

# Ηλεκτρική λεωφορειακή γραμμή ταχείας διέλευσης θα συνδέει Συγγρού - Φιξ με ίδρυμα «Σ. Νιάρχος». Ο ρόλος του ΟΑΣΑ

2024/06/30 09:35 στην κατηγορία MMM

Με στόχο τη βελτίωση της κινητικότητας των πολιτών, ο ΟΑΣΑ έχει καταφέρει τα τελευταία χρόνια να συμμετέχει ως βασικός εταίρος σε διάφορα ευρωπαϊκά προγράμματα έρευνας για τον σχεδιασμό, την ανάπτυξη και παροχή καινοτόμων συγκοινωνιακών υπηρεσιών.

Στο πλαίσιο μάλιστα υλοποίησης των ερευνητικών αυτών προγραμμάτων που χρηματοδοτούνται από το πρόγραμμα Horizon 2020, ο ΟΑΣΑ συνεργάζεται στενά και με πολλά πανεπιστημιακά ιδρύματα της χώρας, όπως το ΕΜΠ, το Πανεπιστήμιο Αιγαίου και το Πολυτεχνείο Κρήτης.

Τα προγράμματα αυτά, αρκετά εκ των οποίων βρίσκονται σε εξέλιξη ή πρόκειται να υλοποιηθούν σύντομα, έχουν να κάνουν με πιλοτικές εφαρμογές συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας με σκοπό τη βέλτιστη μεταφορά επιβατών.

## EBRT 2030

Ένα από τα πιο σημαντικά ερευνητικά προγράμματα, στα οποία συμμετέχει ο ΟΑΣΑ, είναι το EBRT2030, που περιλαμβάνει ευρεία πιλοτική εφαρμογή στην Αθήνα.

Η ηλεκτρική λεωφορειακή γραμμή ταχείας διέλευσης «**e-BRT (electric Bus Rapid Transit)**» θα συνδέει τον Σταθμό Μετρό Συγγρού-Φιξ με το Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος (ΚΠΙΝΣ) στην Αθηναϊκή Ριβιέρα και θα έχει ως στόχο να παρουσιάσει **μια καινοτόμα ιδέα υβριδικής φόρτισης**, η οποία θα προσπαθήσει να εκμεταλλευτεί το υφιστάμενο εναέριο δίκτυο **των τρόλεϊ για τη φόρτιση ηλεκτρικών λεωφορείων**.

Η γραμμή αυτή θα παρέχει μια αποτελεσματική και μηδενικής εκπομπής CO2 συγκοινωνιακή σύνδεση με το ΚΠΙΝΣ, τη Στέγη του Ίδρυματος Ωνάση και άλλα σημεία ενδιαφέροντος, κατά μήκος του οδικού άξονα της Λεωφόρου Συγγρού, καθώς και μια επιπλέον ηλεκτροκίνητη σύνδεση υπηρεσιών υψηλού επιπέδου για τις Συγκοινωνίες Αθηνών.

Τα άκρα της γραμμής θα συνδέονται στον βορρά με το Μετρό (σταθμός Συγγρού-Φιξ) και στον νότο με το Τραμ, δημιουργώντας μια πλήρως «ηλεκτρική» αλυσίδα δημόσιων μέσων μεταφοράς.

Πέραν της πιλοτικής εφαρμογής της Αθήνας, το έργο περιλαμβάνει δοκιμές σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, όπως το Αϊντχόβεν, το Άμστερνταμ, η Βαρκελώνη, η Πράγα, το Ρίμινι, αλλά και εκτός Ευρώπης, όπως η Μπογκοτά.

Για την πιλοτική εφαρμογή προβλέπεται να αξιοποιηθούν δύο υβριδικά ηλεκτρικά λεωφορεία της εταιρείας TEMSA-SKODA (που συμμετέχει ως εταίρος στο ευρωπαϊκό έργο EBRT2030), τα οποία θα έχουν δυνατότητα φόρτισης και από το εναέριο δίκτυο των τρόλεϊ.

Ταυτόχρονα, ο ΟΑΣΑ θα έχει άμεση συνεργασία με τη θυγατρική του ΟΣΥ, η οποία συμμετέχει στο έργο ως συνδεδεμένη εταιρική οντότητα, καθώς και με την Ομάδα ISENSE του Ερευνητικού Πανεπιστημιακού Ινστιτούτου Συστημάτων Επικοινωνιών και Υπολογιστών (ΕΠΙΣΕΥ), και το Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής (ΕΣΤε) του ΕΜΠ.

## **FRONTIER**

Το FRONTIER αφορά στον σχεδιασμό καινοτόμων συστημάτων και στρατηγικών διαχείρισης κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση έκτακτων συμβάντων. Ο πιλότος στην Αθήνα περιλαμβάνει την ανάπτυξη και δοκιμή:

\*ειδικής εφαρμογής για την παραγωγή συνεργατικών σχεδίων απόκρισης σε έκτακτα κυκλοφοριακά συμβάντα ανάμεσα σε ΟΑΣΑ, Ελληνικό Μετρό και Αττικές Διαδρομές,

\*«mobile app» για αποστολή προσωποποιημένων προτάσεων για τις μετακινήσεις των επιβατών στο δίκτυο κατά την εμφάνιση απρόσμενων συμβάντων.

## **CONDUCTOR**

Στόχος του CONDUCTOR είναι ο σχεδιασμός και η δοκιμή προηγμένων μεθόδων υψηλού επιπέδου για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και του στόλου οχημάτων με χρήση εργαλείων τεχνητής νοημοσύνης, οι οποίες θα επιτρέψουν στους συγκοινωνιακούς φορείς να βελτιστοποιήσουν τις δυνατότητές τους, στο πλαίσιο της Συνεργατικής, Συνδεδεμένης και Αυτοματοποιημένης Κινητικότητας.

## **PISTIS**

Το PISTIS στοχεύει στην ανάπτυξη μια πλατφόρμας (data space) για την κοινή χρήση δεδομένων σχετικών με το incoming traffic σε αεροδρόμια, που θα εγγυάται την

ασφαλή, αξιόπιστη και ελεγχόμενη ανταλλαγή των διαθέσιμων στοιχείων. Στην πιλοτική εφαρμογή της Αθήνας, ο ΟΑΣΑ συνεργάζεται με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΑΙΑ) και τη ΔΑΕΜ του Δήμου Αθηναίων για την ανταλλαγή δεδομένων με σκοπό τη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης.

Μέσω αυτής της εφαρμογής, τα αποτελέσματα της ανάλυσης θα επαναπροωθούνται στους συμμετέχοντες φορείς για να μπορέσουν να βελτιώσουν τις υπηρεσίες τους προς τους μετακινούμενους.

Στην περίπτωση του αεροδρομίου, αυτό μπορεί να επιτευχθεί συνδυάζοντας δεδομένα για την εισερχόμενη επιβατική κίνηση προς το αεροδρόμιο μέσω στοιχείων από λεωφορεία αστικών συγκοινωνιών (δηλαδή λεωφορειακές γραμμές Χ93, Χ95, Χ96 & Χ97) και δεδομένων που σχετίζονται με την υπηρεσία από τον χειριστή υπηρεσιών αεροδρομίου (GOLDAIR) (π.χ. αναμενόμενη ουρά, διαθεσιμότητα γκισέ check-in, στελέχωση σημείου ελέγχου ασφαλείας), καθώς και πληροφορίες πτήσεων και καιρού κ.λπ.

Μιλώντας στο Αθηναϊκό-Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΑΣΑ, κ. Γιώργος Σπηλιόπουλος, σχετικά με τη συμμετοχή του Οργανισμού στα ερευνητικά αυτά προγράμματα, υπογράμμισε «η αξιοποίηση της διεθνούς εμπειρίας στον τομέα ανάπτυξης καινοτόμων συγκοινωνιακών υπηρεσιών και οι συνέργειες στον χώρο της έρευνας με τα ελληνικά πανεπιστημιακά ιδρύματα, **αποτελούν μια από τις βασικές προτεραιότητες για τον ΟΑΣΑ.**

Αναδεικνύουν τον κοινωνικό του ρόλο και ταυτόχρονα θέτουν τις βάσεις για την ανάπτυξη ενός δικτύου συνεργασιών σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Με την ενεργό συμμετοχή του ΟΑΣΑ στα ερευνητικά προγράμματα, στοχεύουμε στη βελτίωση της εμπειρίας των επιβατών και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στην Αθήνα».