και βασικών σταθμών εισόδου στην Πρωτεύουσα στο πλαίσιο λειτουργίας της ως μητροπολιτικού κέντρου και ως εθνικού και διεθνούς κόμβου μεταφορών, καθώς και στην κατεύθυνση ανάδειξής της σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (οδικών – σιδηροδρομικών – θαλάσσιων – εναέριων)

η) Αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και ιδιαίτερα της τηλεματικής, για αποτελεσματικότερη διαχείριση της ζήτησης και ενημέρωση των χρηστών.

Εισήγηση Αρθρου Στ.6 για το Σχέδιο Νόμου ΡΣΑ, 4/4/2011 (Μ. Καλαντζοπούλου)

Αρ.Στ.6. Βασικό Οδικό Δίκτυο

Στο επίπεδο του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής, ως Βασικό Οδικό Δίκτυο ορίζεται ένα πλέγμα αξόνων που εξυπηρετεί τις βασικές ροές μετακινήσεων διαπεριφερειακής και μητροπολιτικής κλίμακας. Η ιεράρχηση βασίζεται καταρχήν στη λειτουργία των αξόνων στο πολεοδομικό συγκρότημα και δευτερευόντως στα γεωμετρικά και λειτουργικά τους χαρακτηριστικά.

Οι άξονες που συγκροτούν το Βασικό Οδικό Δίκτυο ιεραρχούνται σε Αξονες Διαπεριφερειακής Σημασίας (αποκλειστικά ελεύθερες ή ταχείες λεωφόροι) και σε Πρωτεύοντες και Δευτερεύοντες Αξονες Μητροπολιτικής Σημασίας.

Οι Αξονες Διαπεριφερειακής Σημασίας διαχειρίζονται τις μεγαλύτερες ροές μετακινήσεων αγαθών και προσώπων μεταξύ των Κύριων Πυλών – Εισόδων στην περιφέρεια αναφοράς του Ρυθμιστικού. Ως τέτοιες Πύλες νοούνται ο Διεθνής Αερολιμένας Ελευθέριος Βενιζέλων στην περιοχή των Σπάτων, οι επιβατικοί λιμένες Πειραιά, Λαυρίου και Ραφήνας, οι εμπορευματικοί λιμένες Ικονίου / Κερατσινίου και Ελευσίνας, και οι οδικές συνδέσεις με τις διευρωπαϊκής σημασίας Πύλες από Βορρά (Εύζωνοι) και από Δύση (Λιμένας Πατρών).

Στην κατεύθυνση πριμοδότησης της εισόδου στην κεντρική περιοχή με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, κυρίως δε με αυτά του Πρωτεύοντος Δικτύου (Μέσα Σταθερής Τροχιάς), αλλά και προκειμένου για την προστασία της κεντρικής περιοχής από διαμπερείς κινήσεις διέλευσης οχημάτων, κανένας Αξονας Διαπεριφερειακής Σημασίας δεν εισδύει στον πυρήνα του πολεοδομικού συγκροτήματος όπως αυτός οριοθετείται από βορρά μέσω της Αττικής Οδού και από ανατολή και δύση μέσω των φυσικών ορίων του Λεκανοπεδίου. Η ιεράρχηση αυτή κατισχύει των τυπικών λειτουργικών χαρακτηριστικών των αξόνων.

Ως Αξονες Διαπεριφερειακής Σημασίας νοούνται οι :

- Εθνική Οδός Αθηνών – Λαμίας – Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (Ε.Ο. 1) στο τμήμα βορείως της Αττικής Οδού
- Εθνική Οδός Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών (Ε.Ο. 2) στο τμήμα μεταξύ Λεωφόρου Σχιστού και Αττικής Οδού
- Αττική Οδός από τη συμβολή εισόδου προς το Διεθνή Αερολιμένα Ελευθέριος Βενιζέλος μέχρι την Ελευσίνα
- Λεωφόρος Κύμης στο τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με την Ε.Ο. 1
- Εθνική Οδός Ελευσίνα – Θήβα (μελλοντικός αυτοκινητόδρομος σε νέα χάραξη)

Οι Αξονες Πρωτεύουσας Μητροπολιτικής Σημασίας λειτουργούν ως βασικοί διανεμητήριοι για τις κυριότερες ροές εισόδου στον πυρήνα του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πρωτεύουσας. Πρόκειται ουσιαστικά για τρεις παράλληλους άξονες στη διεύθυνση βορρά – νότου, οι δύο εκ των οποίων (Δυτική Περιφερειακή Υμηττού και Δυτική Περιφερειακή Αιγάλεω) συνιστούν ή ταυτίζονται με τα όρια του πολεοδομικού συγκροτήματος, διαχειριζόμενοι έτσι τις μικρότερου μήκους

περιμετρικές κινήσεις μεταξύ περιοχών που βρίσκονται εκατέρωθεν του κέντρου. Ο τρίτος άξονας είναι το τμήμα εισόδου στην κεντρική περιοχή της Εθνικής Οδού Αθηνών – Λαμίας – Θεσσαλονίκης (Ε.Ο. 1). Στο σύνολό τους οι άξονες σε συνεργασία με τους Αξονες Διαπεριφερειακής Σημασίας και ιδιαίτερα με την Αττική Οδό, συγκροτούν περιμετρικούς άξονες (ατελείς δακτύλιους) σε δύο διαβαθμίσεις εγγύτητας ως προς την κεντρική περιοχή.

Οι Αξονες Δευτερεύουσας Μητροπολιτικής Σημασίας συγκροτούν το βασικό δίκτυο περαιτέρω κατανομής των μετακινήσεων μεταξύ επιμέρους πολεοδομικών ενοτήτων και κέντρων του Λεκανοπεδίου, συμπεριλαμβανομένου και του κέντρου της Αθήνας. Με αυτή την έννοια συνιστούν το δίκτυο των κατά προτεραιότητα παρεμβάσεων ενίσχυσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς υπόγειων και επιφανειακών. Επίσης, προτείνεται η προστασία τους έναντι παρεμβάσεων αναβάθμισης των οδικών λειτουργικών τους χαρακτηριστικών ιδιαίτερα μέσω ανισοπεδοποιήσεων, αφενός γιατί κάτι τέτοιο αντιβαίνει στο στόχο μετατόπισης σημαντικού ποσοστού των μετακινήσεων από τα ΙΧ στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, αφετέρου στο μέτρο που ορισμένοι εξ αυτών συνιστούν επιπλέον άξονες ιδιαίτερης πολεοδομικής σημασίας ως αστικές λεωφόροι.

Ως αστικές λεωφόροι νοούνται αστικές αρτηρίες που συνέχουν αξονικά μια αλληλουχία κεντρικών συνοικιών. Στις λεωφόρους αυτές, προωθούνται με βάση τους στόχους του παρόντος Ρ.Σ.Α. έργα και μέτρα αναβάθμισης του παρόδιου δημόσιου χώρου, περιορισμού της κίνησης με ΙΧ, απόδοσης απόλυτης προτεραιότητας στα επιφανειακά Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, δημιουργίας ειδικών διαδρόμων και υποδομών για την κίνηση και στάθμευση των ποδηλάτων, αναβάθμισης των χώρων κίνησης των πεζών, στο πλαίσιο ευρύτερων παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας μητροπολιτικού χαρακτήρα.

Μεταξύ των Αξόνων Δευτερεύουσας Μητροπολιτικής Σημασίας, ως αστικές λεωφόροι αναγνωρίζονται οι Λεωφόρος Αθηνών – Πειραιώς, η Λεωφόρος Συγγρού, η Λεωφόρος Ποσειδώνος (ιδιαίτερα στο τμήμα μεταξύ Μοσχάτου και Βουλιαγμένης), το ζεύγος Πατησίων – Αχαρνών κ.ά.

Το Βασικό Οδικό Δίκτυο όπως περιγράφεται παραπάνω, με τις επεκτάσεις που ενσωματώνονται στο παρόν κείμενο νόμου, αλλά και σε συσχέτιση υπό μορφή πλέγματος με το δίκτυο των Μέσων Σταθερής Τροχιάς (Πρωτεύον Δίκτυο Δημόσιας Συγκοινωνίας) από το οποίο δεν θεωρείται ανεξάρτητο ως προς την λειτουργία τους για την εξυπηρέτηση της κινητικότητας στο σύνολο της Αττικής, θεωρείται επαρκές για τη διαχείριση των μετακινήσεων στην περιοχή αναφοράς για τον χρονικό ορίζοντα ισχύος του παρόντος Ρ.Σ.Α. . Επομένως, δεν κρίνονται σκόπιμες επεκτάσεις ή έργα λειτουργικής αναβάθμισης των αξόνων αυτών τόσο στον κεντρικό πυρήνα του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πρωτεύουσας, όσο και στο επίπεδο των περιφερειακών συνδέσεων.

Οι Αξονες Πρωτεύουσας και Δευτερεύουσας Μητροπολιτικής Σημασίας περιγράφονται αναλυτικά στο σχετικό Παράρτημα.

Ο,ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΠΙΟ ΚΑΤΩ ΣΕ ΠΛΑΓΙΑ ΓΡΑΦΗ ΠΡΟΤΕΙΝΩ ΝΑ ΠΑΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ως Αξονες Πρωτεύουσας Μητροπολιτικής Σημασίας νοούνται οι :

- Ε.Ο. 1 στο τμήμα νοτίως της Αττικής Οδού μέχρι τη Λεωφόρο Ποσειδώνος
- Ε.Ο. 2 στο τμήμα δυτικά της Ε.Ο. 1 μέχρι τη Λεωφόρο Σχιστού – Λεωφόρο ΝΑΤΟ (έτσι λέγεται τελικά;;; ή Δυτική Περιφερειακή Αιγάλεω;;;)

- Λεωφόρος Σχιστού από το Σκαραμαγκά μέχρι τον Εμπορευματικό Λιμένα Κερατσινίου (ή μήπως τον Κύριο Επιβατικό Λιμένα Πειραιά;;;)
- Δυτική Περιφερειακή Υμηττού από τη συμβολή με την Αττική Οδό μέχρι τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης (μελλοντικός αυτοκινητόδρομος στο τμήμα Κατεχάκη – Βουλιαγμένης σε νέα χάραξη)
- Αττική Οδός στο τμήμα μεταξύ εισόδου προς το Διεθνή Αερολιμένα Ελευθέριος Βενιζέλος μέχρι το Λιμένα Λαυρίου (νέα χάραξη)
- Αττική Οδός στο τμήμα μεταξύ Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού και Ραφήνας (;;; εδώ περιλαμβάνεται ως απόληξη και τμήμα της Μαραθώνος)
- Αττική Οδός στο τμήμα εισόδου προς το Διεθνή Αερολιμένα Ελευθέριος Βενιζέλος

Ως Αξονες Δευτερεύουσας Μητροπολιτικής Σημασίας νοούνται οι :

- Λεωφόρος Σχιστού από τον Εμπορευματικό Λιμένα Κερατσινίου μέχρι τον Κύριο Επιβατικό Λιμένα Πειραιά (αν και εφόσον δεν έχει συμπεριληφθεί στους Πρωτεύουσες Μ.Σ.)
- Λεωφόρος Ποσειδώνος από τον Κύριο Επιβατικό Λιμένα Πειραιά μέχρι τη Βάρης Κορωπίου
- Λεωφόρος Βουλιαγμένης
- Λεωφόρος Βάρης – Κορωπίου
- Λεωφόρος Πέτρου Ράλλη από το όριο του Ε.Ο.Δ. μέχρι το Κερατσίνι
- Λεωφόρος Πειραιώς από το όριο του Ε.Ο.Δ. μέχρι τον Πειραιά
- Λεωφόρος Συγγρού από το όριο του Ε.Ο.Δ. μέχρι τη Λεωφόρο Ποσειδώνος
- Λεωφόρος Κηφισίας από το όριο του Ε.Ο.Δ. μέχρι την Αττική Οδό
- Λεωφόρος Μεσογείων
- Λεωφόρος Μαραθώνος μέχρι τη συμβολή με την Αττική Οδό στην περιοχή της Ραφήνας
- Λεωφόρος Κύμης από τη συμβολή με την Αττική Οδό μέχρι τη Βεΐκου
- Λεωφόρος Βεΐκου
- Λεωφόρος Γαλατσίου
- Λεωφόρος Καυτατζόγλου
- Λεωφόρος Καποδιστρίου
- Λεωφόρος Δουκίσσης Πλακεντίας
- Λεωφόρος Κατεχάκη
- Λεωφόρος Δημοκρατίας από την Ε.Ο. 1 μέχρι την Αττική Οδό
- Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου – Χασιάς – Φυλής από τους Αγ. Ανάργυρους μέχρι την Αττική - - Οδός Ρετσίνα – Θηβών από τον Πειραιά μέχρι το Ιλιον (;;; δεν συναντάει μάλλον τη Φυλής, άρα μήπως έχουμε λάθος στο χάρτη;;;)
- Οδός Πατησίων, βόρεια του ορίου του Ε.Ο.Δ.
- Οδός Αχαρνών, βόρεια του ορίου του Ε.Ο.Δ.
- Λεωφόρος Αλεξάνδρας (όριο Ε.Ο.Δ.)
- Λεωφόρος Χαμοστέρνας (όριο Ε.Ο.Δ.)
- Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως (όριο Ε.Ο.Δ.)

Στο πλαίσιο της ως άνω ιεράρχησης καταργούνται (θελει έλεγχο ο κατάλογος αυτός) τα ακόλουθα θεσμοθετημένα οδικά έργα:

- Λεωφόρος Πικροδάφνης
- Υποθαλάσσια Ζεύξη Σαλαμίνας
- Σήραγγα Τουρκοβουνίων
- Σήραγγα Αργυρουπόλεως

Ειδικότερα στο εσωτερικό του Ε.Ο.Δ. καθώς επίσης και στις κύριες ακτινικές αρτηρίες είναι μη επιθυμητές περαιτέρω δομικές παρεμβάσεις εξυπηρέτησης της ακτινικής προς το κέντρο κυκλοφορίας. Προκειμένου για την εξυπηρέτηση του στόχου διαχείρισης μεγαλύτερου ποσοστού μετακινήσεων από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, προωθούνται μέτρα αποθάρρυνσης της χρήσης του ΙΧ, εξορθολογισμού

της διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας (μονοδρομήσεις, σηματοδότηση, εισαγωγή εφαρμογών τηλεματικής, τιμολόγησης της χρήσης της οδού σε κρίσιμες περιοχές) εκ παραλλήλου με μέτρα απόδοσης προτεραιότητας στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ιδιαίτερα στα επιφανειακά (αποκλειστικοί διάδρομοι, προτεραιότητα κίνησης μέσω σηματοδότησης). Τυχόν έργα αναβάθμισης στη λεωφόρο Κωνσταντινουπόλεως (εν μέρει κλάδος του Εσωτερικού Οδικού Δακτύλιου), συσχετίζονται με τα έργα ανισοπεδοποίησης του σιδηροδρομικού διαδρόμου του ΟΣΕ Πειραιάς – Αθήνα – ΣΚΑ (στο τμήμα Λένορμαν – Χαμοστέρνας). (ΜΗΠΩΣ ΑΥΤΗ Η ΕΙΔΙΚΗ ΦΡΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΩΝ/ΠΟΛΕΩΣ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙ ΚΥΡΙΩΣ ΣΩΜΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ;;)

Για το σύνολο του οδικού δικτύου της Αττικής, ιδιαίτερα δε για τις κύριες οδικές συνδέσεις στον περιαστικό χώρο, προωθούνται σύμφωνα με τους στόχους του Ρ.Σ.Α. έργα και ρυθμίσεις με στόχο την εξυπηρέτηση περιμετρικών κινήσεων ως προς τις μεγαλύτερες οικιστικές πυκνότητες.