

---

## Σε «ασφυξία» το κυκλοφοριακό στην Αθήνα: Για 10 χλμ. θέλουμε περί τα 30 λεπτά/100 ώρες «χαμένου χρόνου» ετησίως στο δρόμο (πίνακες)

---

2025/01/28 10:56 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

---

Η Αθήνα κατατάσσεται όγδοη σε χρόνους διαδρομής 10 χιλιομέτρων στην Ευρώπη, σύμφωνα με στοιχεία που παρουσίασαν ο καθηγητής ΕΜΠ, Κωνσταντίνος Κεπαπτσόγλου και ο γενικός γραμματέας του ΣΕΣ, Κωστής Κουρέτας, κατά την ημερίδα του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), που πραγματοποιήθηκε χθες στο αμφιθέατρο του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως μετέδωσε το ΑΠΕ - ΜΠΕ.

Ο μέσος χρόνος για να διανύσει κανείς **10 χιλιόμετρα μέσα στην πόλη είναι σχεδόν 30 λεπτά, φέρνοντας την Αθήνα στην όγδοη θέση στην Ευρώπη.**

Στην πρώτη θέση βρίσκεται το Λονδίνο (33:17 λεπτά) και ακολουθούν Δουβλίνο (32:45), Βαρκελώνη (31:13), Βουκουρέστι (31:09), Μπορντώ (31:08), Βρυξέλλες (30:22) και Ρώμη (29:59).

# Σύμφωνα με την TomTom(TM)...

## Κέντρο

Country rank	World rank ▼	City	Average travel time per 10 km ▼	Change from 2023 ▼	Time in rush hour per year
1	37	Athens	30 min	+ 30 s	111 hours
2	131	Thessaloniki	23 min	+ 2 min 20 s	80 hours

## Μητροπολιτική περιοχή

Country rank	World rank ▼	City	Average travel time per 10 km ▼	Change from 2023 ▼	Time in rush hour per year
1	66	Athens	21 min	+ 20 s	76 hours
2	100	Thessaloniki	18 min	+ 1 min 10 s	53 hours

Αθήνα: 34% της ημέρας σε συμφόρηση (114<sup>η</sup> ανά την υφήλιο)

Θεσσαλονίκη: 34% της ημέρας σε συμφόρηση (123<sup>η</sup> ανά την υφήλιο)



Laboratory of  
Transportation  
Engineering (LoTE)

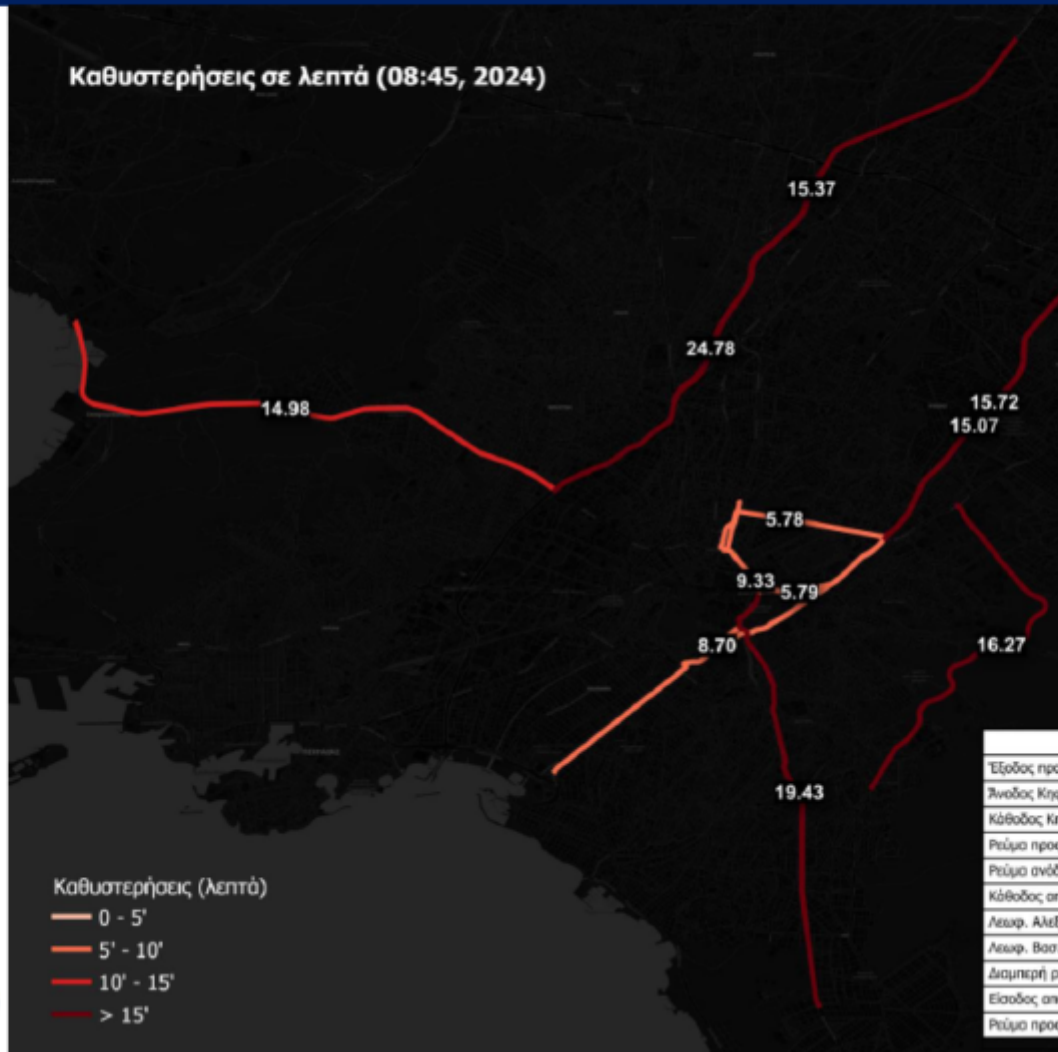
Βάσει των μετρήσεων, τόσο στην Αθήνα όσο και στη Θεσσαλονίκη οι οδηγοί περνούν πάνω από το 1/3 της ημέρας (34%) σε συμφόρηση με τις δύο πόλεις να κατατάσσονται στον παγκόσμιο πίνακα στην 114η και την 123η θέση αντίστοιχα.

Μόνο στα χρόνια μεταξύ 2021 - 2024, η μέση ταχύτητα κυκλοφορίας στο κέντρο της Αθήνας μειώθηκε κατά 11% στις κύριες οδούς και κατά 17% στις δευτερεύουσες. Και αυτό οφείλεται στο γεγονός πως πολλές μετακινήσεις γίνονται με ΙΧ, στην περιορισμένη χωρητικότητα οδικού δικτύου και στη συμπεριφορά των οδηγών.

Rank by filter	World rank ▼	City
1	5	London
2	10	Dublin
3	21	Barcelona
4	22	Bucharest
5	24	Bordeaux
6	30	Brussels
7	35	Rome
8	37	Athens
9	38	Vientiane
10	44	Wrocław
11	45	Paris

# Μερικοί αριθμοί...

Καθυστερήσεις σε λεπτά (08:45, 2024)



Laboratory of  
Transportation  
Engineering (LoTE)

Όπως είπε ο πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων Θανάσης Τσιάνος, 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. Ωστόσο, όπως είπε, σήμερα υπάρχει σημαντική αύξηση της ζήτησης των μετακινήσεων, όπως ήταν αναμενόμενο, και αναδεικνύει με τον πιο emphaticό τρόπο τις συνέπειες της αποεπένδυσης στον χώρο των μεταφορών κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης.

Για την εξυπηρέτηση του κοινού σε ό,τι αφορά τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς σύμφωνα με τον κ. Τσιάνο χρειάζονται: αναβάθμιση του υφιστάμενου δικτύου (μικρότερες συχνότητες, πράσινο κύμα για το Τραμ), αύξηση της ελκυστικότητας (σταθμοί μετεπιβίβασης με ΙΧ, καλύτερη σύνδεση με αστική συγκοινωνία ΟΑΣΑ, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων, βελτίωση συνθηκών για την πεζή μετακίνηση προς τους

σταθμούς του Μετρό) και επεκτάσεις Μετρό, Τραμ, Προαστιακού.

Για τις αστικές συγκοινωνίες- ΟΑΣΑ, τόνισε πως είναι απαραίτητη η ίδρυση γραμμών εξπρές, η χρονική επέκταση των δρομολογίων, η αύξηση των αμαξοστασίων προκειμένου να κερδίζει έδαφος το λεωφορείο, η αστυνόμευση των λεωφορειολωρίδων, αλλά και η αύξηση του στόλου.

Κατά την ημερίδα παρουσιάστηκαν από τις επιστημονικές επιτροπές του ΣΕΣ, οι θέσεις του συλλόγου για την αστική κινητικότητα, οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές, θαλάσσιες και εμπορευματικές μεταφορές.

Ειδικότερα, για τις οδικές μεταφορές ο ΣΕΣ επισημαίνει πως πρέπει να γίνει αναθεώρηση των εγκεκριμένων προδιαγραφών απαιτήσεων στις μελέτες των οδικών μεταφορών. Υπάρχει στασιμότητα στη μείωση των ατυχημάτων από το 2017 και μετά, ενώ απαιτείται στρατηγικός σχεδιασμός νέων οδικών υποδομών και ιδιαίτερα σε πιο τοπικό επίπεδο.

Πυλώνας η συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών. Για τις νέες οδικές υποδομές προτείνεται η επέκταση της Αττικής Οδού, ο νέος άξονας Ελευσίνα-Οινόφυτα, κ.α.

Για την αστική κινητικότητα, ο ΣΕΣ αναφέρει πως το 50% ατυχημάτων γίνεται στον αστικό χώρο. Όπως ειπώθηκε, πρέπει να γίνει σαφής καθορισμός των ορίων ταχύτητας με νέες μελέτες και να μπει ο απαραίτητος εξοπλισμός.

Χαρακτηρίστηκε ως σωστό το μέτρο το όριο ταχύτητας να γίνει 30χλμ/ώρα σε αστικές περιοχές. Θέλει και όμως και συνοδά μέτρα όπως κάμερες, αστυνόμευση. Στην αστική κινητικότητα διακρίνεται υπερβολική παρουσία του κράτους, πολυαρχία, γραφειοκρατικές διαδικασίες.

Ενώ λείπει και ο σχεδιασμός αστικής και περιαστικής κινητικότητας. «Δεν υπάρχει βιώσιμη αστική κινητικότητα χωρίς μέτρα που περιορίζουν το ΙΧ και διευκολύνουν το περπάτημα και το ποδήλατο, προώθηση των συλλογικών μετακινήσεων με αξιόπιστα συστήματα ΜΜΜ, οργάνωση και έλεγχο στάθμευσης και πρόσβασης των οχημάτων, χαμηλές ταχύτητες, στροφή προς μια διαφορετική πόλη που βάζει στο επίκεντρο τον άνθρωπο» αναφέρεται.