

**ΟΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΙ
ΣΥΖΗΤΟΥΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΝ**

**Υφιστάμενη Κατάσταση και Προοπτικές
ΗΜΕΡΙΔΑ ΣΕΣ - 27 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2025**



**Σύλλογος
Ελλήνων
Συγκοινωνιολόγων**

ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ
**Διαχείριση των Μετακινήσεων σε
Μητροπολιτικό επίπεδο**

**ΘΑΝΑΣΗΣ ΤΣΙΑΝΟΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΕΣ**

Ανάπτυξη Συστήματος Μεταφορών Αττικής..... μια συνεχής διαδικασία

- Η βελτίωση των μετακινήσεων στην Αττική (κυκλοφοριακό και Μ.Μ.Μ.), δεν λύνεται ούτε με πρόχειρες προτάσεις ούτε με ευχολόγια. Αποτελεί μια **συνεχή διαδικασία** που περιλαμβάνει **μελέτες, συντονισμό, αξιολόγηση** και **σημαντικό οικονομικό κόστος**.
- Η διαδικασία αυτή **διακόπηκε** κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης.
- Σήμερα, όπως το είχαμε **έγκαιρα επισημάνει**, υπάρχει σημαντική αύξηση της ζήτησης των μετακινήσεων, που ήταν αναμενόμενη, και αναδεικνύει με τον πιο εμφατικό τρόπο τις **συνέπειες της αποεπένδυσης στον χώρο των μεταφορών** κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης.

Ανάπτυξη Συστήματος Μεταφορών Αττικής..... μια συνεχής διαδικασία

Εφημερίδες – Έτος 2007

Οδοιπορικά ΣΕΣ:

- «Μετακινήσεις στην Αθήνα την επόμενη δεκαετία 2010-2020»
- «Ασφαλείς και έξυπνες Μετακινήσεις στη δεκαετία 2020 – 2030»



Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων - έτος 2007

«Αν δεν ληφθεί κανένα μέτρο, με δεδομένη την αύξηση της κινητικότητας, μέχρι το 2010 το 90% περίπου των κυρίων αξόνων θα βρίσκεται κατά τις ώρες αιχμής σε κορεσμό.»

Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων - έτος 2018

« Αβίωτη ή Βιώσιμη Κινητικότητα; η ώρα της επιλογής »

Ενιαίος Στρατηγικός Σχεδιασμός Μεταφορών, που να περιλαμβάνει:

- Οδικά δίκτυα
- Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
- Λιμένες / αεροδρόμια / σιδηρόδρομος
- Σταθμούς μετεπιβίβασης
- Μητροπολιτικούς ποδηλατοδρόμους
- Ευφυή συστήματα μεταφορών / σύγχρονη φωτεινή σηματοδότηση
- Πολιτικές για την ανανέωση του στόλου των οχημάτων
- Πολιτικές για την μείωση των ρύπων
- Πολιτικές για οικονομικότερες και γρηγορότερες μετακινήσεις
- Πολιτικές για τροφοδοσία / εμπορευματικές μεταφορές
- Πολιτικές για ζώνες περιορισμού οχημάτων
- Πολιτικές για την διαχείριση των μετακινήσεων των τουριστών

Απαιτούνται σημαντικά κονδύλια, αλλά όπως πάντα, ο προϋπολογισμός είναι περιορισμένος. Συνεπώς θα πρέπει τα χρήματα του κράτους να επενδύονται με βάση τη συνάρτηση κόστους / οφέλους και με σωστή **προτεραιοποίηση**. Για να γίνει αυτό χρειάζεται **Στρατηγικός Σχεδιασμός** (με την συμμετοχή πολλών επιστημονικών ειδικοτήτων) ο οποίος **θα υλοποιείται ανάλογα με τις εκάστοτε οικονομικές δυνατότητες της χώρας και ανεξάρτητα του ποιος ηγείται της αρμόδιας πολιτικής αρχής.**

Γενική Προτεραιοποίηση Παρεμβάσεων:

1. Μέτρα για την **ασφάλεια** των μεταφορών
2. **Συντήρηση** και **έξυπνη διαχείριση** του υφιστάμενου δικτύου και Μ.Μ.Μ.
3. Αναβάθμιση και επέκταση των **Μέσων Μαζικής Μεταφοράς**
4. Νέα **περιφερειακά οδικά έργα**

Με σκοπό όλων την λήψη μέτρων βιώσιμης κινητικότητας στο κέντρο των Δήμων.

Το ζητούμενο είναι:

- **ο πολίτης να μετακινείται με ασφάλεια, γρήγορα και οικονομικά.**
- **η βελτίωση των συνολικών μετακινήσεων και όχι μόνο η εξυπηρέτηση του ΙΧ**
- **η προώθηση των πολυτροπικών μετακινήσεων**

Όποιος σχεδιάζει μόνο για τον πεζό, ή μόνο για το αυτοκίνητο ή μόνο για το ποδήλατο σχεδιάζει αποσπασματικά και λανθασμένα.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΕ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

1.

ΜΕΣΑ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ

Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΕΤΡΟ – ΤΡΑΜ – ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ)

1) Συντήρηση

2) Αναβάθμιση του υφιστάμενου δικτύου:

- Μικρότερες Συχνότητες
- Πράσινο κύμα για το ΤΡΑΜ

3) Αύξηση της ελκυστικότητας

- Σταθμοί μετεπιβίβασης με ΙΧ
- Καλύτερη σύνδεση με αστική συγκοινωνία ΟΑΣΑ
- Βελτίωση των συνθηκών για την πεζή μετακίνηση προς τους σταθμούς Μετρό
- Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων / ποδηλατόδρομοι

4) Επεκτάσεις ΜΕΤΡΟ-ΤΡΑΜ- ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ



Φωτό - Ιανουάριος 2020 πρώτη μέρα λειτουργίας

Μέγιστος αριθμός μετακινούμενων σε μια ώρα αιχμής, ανά κατεύθυνση

ΜΕΤΡΟ	συχνότητα ανά 3 λεπτά	20.000 επιβάτες	Στόχος
	συχνότητα ανά 4 λεπτά	15.000 επιβάτες	Σημερινός σχεδιασμός
	συχνότητα ανά 6 λεπτά	10.000 επιβάτες	Στην πράξη σε πολλές περιπτώσεις

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	Λεωφόρος Τριών Λωρίδων (Π.Χ. Κηφισίας)	5.000 επιβάτες
	Λεωφόρος Ελεύθερης Ροής (Π.Χ. Αττική Οδός)	7.000 επιβάτες

Με πληρότητα ΙΧ 1,1

- Μία γραμμή Μετρό ισοδυναμεί με 4 αστικές λεωφόρους
- Αύξηση Συχνότητας σε 3 λεπτά στις Γραμμές 1,2,3 ισοδυναμεί με μια **νέα λεωφόρο 110 χλμ**

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΕ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

2.

Αστική συγκοινωνία - ΟΑΣΑ

Αστική συγκοινωνία - ΟΑΣΑ

Είναι σε διαδικασία / σταδιακά υλοποιούνται

- 1) Αναδιάρθρωση δρομολογίων
- 2) Ανανέωση του στόλου
- 3) Συστήματα Ευφυών μεταφορών

Απαιτούνται επιπλέον

- 1) Άμεση Αύξηση του Στόλου των Λεωφορείων
- 2) Οχήματα υψηλής χωρητικότητας / express δρομολόγια / αύξηση της γεωγραφικής κάλυψης
- 3) Νέα Αμαξοστάσια
- 4) Λεωφορειολωρίδες / προτεραιότητα στους σηματοδοτούμενους κόμβους
- 5) Χρονική επέκταση δρομολογίων (βραδινή λειτουργία)
- 6) Στάσεις / στέγαστρα / πεζοδρόμια (αφορά τους Δήμους)
- 7) Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων σε κεντρικούς σταθμούς
- 8) Οικονομικά κίνητρα σε συγκεκριμένες ομάδες ατόμων και επιχειρήσεις
- 9) Αστυνόμευση λεωφορειολωρίδων και εισιτηριοδιαφυγής
- 10) Περιοριστικά μέτρα της λοιπής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (όταν η στάθμη εξυπηρέτησης της αστικής συγκοινωνίας βελτιωθεί)



ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΕ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

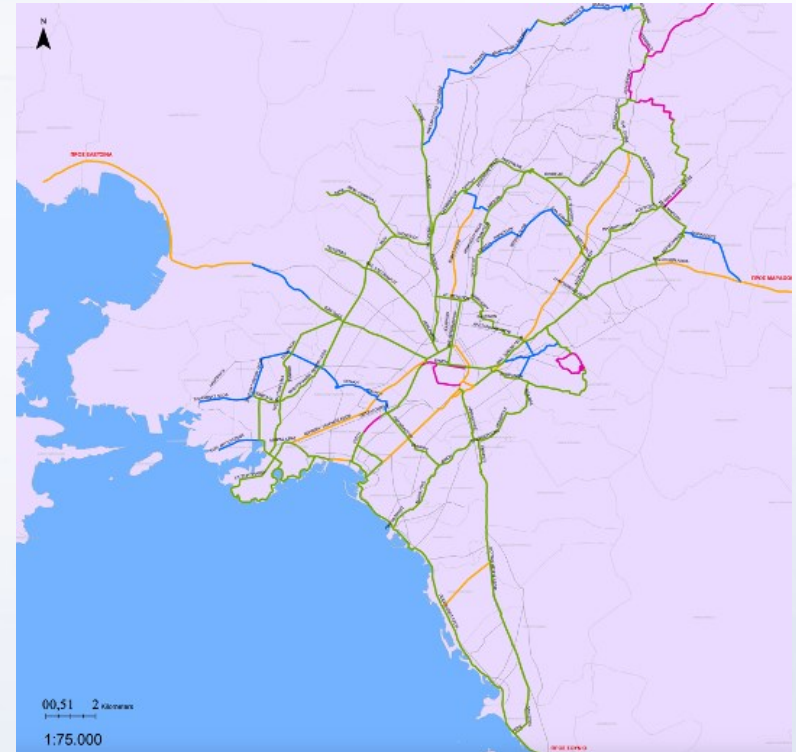
3.

Μητροπολιτικά δίκτυα
ποδηλατικών διαδρομών

Μητροπολιτικά δίκτυα ποδηλατικών διαδρομών

Μεγάλης κλίμακας δίκτυα ποδηλατικών διαδρομών που διασχίζουν αστικά κέντρα και συνδέουν:

- Προάστια
- Γειτονιές
- Βασικούς πόλους έλξης μετακινήσεων,
- Σταθμούς Μέσων Μαζικής Μεταφοράς,
- Πανεπιστήμια
- Επιχειρηματικά κέντρα



Άμεσος Ρεαλιστικός στόχος αποτελεί η μείωση των ταχυτήτων στην πόλη με αστυνόμευση και με μέτρα υποδομών άμεσης εφαρμογής ώστε το ποδήλατο να μπορεί να κινηθεί στην πόλη με μεγαλύτερη ασφάλεια.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΕ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

4.

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Διαχείριση της Στάθμευσης

Δημιουργία Χώρων Στάθμευσης **Μετεπιβίβασης**

Δημιουργία Χώρων Στάθμευσης **σε πυκνοκατοικημένες περιοχές** και στο **κέντρο των Δήμων** της Αττικής με αντίστοιχη μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό.

(την περίοδο 2000-2007 εκπονήθηκαν πολλές μελέτες σκοπιμότητας για αντίστοιχους χώρους στάθμευσης – δεν υλοποιήθηκαν – απαιτούνται χρηματοδοτήσεις - ΣΔΙΤ)

Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης στην οδό με έμφαση στη διασφάλιση της στάθμευσης των κατοίκων και των επισκεπτών

Αξιοποίηση αδόμητων οικοπέδων - περιοχών εκτός σχεδίου πόλης
Αξιοποίηση χώρων στάθμευσης που λειτουργούν περιστασιακά

Σταθμός ΗΣΑΠ - ΕΙΡΗΝΗ

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι χώροι στάθμευσης του ΟΑΚΑ που προσφέρουν άμεση σύνδεση με Μέσο Σταθερής Τροχιάς και μπορούν άμεσα να αξιοποιηθούν ως προσωρινή λύση.

Άλλη χαρακτηριστική δυσλειτουργία αποτελεί η παραχώρηση στο Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. το 2011 όλων των Χώρων Εγκατάστασης- Υποστήριξης (Χ.Ε.Υ.)



Τα Χ.Ε.Υ. ήταν 16 οικόπεδα στα όρια της Αττικής Οδού, τα οποία είχαν απαλλοτριωθεί από το Ελληνικό Δημόσιο, ώστε να χρησιμοποιηθούν κατά την φάση κατασκευής της και με το πέρας των εργασιών να αποδοθούν για κοινή χρήση στις τοπικές κοινωνίες (χώροι στάθμευσης / σταθμούς μετεπιβίβασης/ πάρκα κλπ.).

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΕ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

5.

ΜΕΤΡΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ

έως ότου αναβαθμιστούν τα Μ.Μ.Μ και υλοποιηθούν τα απαραίτητα περιφερειακά οδικά έργα

Οριζόντια Μέτρα

- 1) **Ωράριο τροφοδοσίας** και τήρηση του
- 2) Διερεύνηση **απαγόρευσης κυκλοφορίας φορτηγών** στις ώρες αιχμής σε συγκεκριμένους άξονες.
- 3) **Αξιοποίηση ελεύθερων / αδόμητων χώρων** για την άμεση δημιουργία χώρων στάθμευσης μετεπιβίβασης
- 4) **Αστυνόμευση** της παράνομης στάθμευσης, σε **οδικούς άξονες που παρουσιάζουν συμφόρηση** (π.χ. Λεωφ. Πεντέλης στα Βριλήσσια).
- 5) **Αστυνόμευση** της παράνομης στάθμευσης και μέτρα βελτίωσης της κυκλοφοριακής ικανότητας (π.χ. επικαιροποίηση της φωτεινής σηματοδότησης) σε κύριους οδικούς άξονες (π.χ. η Θηβών) που αποτελούν **εναλλακτική διαδρομή της Λεωφ. Κηφισού ή άλλων κρίσιμων αξόνων**.
- 6) **Αστυνόμευση** της παράνομης στάθμευσης στις **λεωφορειολωρίδες**
- 7) **Εξορθολογισμός** ορίων ταχύτητας στους μεγάλους οδικούς άξονες με σκοπό τη μείωση των ταχυτήτων και συνεπώς και των συμβάντων που δημιουργούν σημαντικές καθυστερήσεις. Ταυτόχρονα **εγκατάσταση καμερών** για τήρηση του μέτρου.

Οριζόντια Μέτρα

- 8) Κρίσιμοι οδικοί άξονες θα πρέπει να διαθέτουν **λειτουργία και διαχείριση** αντίστοιχη με αυτή της Αττικής Οδού (επισημαίνεται χωρίς διόδια). Αν δεν μπορεί να το κάνει το δημόσιο – να το κάνει ιδιώτης. Το μέτρο αυτό θα συνεισφέρει σε **ασφαλέστερο οδικό δίκτυο, καλύτερα συντηρημένο, με καλύτερες αποκρίσεις στα καθημερινά συμβάντα, εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων ευφυών μεταφορών και αυξημένη λογοδοσία.**
- 9) **Επικαιροποίηση προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης**
- 10) Αυστηροποίηση των εγκρίσεων προσωρινών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων κατά τη διάρκεια κατασκευής έργων. **Κατασκευή έργων και συντήρηση** σε κρίσιμους οδικούς άξονες **μόνο κατά τις βραδινές ώρες.**
- 11) **Ευέλικτο ωράριο εργασίας**
- 12) **Υποκατάσταση της μετακίνησης για εργασία** (τηλεργασία/ τηλεδιασκέψεις)
- 13) **Car-pooling.** Ο δείκτης πληρότητας στα ΙΧ είναι 1,1. Αν γίνει 1,35 σημαίνει μείωση φόρτου περίπου 20%. Επικοινωνιακή πολιτική – και αν χρειαστεί περιοριστικά μέτρα.

Οριζόντια Μέτρα

14) Αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας κρίσιμων κόμβων που δημιουργούν τις καθυστερήσεις:

- **Επιμήκυνση της ουράς αναμονής των αριστερών στροφών.** Οι κόμβοι έχουν σχεδιαστεί/κατασκευαστεί με πολύ χαμηλότερους φόρτους. Τα οχήματα πολλές φορές στοιβάζονται σε λωρίδα διαμπερούς κυκλοφορίας. Είναι κρίσιμο μέτρο και λόγω της προβλεπόμενης από τον νέο Κ.Ο.Κ. επιπλέον ζώνης αναμονής για τα δίκυκλα πριν την πεζοδιάβαση (σε σηματοδοτούμενους κόμβους) η οποία θα μειώσει ακόμα περισσότερο το μήκος αναμονής των ΙΧ.
- **Μείωση των κινήσεων του κόμβου,** με κατάργηση π.χ. αριστερών στροφών ή με αναδιαμόρφωση των κόμβων

15) Ενιαίο συντονιστικό κέντρο επιτήρησης και διαχείρισης έκτακτων καταστάσεων (συμμετοχή Τροχαίας, Πολιτικής προστασίας, Συγκοινωνιολόγων από τα ΚΔΚ, κ.α.). Απαιτεί πρωτόκολλα επικοινωνίας μεταξύ των επιμέρους κέντρων διαχείρισης κυκλοφορίας και των λοιπών συστημάτων εποπτείας (π.χ. drones αστυνομίας).

Οριζόντια Μέτρα

16) Μέτρα για την ανανέωση του στόλου και περιορισμό των πάρα πολύ παλαιών και ρυπογόνων οχημάτων. Αυστηροποίηση των ελέγχων στα ΚΤΕΟ. Η Ελλάδα διαθέτει τον παλαιότερο στόλο οχημάτων στην ΕΕ σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων (Πίνακας – στοιχεία 2022)

	Επιβατικά	Ελαφρά φορτηγά	Μεσαία & βαρέα φορτηγά	Λεωφορεία
Ελλάδα	17,3	21,4	23	18,8
Μέσος όρος ΕΕ	12,3	12,5	13,9	12,5

Το 2024 παρουσιάστηκε **μηχανική βλάβη σε 13.277 οχήματα μόνο στην Αττική Οδό.**
Αντιστοιχεί σε 1 όχημα ανά 7.543 διελεύσεις.

Αντιστοιχεί σε 36 συμβάντα με μηχανική βλάβη ανά ημέρα στην Αττική Οδό.

(Δεν περιλαμβάνονται συμβάντα λόγω πυρκαγιάς, ελαστικών και τροχαίων ατυχημάτων)

Λεωφ. Κηφισού

2018

~ 3.500.000 “χαμένες” ώρες στον Κηφισό το έτος 2018 λόγω συμφόρησης

2024

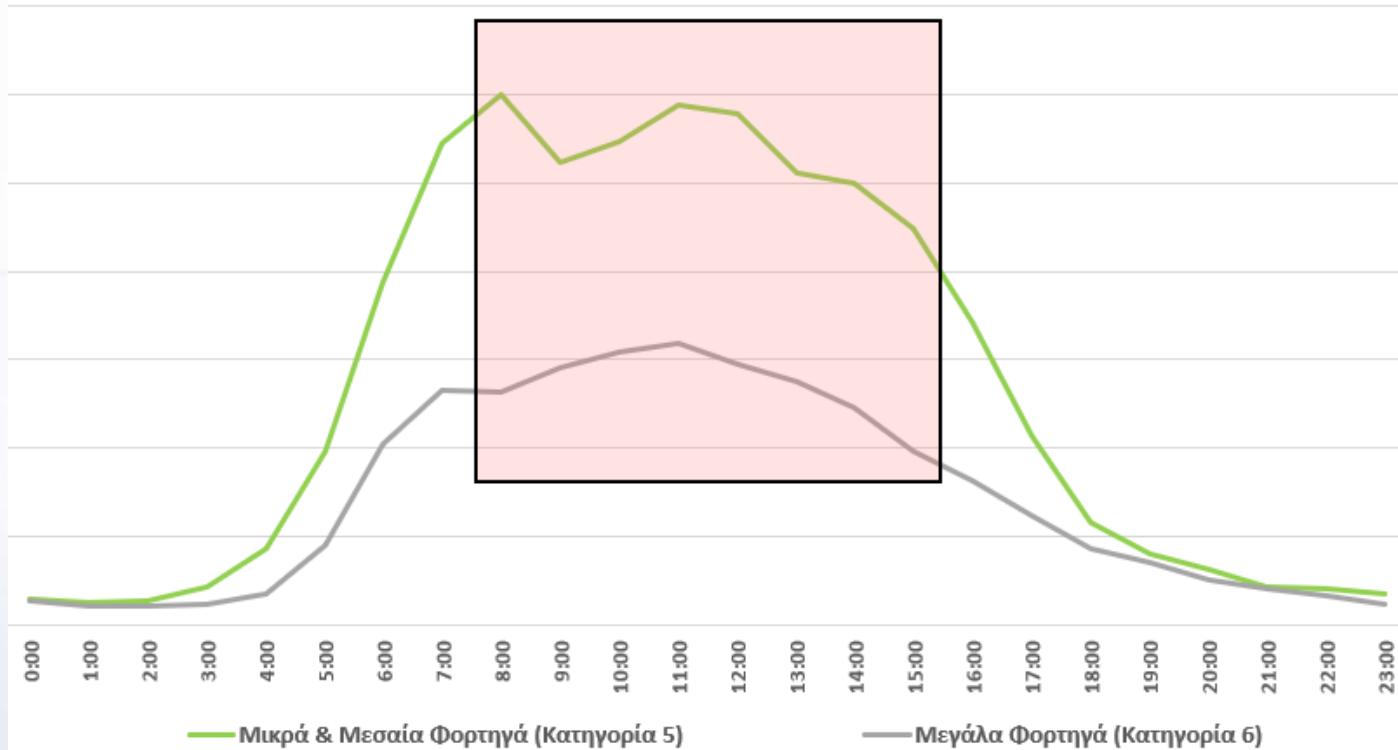
➤ 6.500.000 “χαμένες” ώρες (Εκτίμηση)

Αντιστοιχεί σε ζημία ύψους 80-90 εκατ. ευρώ ετησίως για την εθνική οικονομία

Επιπλέον μέτρα για την Λεωφ. Κηφισού

1. Βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των εισόδων – εξόδων και των περιοχών πλέξεων
2. Κατάργηση συγκεκριμένων εισόδων – εξόδων που δεν έχουν λόγω ύπαρξης
3. Μέτρα οδικής ασφάλειας + κάμερες (με στόχο την μείωση των συμβάντων)
(Υπάρχει μελέτη ελέγχου οδικής ασφάλειας από το 2010 για όλο τον Κηφισό)
4. Αναβάθμισή σε 4 λωρίδες κυκλοφορίας + ΛΕΑ ανά κατεύθυνση σε όλο το μήκος της. Διερεύνηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων κατά την διάρκεια σχεδιασμού.
(Υπάρχει μελέτη από το 2007 για το τμήμα από Αττική Οδό έως τις «Τρεις γέφυρες»)
5. Απαγόρευση κυκλοφορίας φορτηγών στις ώρες αιχμής.
(θα μπορούσε να εξεταστεί αντίτιμο για τα φορτηγά που θέλουν να κινηθούν εντός του μη επιτρεπόμενου χρονικού διαστήματος)

Διάγραμμα Διακύμανσης Αριθμού Φορτηγών Οχημάτων ανά Ώρα
Αττική Οδός - Τυπική Καθημερινή



Μεγάλο ποσοστό φορτηγών στις ώρες αιχμής !!!

Ώρα 08:00 - 15:00	Σύνθεση Κυκλοφορίας - Φορτηγά	
	Αττική Οδός	Λεωφ. Κηφισού
Μικρά και Μεσαία Φορτηγά	5.70%	4.90%
Μεγάλα Φορτηγά	2.90%	2.90%
Σύνολο	8.60%	7.80%

Αττική Οδός

Χρήση της Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης (ΛΕΑ) σε κυκλοφορία στην **Αττική Οδό** υπό συγκεκριμένες συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης (π.χ. ταχύτητες κάτω των 40χλμ/ώρα). Απαιτούνται:

- μικρά έργα υποδομής κυρίως στις περιοχές των κόμβων
- τροποποίηση των διαγραμμίσεων και του πλάτους της ΛΕΑ.
- ειδικές υποδομές σήμανσης
- απαραίτητα συνεχής παρακολούθηση της κυκλοφορίας και άμεση απόκριση σε περίπτωση έκτακτου συμβάντος.

Δεν μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα στην Λεωφ. Κηφισού. Απαιτούνται σημαντικές υποδομές (υπάρχουν τμήματα τα οποία δεν υπάρχει ΛΕΑ σε περιοχές Α/Κ). Δεν υπάρχει οργανωμένη ομάδα διαχείρισης του άξονα τύπου Αττική Οδού. Υπάρχουν προβλήματα στον γεωμετρικό σχεδιασμό.



ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΕ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

6.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ

Περιφερειακά Οδικά Έργα

- Αναβάθμιση Λεωφ. Βουλιαγμένης με Α/Κ
- Τριπλός Κόμβος Σκαραμαγκά
- Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Οινόφυτα
- Επεκτάσεις Αττική Οδού
- Σύνδεση Νέου με Παλιό Αεροδρόμιο (σήραγγα Υμηττού)
- Επέκταση Λεωφ. Κύμης
- Χαράξεις και αναβαθμίσεις που προβλέπονται στο Ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνας

.....κατόπιν μελέτης κόστους / οφέλους

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΕ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

7.

ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Νέος Δακτύλιος

Ο δακτύλιος μονά - ζυγά είναι ένα παρωχημένο μέτρο, που ακόμα και αυτό δεν αστυνομεύεται. **Διεθνής πρακτική αποτελεί:**

- **η υψηλή τιμολόγηση της στάθμευσης** στο κέντρο των μητροπολιτικών περιοχών
 - εφαρμογή **πράσινου δακτυλίου με περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά κριτήρια.** Τιμολόγηση σε αυτούς που δεν πληρούν τα κριτήρια εισόδου.
- Για να εφαρμοστεί θα πρέπει ο σχεδιασμός της να αρχίσει από τώρα και οι πολίτες να ενημερωθούν έγκαιρα.
 - Δεν είναι από τα μέτρα τα οποία τα ανακοινώνεις σήμερα και τα εφαρμόζεις αύριο.
 - **Θα πρέπει πρώτα να βελτιώσεις την ποιότητα και χωρητικότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.**

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΕ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

8.

ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ

Πάγια θέση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων από το 2005, είναι η θεσμοθέτηση ενός Μητροπολιτικού Φορέα Μεταφορών για την Αττική, που θα έχει ως στόχο τον ενιαίο και ολοκληρωμένο σχεδιασμό.

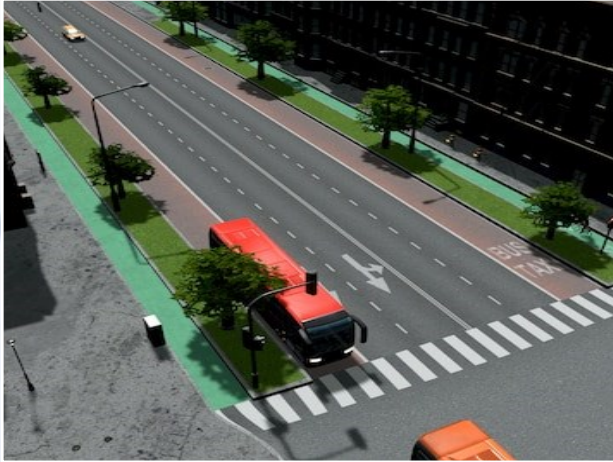
Ο φορέας θα παρακολουθεί, θα λειτουργεί, θα αξιολογεί, θα σχεδιάζει και θα εγκρίνει το σύνολο των προτεινόμενων μέτρων σε όποιο σύστημα μεταφορών και αν ανήκουν.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΕ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

9.

ΑΣΤΙΚΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



- Η δημιουργία ενός κύριου δικτύου όπου θα κινούνται τα οχήματα σε καθορισμένους άξονες, χωρίς να διαχέονται στις γειτονιές.



- Η μετατροπή κεντρικών αστικών περιοχών και σημαντικών πόλων έλξης μετακινήσεων σε περιοχές αυξημένης βαδισιμότητας (walkability)

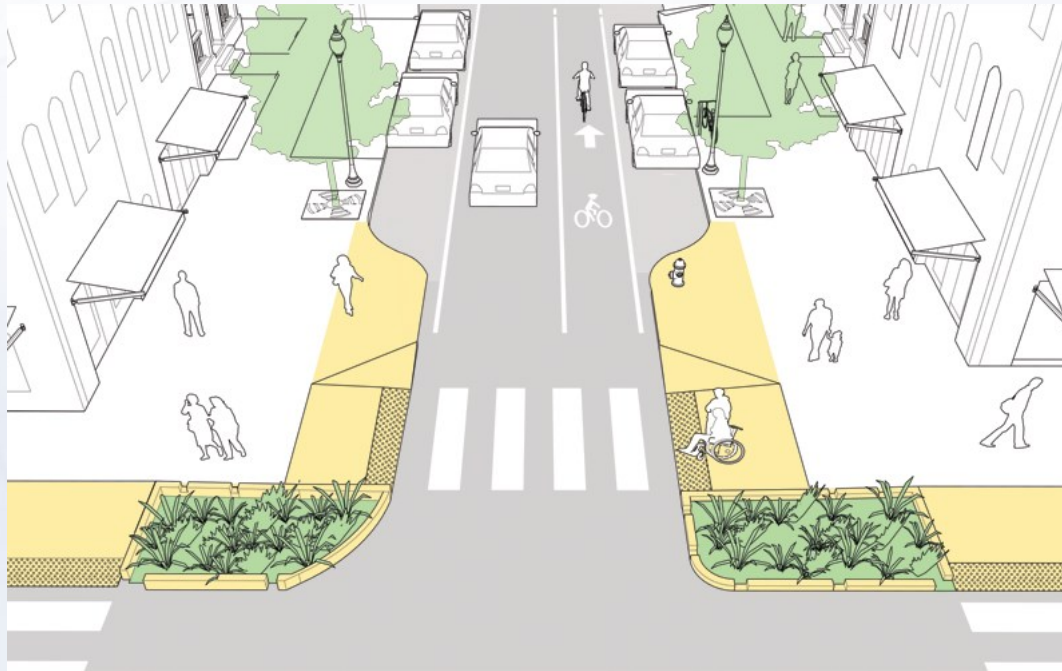


- Η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας (χωρίς διαμπερή κίνηση) και η επαναφορά της γειτονιάς

Οι Δήμοι πρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα για μεταφορικό έργο και κινητικότητα σε όλες τις συνθήκες και να είναι σε θέση να διαχειριστούν ακραία γεγονότα.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ



- οριοθέτηση στάθμευσης
- αποτροπή παράνομων σταθμεύσεων
- οριοθέτηση ραμπών ΑΜΕΑ
- ασφαλέστερες πεζοδιαβάσεις
- αισθητική αναβάθμιση
- αυξάνονται οι ορατότητες
- αυξάνεται η κυκλοφοριακή ικανότητα στις προσβάσεις

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΕΡΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
«ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕ» ΤΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ

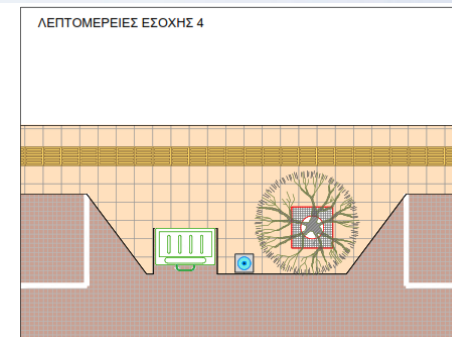
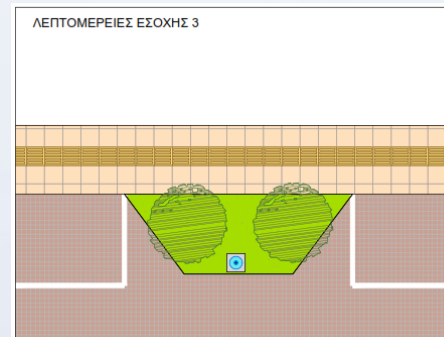
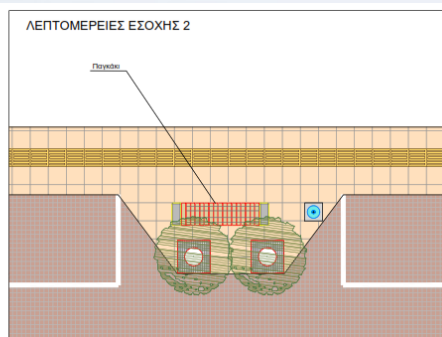
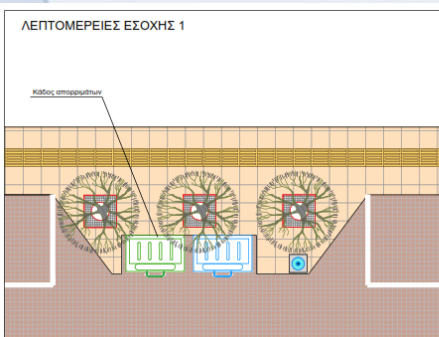
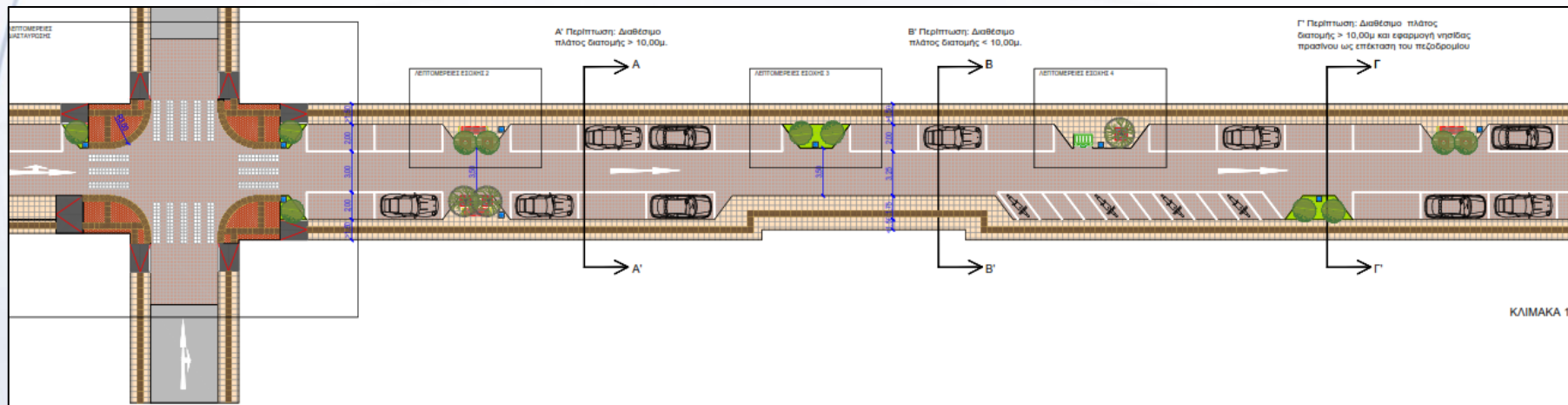
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

- τοπική επέκταση πεζοδρομίων
- μεταφορά δένδρων και αστικού εξοπλισμού εκτός διάδρομου πεζών
- χωροθέτηση υπόγειων/υπέργειων κάδων απορριμμάτων
- χωροθέτηση πεζοδιάβασης



Δικαιότερη Ανακατανομή του Δημόσιου Χώρου
«ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕ» ΤΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



ΠΑΡΚΑ ΣΤΟΝ
ΔΡΟΜΟ

PARKLETS



Δικαιότερη Ανακατανομή του
Δημόσιου Χώρου

ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕ 2-3 ΘΕΣΕΙΣ
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

«ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕ» ΤΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

- Δημιουργία υπερυψωμένης ή μη πεζοδιάβασης σε συνέχεια πεζοδρόμου
- Τοπική επέκταση πεζοδρομίων εις βάρος της στάθμευσης
- Δημιουργία νησίδας για χώρο αναμονής πεζών

ΠΡΙΝ



ΜΕΤΑ



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

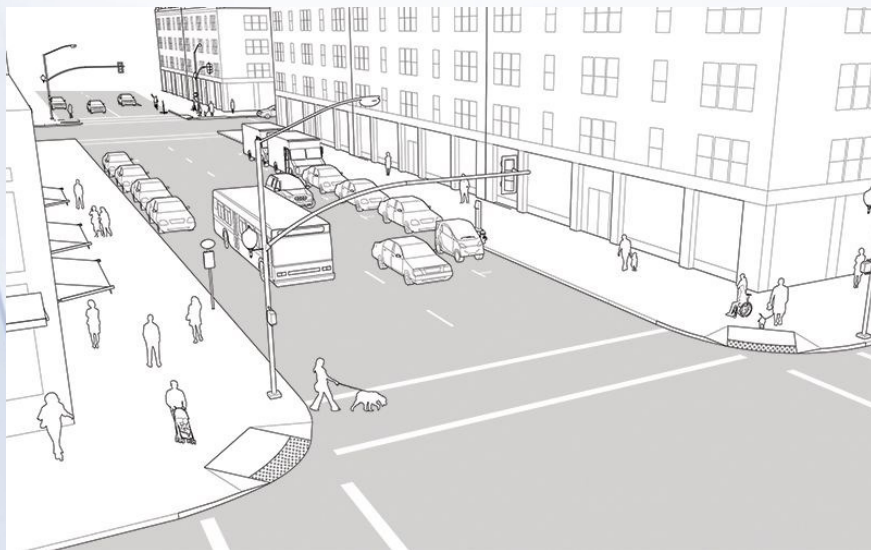


- Δικαιότερη Ανακατανομή του Δημόσιου Χώρου
- Δημιουργούμε χώρους συνάθροισης κοινού χωρίς πολυδάπανες κατασκευές
- Ο ανασχεδιασμός μίας διασταύρωσης μπορεί να δημιουργήσει μια νέα μικρή ή μεγάλη πλατεία

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

- Δημιουργία υποδομών για λεωφορείο και ποδήλατα
- Οριοθέτηση στάθμευσης σε εσοχές
- Ασφαλέστερες πεζοδιαβάσεις

ΠΡΙΝ



ΜΕΤΑ



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

- τοπική επέκταση πεζοδρομίων για χωροθέτηση στάσης λεωφορείων χωρίς να παρεμποδίζεται ο διάδρομος κίνησης πεζών



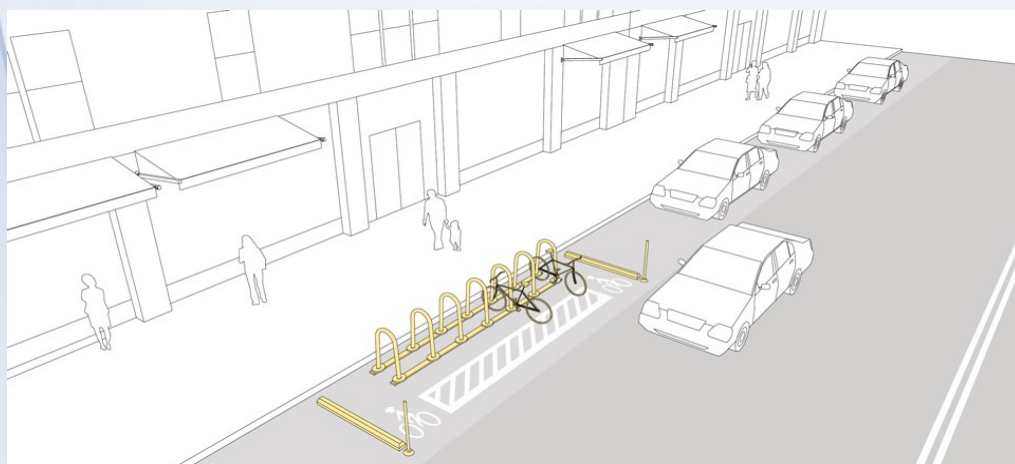
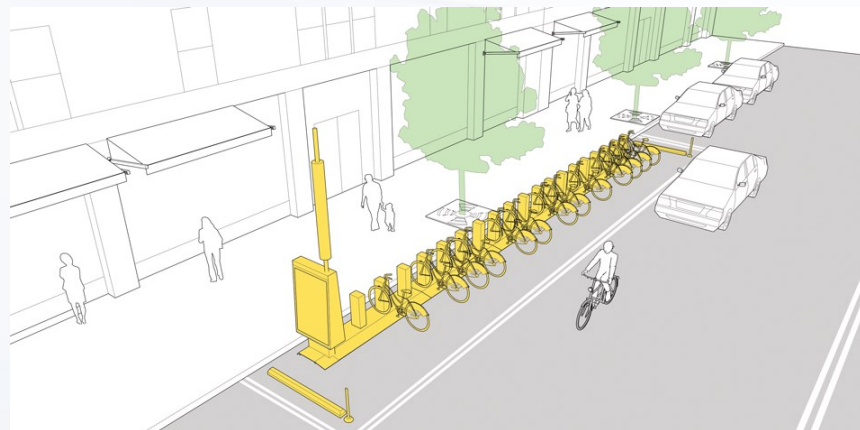
Λειτουργικότερη Ανακατανομή
του Δημόσιου Χώρου

«ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕ» ΤΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΕΥΝΟΟΥΜΕ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

- ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ
- BIKE SHARING
- ΠΟΔΗΛΑΤΟΣΤΑΣΙΑ



ΟΔΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΜΜΜ, ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

**Μετατροπή κεντρικής
αρτηρίας σε οδό όπου θα
επιτρέπεται μόνο η
κυκλοφορία:**

- ✓ πεζών
- ✓ ΜΜΜ
- ✓ οχημάτων έκτακτης
ανάγκης
- ✓ ποδηλάτων
- ✓ οχημάτων
μικροκινητικότητας
- ✓ ταξί (υπό προϋποθέσεις)

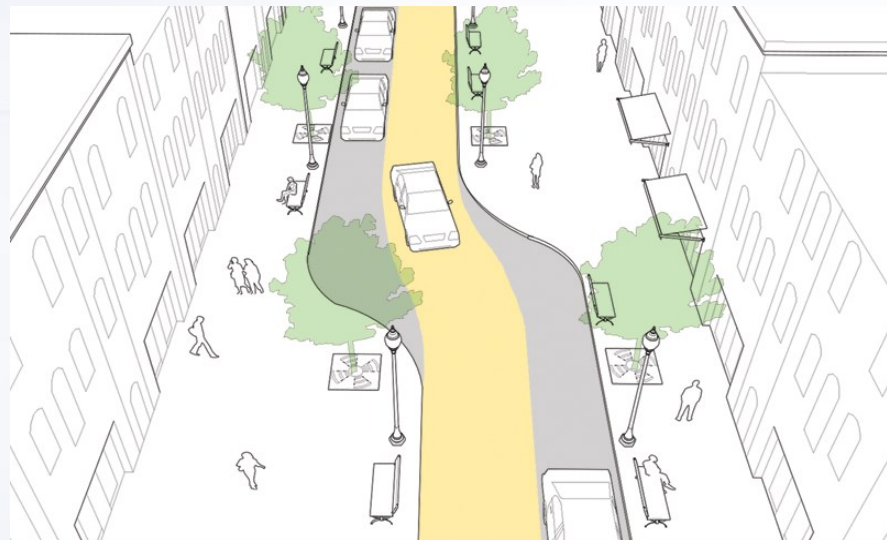


ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ

ΠΡΙΝ



ΜΕΤΑ



ΜΕΤΑ



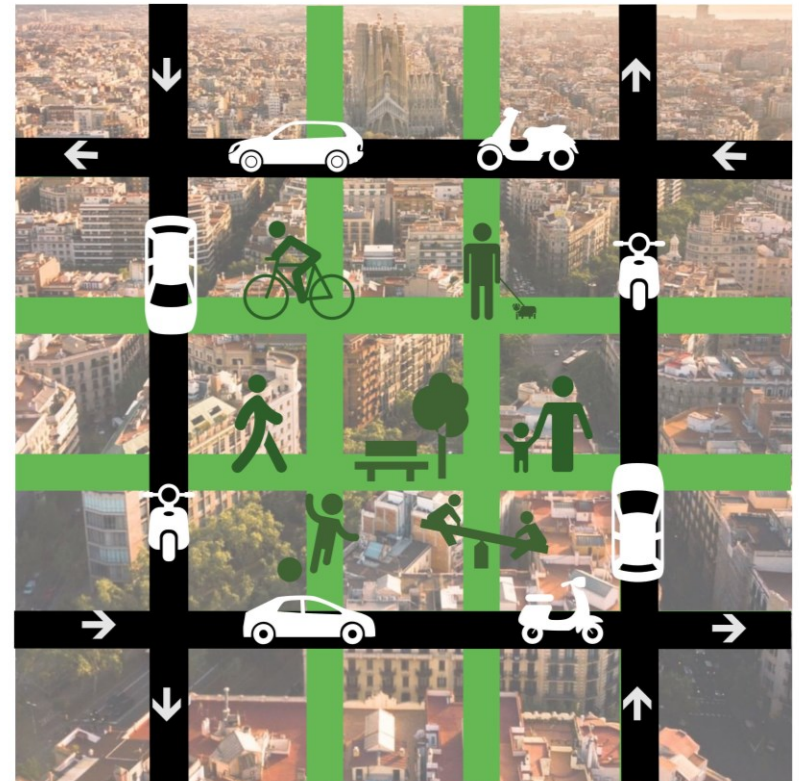
ΥΠΕΡ- ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΑ (SUPERBLOCKS)

Το υπερ-οικοδομικό τετράγωνο εφαρμόζεται:

- σε πυκνοκατοικημένες περιοχές κατοικίας σε μεγάλες πόλεις
- όπου είναι εφικτή η **σημαντική μείωση των θέσεων στάθμευσης** παρά την οδό
- ή όπου μπορούν να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης εκτός οδού

Επιτυγχάνεται **σημαντική αύξηση του δημόσιου ελεύθερου χώρου**

Συνήθως απαιτούνται **εκτεταμένες πολεοδομικές παρεμβάσεις** (αλλαγή χρήσεων γης, πεζοδρομήσεις κτλ)



**ΟΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΙ
ΣΥΖΗΤΟΥΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΝ**

**Υφιστάμενη Κατάσταση και Προοπτικές
ΗΜΕΡΙΔΑ ΣΕΣ - 27 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2025**



**Σύλλογος
Ελλήνων
Συγκοινωνιολόγων**

ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ
**Διαχείριση των Μετακινήσεων σε
Μητροπολιτικό επίπεδο**

ΘΑΝΑΣΗΣ ΤΣΙΑΝΟΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΕΣ