

Θ. Τσιάνος, ΣΕΣ: Να εφαρμοστεί πράσινος δακτύλιος στην Αθήνα

2024/12/02 07:10 στην κατηγορία MMM

Γενναίες αποφάσεις, όπως η εφαρμογή του πράσινου δακτυλίου στην Αττική με περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά κριτήρια, ζητά, με συνέντευξή του στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο Πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων Θανάσης Τσιάνος και τονίζει ότι ο υφιστάμενος δακτύλιος είναι παρωχημένος.

“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”, υπογραμμίζει ο κ. Τσιάνος, ενώ για τον βαρύ κυκλοφοριακό φόρτο στον Κηφισό αναφέρει ότι δεν λύνεται με παρεμβάσεις μόνο σε αυτόν τον άξονα, αλλά χρειάζεται πλέγμα παρεμβάσεων και στο οδικό δίκτυο και στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Γενικότερα χρειάζεται βελτίωση – επέκταση – αναβάθμιση των Μ.Μ.Μ στο σύνολο της Αττικής και η ανάγκη προώθησης των πολυτροπικών μετακινήσεων, όπως σημειώνει.

Ε: Κύριε πρόεδρε πως μπορεί να επιλυθεί το τεράστιο κυκλοφοριακό πρόβλημα που παρατηρείται κάθε μέρα στην Λεωφόρο Κηφισού;

Α: Η βελτίωση των καθυστερήσεων στην Λεωφ. Κηφισού, δεν λύνεται με παρεμβάσεις μόνο σε αυτόν τον άξονα. Χρειάζεται πλέγμα παρεμβάσεων στο ευρύτερο οδικό δίκτυο και στα Μ.Μ.Μ.. Μιλάμε για δίκτυα και όχι για μεμονωμένους δρόμους. Και αυτό γιατί ο χρήστης επιλέγει πάντα την συντομότερη διαδρομή. Είναι κρίσιμο η συντομότερη διαδρομή να γίνεται είτε μέσω Μ.Μ.Μ. είτε μέσω περιφερειακών δικτύων ελεύθερης ροής.

Η Λεωφ. Κηφισού πάντα θα λειτουργεί σε κορεσμό. Αλλά άλλο είναι να κάνεις την διαδρομή σε 30 λεπτά άλλο είναι να κάνεις την διαδρομή σε 1 ώρα. Οι μεγάλες καθυστερήσεις στην Λεωφ. Κηφισού θα πρέπει να μειωθούν, διότι επιβαρύνουν και τους υπόλοιπους οδικούς άξονες (π.χ. Θηβών, Λεωφ. Κηφισίας κ.α.) από οδηγούς που ψάχνουν να βρουν εναλλακτικές διαδρομές.

Ειδικότερα για την λειτουργία και την διαχείριση της Λεωφ. Κηφισού υπάρχουν στο τραπέζι για εμάς τους συγκοινωνιολόγους, πολλά εργαλεία και προτάσεις τα οποία

θα πρέπει να μελετηθούν ώστε να δρομολογηθούν ενέργειες.

Η τελευταία μελέτη που γνωρίζουμε ότι έχει εκπονηθεί από το Δημόσιο για την Λεωφ. Κηφισού ήταν το έτος 2007, στην οποία συμμετείχα και εγώ.

Προέβλεπε αύξηση των λωρίδων κυκλοφορίας στο τμήμα μεταξύ της Αττικής Οδού έως «τρεις γέφυρες» από τρεις σε τέσσερις λωρίδες, ως προσωρινό μέτρο, διότι σε βάθος χρόνου, όπως αναφέρει η μελέτη, ούτε οι 4 λωρίδες δεν θα ήταν αρκετές. Η μελέτη αυτή δεν υλοποιήθηκε.

Προέβλεπε την ανακατασκευή 2 υφιστάμενων τεχνικών έργων (γέφυρας Αχαρνών και Βρυούλων), ώστε να απελευθερωθεί χώρος για την τέταρτη λωρίδα. Σήμερα που έχουν αυξηθεί σημαντικά οι κυκλοφοριακοί φόρτοι, η υλοποίηση της συγκεκριμένης μελέτης πιθανόν να προκαλέσει σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα κατά την διάρκεια κατασκευής.

Ωστόσο θα πρέπει να εξεταστεί. Επίσης η ίδια μελέτη για την Λεωφ. Κηφισού, ως «μόνιμη λύση» πρότεινε νέα οδικά έργα ως αναγκαία, όπως η κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα - Θήβα, η αναβάθμιση της Περιφερειακής Αιγάλεω και η σύνδεσή της με τη Περιφερειακή Λεωφόρο Σχιστού καθώς και η επέκταση της Λεωφ. Κύμης. Τίποτα από όλα αυτά δεν έχει υλοποιηθεί. Ωστόσο, κάποια έχουν ήδη πρόσφατα δρομολογηθεί και κάποια είναι στον «σχεδιασμό» του Υπουργείου.

Η αναγκαιότητα δε του άξονα Ελευσίνα Θήβα είχε ήδη επισημανθεί (και μελετηθεί το σύνολο των έργων) από το 1984 από σχετική μελέτη η οποία είχε εντοπίσει το πρόβλημα που υπήρχε ήδη στην Ε.Ο.1 και τη Λ. Κηφισού και θεωρούσε απαραίτητη την κατασκευή του νέου αυτοκινητοδρόμου μέχρι το έτος 2000.

Η δε επέκταση της Λεωφ. Κύμης (που πρόσφατα έγινε και ο διαγωνισμός για την κατασκευή της) ήταν σχεδιασμένη να λειτουργήσει πριν την ολοκλήρωση της Αττικής Οδού.

Σήμερα ξαναερχόμαστε πάλι στα ίδια. Είναι πράγματι χρήσιμη η εφαρμογή βελτιωτικών παρεμβάσεων με στόχο την αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας της Λ. Κηφισού και την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας της, ως προσωρινό μέτρο, έως ότου κατασκευασθούν νέα οδικά έργα και έως ότου γίνουν όλες οι απαιτούμενες αναβαθμίσεις στα ΜΜΜ. Ειδικότερα η αναβάθμιση των Μ.Μ.Μ. στην Αττική είναι κρίσιμης σημασίας.

Ε: Ποια είναι αυτά τα άμεσα μέτρα που μπορεί να ληφθούν και αφορούν μόνο τον άξονα της Λεωφ. Κηφισού;

Α: Το πρώτο και βασικό μέτρο αποτελεί η αναβάθμιση της οδικής της ασφάλειας. Υπάρχει μελέτη ελέγχου οδικής ασφάλειας από το Υπουργείο Υποδομών και

Μεταφορών από το 2008, κατά την οποία έχουν προσδιοριστεί οι επικινδυνότητες και οι ενέργειες που πρέπει να γίνουν.

Παρόλα αυτά, και σε αυτήν την περίπτωση, σχεδόν τίποτα, δεν έχει γίνει. Αρνητικό ρόλο (σε αυτήν την μελέτη αλλά και στην προηγούμενη που ανέφερα) έπαιξε η αμέσως μετά την εκπόνηση της μελέτης, μεταφορά της αρμοδιότητας της Λεωφ. Κηφισού στην περιφέρεια χωρίς στελέχωση και οικονομικούς πόρους.

Τονίζω την οδική ασφάλεια, διότι ακόμα και μικροατυχήματα που γίνονται καθημερινά στην Λεωφ. Κηφισού δημιουργούν σημαντικές καθυστερήσεις.

Οι κάμερες αστυνόμευσης που πρέπει να μπουν στην Λεωφ. Κηφισού θα βοηθήσουν σημαντικά σε αυτήν την κατεύθυνση. Επίσης κρίσιμη είναι η άμεση απόκριση στα ατυχήματα με τον όσο δυνατό καλύτερο τρόπο, όπως και η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας σε κρίσιμα σημεία.

Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να παρθούν μέτρα για την διαχείριση της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να είναι και περιοριστικά στις ώρες αιχμής. Η αναμενόμενη μεταφορά των εγκαταστάσεων logistics από τον βοτανικό στην Φυλή θα βοηθήσει, αλλά από μόνο του δεν αρκεί.

Μέτρα βελτίωσης της λειτουργίας και της συχνότητας της Γραμμής 1 (ηλεκτρικός) και επέκτασης της βόρεια προς Βαρυμπόμπη και Άγιο Στέφανο επίσης είναι αναγκαία. Γενικότερα χρειάζεται βελτίωση – επέκταση – αναβάθμιση των Μ.Μ.Μ στο σύνολο της Αττικής και η ανάγκη προώθησης των πολυτροπικών μετακινήσεων.

Έχει ξεκινήσει σήμερα μια προσπάθεια αναβάθμισης των Μ.Μ.Μ. η οποία ωστόσο και αυτή θα πάρει χρόνο. Πρέπει να συνδυαστεί και με την υλοποίηση χώρων στάθμευσης ως σταθμούς μετεπιβίβασης στα ΜΜΜ.

Ξέρετε είναι πολλά αυτά που μπορούν να εξεταστούν και αφορούν σε συγκεκριμένα μέτρα. Δεν μου επιτρέπει ούτε η θέση μου, ούτε η επαγγελματική μου σταδιοδρομία να προχωρήσω σε πρόχειρες και μη τεκμηριωμένες συγκεκριμένες προτάσεις.

Ε: Πιστεύετε ότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα στην Αττική μπορεί να αντιμετωπιστεί μόνο με τον Κηφισό ή πρέπει να υπάρξουν ρυθμίσεις και σε άλλες κεντρικές λεωφόρους;

Α: Το πρόβλημα εντοπίζεται σε πολλές περιπτώσεις και το ένα επηρεάζει το άλλο. Είναι σαφές ότι απαιτούνται σημαντικά κονδύλια, ιδιαίτερα στην κατάσταση που είναι σήμερα το σύστημα μεταφορών, μετά από μια δεκαετία αποεπένδυσης (οικονομική κρίση). Αν θέλαμε να ιεραρχήσουμε τις παρεμβάσεις αυτές θα ήταν:

- * Μέτρα για την ασφάλεια των μεταφορών.
- * Συντήρηση και έξυπνη διαχείριση του υφιστάμενου δικτύου και Μ.Μ.Μ.
- * Αναβάθμιση και επέκταση των Μ.Μ.Μ.
- * Νέα περιφερειακά οδικά έργα με απώτερο σκοπό όλων την λήψη μέτρων βιώσιμης κινητικότητας (περιορισμός του ΙΧ) στο κέντρο των Δήμων.

Το ζητούμενο είναι ο πολίτης να μετακινείται γρήγορα και οικονομικά. Πρέπει να πάμε σε πολυτροπικές μετακινήσεις. Οποιοσδήποτε σχεδιάζει μόνο για Μ.Μ.Μ. ή μόνο για τα αυτοκίνητα ή μόνο για το ποδήλατο είναι βέβαιο ότι λειτουργεί αποσπασματικά και λανθασμένα.

Ε: Πριν από λίγες μέρες ο Υφυπουργός Μεταφορών Βασίλης Οικονόμου μας δήλωσε ότι ο δακτύλιος της Αθήνας είναι πια ξεπερασμένος. Συμφωνείτε με αυτήν την εκτίμηση και ποια λύση προτείνετε εσείς;

Α: Ναι συμφωνούμε. Ο δακτύλιος είναι ένα παρωχημένο μέτρο. Σε όλες τις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις τιμολογείται υψηλά η στάθμευση στο κέντρο και εφαρμόζεται πράσινος δακτύλιος με περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά κριτήρια. Είναι σκόπιμο να υπάρχουν πράσινες ζώνες (ή αλλιώς ζώνες χαμηλών εκπομπών) όπου θα απαγορεύεται η είσοδος στα οχήματα επισκεπτών (όχι κατοίκων) που εκπέμπουν υψηλούς ρύπους.

Αυτό θα ήταν μια γενναία πολιτική η οποία όμως 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. Είναι επίσης από τα μέτρα που θα πρέπει να βελτιώσεις πρώτα και την ποιότητα και χωρητικότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Σήμερα εκπονείται το στρατηγικό σχέδιο μεταφορών του ΟΑΣΑ. Είναι ένα σημαντικό βήμα. Οι έρευνες που γίνονται σήμερα στο πλαίσιο του στρατηγικού σχεδίου του ΟΑΣΑ αποτελούν απαραίτητο εργαλείο για την ανάπτυξη οποιουδήποτε νέου δακτυλίου.

Ε: Είστε αισιόδοξος ότι θα βελτιωθούν οι μετακινήσεις στην Αττική;

Α: 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. Χωρίς αυτόν τον φορέα δεν μπορώ να είμαι αισιόδοξος.