

Β. Οικονόμου: Ενιαίο Ρυθμιστικό Κέντρο Κυκλοφορίας για την Αττική

2024/11/24 12:13 στην κατηγορία ΜΜΜ

Η αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας στον Κηφισό από τα 4 με 5 χιλιάδες φορτηγά που κινούνται εκεί ημερησίως, μέσω της μεταφοράς από το Βοτανικό στη Φυλή μικρομεσαίων επιχειρήσεων και logistics, είναι ένα από τα πλάνα που εξετάζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τονίζει ο υφυπουργός Βασίλης Οικονόμου σε συνέντευξη του στο ΑΠΕ-ΜΠΕ.

Όπως σημειώνει “αυτή η μεταφορά θα γίνει τα επόμενα δύο χρόνια, δηλαδή μέχρι το 2026, με επιχορήγηση από το Ταμείο Ανάκαμψης και θα βοηθήσει άμεσα στο ζήτημα του κυκλοφοριακού”. Παράλληλα τονίζει ότι απαιτείται ένα ενιαίο ρυθμιστικό κέντρο της κυκλοφορίας σε όλη την Αττική.

Για τον υφιστάμενο δακτύλιο, ο κ. Οικονόμου τονίζει ότι “εξυπηρετούσε ανάγκες άλλων εποχών και είναι ανεπίκαιρος πλέον. Το σύστημα που εφαρμόζεται ανελλιπώς από το '82 έχει εδώ και αρκετά χρόνια ξεπεράσει τα όρια της αντοχής του”.

Ο υφυπουργός δηλώνει ότι έως τον Ιούνιο του 2025, **θα έχει ολοκληρωθεί η δρομολόγηση 951 νέων σύγχρονων λεωφορείων στην Αττική**, που θα ανέρχεται στο 75% του στόλου, ενώ μέχρι το 2027 θα έχει επιτευχθεί η πλήρης ανανέωση του στόλου των οχημάτων.

Ταυτόχρονα, στη Θεσσαλονίκη ο ΟΑΣΘ έχει βγάλει στην κυκλοφορία 110 ηλεκτρικά νέα λεωφορεία, ενώ υπάρχει η πρόβλεψη για 220 λεωφορεία leasing και 225 ηλεκτρικά μέχρι το 2027.

Για τον Νέο Συγκοινωνιακό Χάρτη υπογραμμίζει ότι “**οδηγεί στην αναδιάρθρωση του συγκοινωνιακού δικτύου της Αττικής και στηρίζεται σε πέντε κεντρικούς άξονες**: 1. τη βιώσιμη κινητικότητα, 2. την προσβασιμότητα, 3. τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών 4. και την προστασία του περιβάλλοντος, 5. την θέσπιση της αστικής συγκοινωνίας για όλη την Αττική.

Τονίζει επίσης ότι “ένα από τα πολύ βασικά στοιχεία του νέου Κ.Ο.Κ. είναι η προστασία των μοτοσικλετιστών, καθώς επιδιώκουμε την μεγαλύτερη ασφάλεια των αναβατών με την καθολική χρήση του κράνους. Παράλληλα, προχωράμε στη μείωση της ταχύτητας στον αστικό ιστό”.

Ρύθμιση στον νέο Κ.Ο.Κ υπάρχει και για τα ηλεκτροκίνητα πατίνια για τα οποία καθορίζεται όριο ταχύτητας μέχρι τα 25 km/h και με υποχρεωτική χρήση κράνους.

Ερ: κ. Οικονόμου τι περιλαμβάνει ο Νέος Συγκοινωνιακός Χάρτης της Αττικής και πως μπορεί να συμβάλει στην μετακίνηση των πολιτών που αντιμετωπίζουν έναν καθημερινό Γολγοθά;

Απ: Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το κυκλοφοριακό είναι μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές της χώρας μας. Ειδικότερα στην Αττική, αποτελεί ένα από τα βασικά προβλήματα για την καθημερινότητα των πολιτών, με υπέρογκο παραγωγικό, οικονομικό και ψυχοκοινωνικό κόστος.

Είναι ζήτημα ευθύνης και απαιτεί σοβαρά μελετημένες και καλά τεκμηριωμένες παρεμβάσεις. Με τη δημιουργία του Νέου Συγκοινωνιακού Χάρτη στοχεύουμε στη δημιουργία ενός νέου συστήματος μεταφορών στην Αττική, επικεντρωμένο στις Δημόσιες Συγκοινωνίες, με ορίζοντα και λύσεις για την επόμενη εικοσαετία.

Ο χάρτης αυτός δεν αποτελεί ένα νέο σύστημα διαχείρισης των μετακινήσεων, μια απλή διαδικασία ανανέωσης, αλλά ένα ολιστικό σχέδιο για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής όλων των πολιτών.

Ο **Νέος Συγκοινωνιακός Χάρτης** οδηγεί στην αναδιάρθρωση του συγκοινωνιακού δικτύου της Αττικής και στηρίζεται σε πέντε κεντρικούς άξονες:

1. τη βιώσιμη κινητικότητα, 2. την προσβασιμότητα, 3. τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών 4. και την προστασία του περιβάλλοντος, 5. την θέσπιση της αστικής συγκοινωνίας για όλη την Αττική, δημιουργώντας τη νέα, σύγχρονη πραγματικότητα που αξίζουν και δικαιούνται οι πολίτες.

Ερ.: Συζητάτε κάποιο σχέδιο στο υπουργείο μεταφορών και υποδομών για παρεμβάσεις στο κυκλοφοριακό; Κάποια επείγοντα μέτρα;

Απ: Στον άμεσο σχεδιασμό μας είναι η αποσυμφόρηση κυκλοφορίας στον Κηφισό, ο οποίος αποτελεί έναν κομβικό δρόμο για την πρωτεύουσα. Υπάρχει ένα πλάνο μεταφοράς των μικρομεσαίων εμπορικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον Βοτανικό στο πάρκο logistics στη Φυλή. Αυτή η μεταφορά θα γίνει τα επόμενα δύο χρόνια, ήτοι το 2026, με επιχορήγηση από το Ταμείο Ανάκαμψης και θα βοηθήσει άμεσα στο ζήτημα του κυκλοφοριακού.

Από το έργο αυτό θα μειωθεί σημαντικά η κίνηση των φορτηγών καθώς αυτά τα 4.000 - 5.000 φορτηγά που κάθε μέρα που κινούνται στον Κηφισό και είναι υπεύθυνα για τον μεγαλύτερο όγκο της κίνησης που ζούμε όλοι οι υπόλοιποι, θα πηγαίνουν πλέον στο πάρκο logistics της Φυλής.

Πρόκειται για ένα πολύ μεγάλο αναπτυξιακό έργο, το οποίο με τον σύγχρονο τρόπο όπως θα διαμορφωθεί, θα δημιουργήσει πολύ καλύτερες συνθήκες στην καθημερινότητα μας. Εκτός από αυτή την πρωτοβουλία καταλαβαίνεται ότι απαιτείται μια συνολικότερη προσέγγιση του κυκλοφοριακού και στο Υπουργείο μας εξετάζουμε την δημιουργία ενός ενιαίου Ρυθμιστικού Κέντρου της κυκλοφορίας της Αττικής το οποίο θα μπορεί να λειτουργεί ολιστικά και όχι απρόσκοπτα στην ρύθμιση της κυκλοφορίας στους δρόμους της Αττικής.

Ερ: Πότε υπολογίζετε ότι θα έχει ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός για την προμήθεια των νέων λεωφορείων που θα ανακουφίσουν το λεκανοπέδιο;

Απ: Μέχρι σήμερα 270 νέα λεωφορεία έχουν ενσωματωθεί μόνο στον στόλο των αστικών συγκοινωνιών της Αττικής. 130 νέα, σύγχρονα λεωφορεία αντιρρυπαντικής τεχνολογίας αστικού τύπου, κατηγορίας EURO VI, που εξυπηρετούν συνολικά 63 περιαστικές λεωφορειακές γραμμές της Ανατολικής Αττικής, 140 νέα ηλεκτρικά λεωφορεία τα οποία δρομολογούνται σε κεντρικές περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά, καθώς επίσης και σε όμορους Δήμους τους.

Παράλληλα, ως τον Ιούνιο του 2025, θα έχει ολοκληρωθεί η δρομολόγηση 951 νέων σύγχρονων λεωφορείων στην Αττική, που θα ανέρχεται στο 75% του στόλου, ενώ μέχρι το 2027 θα έχει επιτευχθεί η πλήρης ανανέωση του στόλου των οχημάτων.

Ταυτόχρονα, στη Θεσσαλονίκη ο ΟΑΣΘ έχει βγάλει στην κυκλοφορία 110 Ηλεκτρικά νέα λεωφορεία, ενώ υπάρχει η πρόβλεψη για 220 λεωφορεία leasing και 225 ηλεκτρικά μέχρι το 2027. Ο στόχος μας είναι να προχωρήσουμε στην πλήρη αντικατάσταση του στόλου των παλιών λεωφορείων με σύγχρονα λεωφορεία, τα οποία θα είναι όλα φιλικά προς το περιβάλλον θα έχουν επαρκή κλιματισμό και θα διαθέτουν πλήρη προβασιμότητα για τους συμπολίτες μας με αναπηρία.

Νομίζω ότι οι πολίτες οι οποίοι ήδη έχουν μπει σε αυτά τα λεωφορεία διαπιστώνουν την πολύ μεγάλη αλλαγή στην ποιότητα της μετακίνησής τους. Θα συνεχίσουμε τις

επενδύσεις στη δημόσια συγκοινωνία, η οποία πρόκειται για μια τεράστια επένδυση, της τάξης των 2 δισεκατομμυρίων ευρώ, η οποία γίνεται για πρώτη φορά στα χρονικά καθώς ποτέ άλλοτε δεν έχει επενδύσει το κράτος τόσα χρήματα για τη δημόσια συγκοινωνία και τη βελτίωση της καθημερινότητας του πολίτη στις μετακινήσεις.

Ερ: Θεωρείται ότι ο υφιστάμενος δακτύλιος που βρίσκεται από τη δεκαετία του 80 είναι επαρκής ή πρέπει να αλλάξει; Πρέπει να υπάρξουν και κάποιες άλλες απαγορεύσεις Σε ορισμένες κατηγορίες αυτοκινήτων;

Απ: Ο Δακτύλιος εξυπηρετούσε ανάγκες άλλων εποχών. Είναι ανεπίκαιρος πλέον ο αρχικός του σχεδιασμός και η τήρησή του δεν αποφέρει τα οφέλη που απαιτούμε από τη χρήση του. Το σύστημα που εφαρμόζεται ανελλιπώς από το '82 έχει εδώ και αρκετά χρόνια ξεπεράσει τα όρια της αντοχής του, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να ανταπεξέλθει στην ρύθμιση της ροής της κίνησης στο κέντρο της πρωτεύουσας. Εργαζόμαστε μεθοδικά, ώστε τεκμηριωμένα να προωθήσουμε σύντομα το σχέδιο που θα οδηγήσει σε καλύτερες λύσεις για το κέντρο της πρωτεύουσας.

Ερ: Πόσο θα βοηθήσουν οι εκατοντάδες κάμερες που μπαίνουν σε λειτουργία στα φανάρια κι άλλα κομβικά σημεία των οδικών αρτηριών της πρωτεύουσας;

Απ: Η τοποθέτηση καμερών θα γίνει στρατηγικά σε επικίνδυνα σημεία. Σε σημεία των δρόμων με υψηλή επικινδυνότητα ατυχημάτων, σε λεωφορειογραμμές και σε φανάρια ώστε να υπάρχει ενισχυμένη διαφύλαξη της Δημόσιας Συγκοινωνίας, αποτροπή παραβατικών συμπεριφορών στην οδική ασφάλεια και να μας δώσει την δυνατότητα για διενέργεια μεγαλύτερου όγκου ελέγχων.

Οι κάμερες δεν στοχεύουν στην επιβολή προστίμων αλλά στη δημιουργία ενός ασφαλούς οδικού δικτύου. Θέλουμε αυτές οι συσκευές να λειτουργήσουν αποτρεπτικά, να ενισχύσουν την υπεύθυνη οδηγική συμπεριφορά και να συμβάλουν στην καλλιέργεια μιας νέας οδικής κουλτούρας στην οποία επενδύει το υπουργείο μας.

Ερ: Ποια είναι τα νέα δεδομένα και παρεμβάσεις που φέρνει ο νέος κώδικας οδικής κυκλοφορίας; Θα αυστηροποιούνται μόνον οι ποινές ή θα υπάρχουν κι άλλες παρεμβάσεις;

Απ: Ένα από τα πολύ βασικά στοιχεία του νέου Κ.Ο.Κ. είναι η προστασία των μοτοσικλετιστών καθώς επιδιώκουμε την μεγαλύτερη ασφάλεια των αναβατών με την, καθολική χρήση του κράνους. Το κράνος αποτελεί βασικό μέσο προστασίας, και η χρήση του για εμάς είναι αδιαπραγμάτευτη.

Η ασφάλεια του μοτοσικλετιστή είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη χρήση κράνους,

και αυτό δεν πρόκειται απλώς για έναν νομικό κανόνα, αλλά για έναν κανόνα ζωής. Η εικόνα του μοτοσικλετιστή που κυκλοφορεί χωρίς κράνος, πολλές φορές μεταφέροντας ένα παιδί, είναι απαράδεκτη, δίνει λάθος παράδειγμα στις επόμενες γενιές και θα εκλείψει από τους ελληνικούς δρόμους.

Παράλληλα, προχωράμε στη μείωση της ταχύτητας στον αστικό ιστό. Είναι σημαντικό να γίνει κατανοητό ότι η ταχύτητα πρέπει να μειωθεί, καθώς τα περισσότερα ατυχήματα συμβαίνουν στις πόλεις, με το 74% αυτών να προκαλούν νεκρούς ή τραυματίες.

Η μείωση της ταχύτητας είναι ένα κρίσιμο μέτρο για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Προσοχή όμως, μιλάμε για το όριο ταχύτητας εντός αστικού ιστού και όχι σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας ή αυτοκινητόδρομους. Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας παράλληλα θα προβλέπει τον εξορθολογισμό, την ομαδοποίηση και τη διαβάθμιση των ποινών για τις παραβάσεις οδικής ασφάλειας, χωρίς ωστόσο να επιδεικνύει έναν στείρα τιμωρητικό χαρακτήρα.

Στόχος είναι η εξοικείωση των οδηγών και η ενσυνείδητη αποδοχή από αυτούς ενός σύγχρονου πλαισίου οδικής ασφάλειας, η οποία αφορά τόσο τους ίδιους όσο και τους πεζούς, η επιβολή δίκαιων ποινών, που να αντιστοιχούν στην επικινδυνότητα της κάθε παράβασης, και η επακόλουθη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τα πρόστιμα, αλλά και της είσπραξης αυτών. Ο νέος ΚΟΚ πρεσβεύει ταυτόχρονα, εκτός κάποιων λίγων εξαιρέσεων, την απενοχοποίηση των οχημάτων και την υπευθυνότητα του οδηγού.

Ερ: Τι προβλέπει ο νέος ΚΟΚ για τα ηλεκτρικά πατίνια;

Απ: Δημιουργούμε ασφαλείς και εκτεταμένους ποδηλατόδρομους και πεζόδρομους στον αστικό και περιαστικό ιστό των πόλεων, ενθαρρύνοντας τις ήπιες μορφές μετακίνησης με περπάτημα, ποδήλατο, τροχοσανίδες και πατίνια, έχοντας φυσικά δημιουργήσει όσο το δυνατόν ασφαλέστερες συνθήκες. Ο Νέος ΚΟΚ υποστηρίζει τη μικροκινητικότητα αλλά θέτει συγχρόνως και όρια στην κίνηση των προσωπικών οχημάτων, έτσι ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια των οδηγών τους.

Σε ότι αφορά τα ηλεκτρικά πατίνια μιλάμε για ταχύτητα έως 25 km/h με απαραίτητο το κράνος και απαραίτητη τήρηση όλων των κανόνων ασφαλείας.