
Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης - Η αναγκαιότητα μιας νέας στρατηγικής

2025/02/16 11:19 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

«Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, λειτουργεί συστηματικά με σχέδιο και δράσεις με στόχο την οργάνωση στις μετακινήσεις των πολιτών και τη διανομή των εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές. Προτεραιότητα αποτελεί η ασφαλή εξυπηρέτηση των μετακινήσεων ατόμων (ειδικά των Ατόμων με Αναπηρία) έναντι της εξυπηρέτησης των οχημάτων στο διαθέσιμο αστικό χώρο, με στόχο την καλύτερη ποιότητα ζωής.

Οι κύριοι τομείς δράσεων είναι:

- Ασφάλεια αστικών οδών,
- Δημόσια συγκοινωνία,
- Διαλειτουργικότητα υποδομών και δικτύων,
- Βάδισμα και ποδηλασία,
- Μείωση συμφόρησής στις Οδικές μεταφορές (ρέουσες και αδρανείς),
- Αστική εφοδιαστική (νέα ωράρια εφοδιασμού των επιχειρήσεων της Αθήνας,
- Διαχείριση κινητικότητας,
- Ευφυή Συστήματα Μεταφορών,

Στρατηγικοί στόχοι είναι:

- Μείωση των δυστυχημάτων και ατυχημάτων στις κατοικημένες περιοχές με κεντρικό σύνθημα «Μηδέν νεκροί των πεζών στον αστικό χώρο»
- Αύξηση και ασφάλεια της κινητικότητας ευάλωτων ομάδων πληθυσμού
- Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και εξοικονόμησης χρόνου
- Μείωση των ρύπων και προστασία στο αστικό περιβάλλον για τη βελτίωση του μικροκλίματος

Στη βάση των παραπάνω, ο οδικός χάρτης του Υπουργείου Μεταφορών περιλαμβάνει ένα πλέγμα δράσεων και ενεργειών, που χρηματοδοτικά και επιχειρησιακά εκτείνεται μέχρι το 2027. Συνοπτικά, αν θέλαμε να υπογραμμίσουμε **τις ποιο εύληπτα ορατές 5 κατηγορίες παρεμβάσεων**, αυτές είναι:

1. Νέος ΚΟΚ, όπου αναμένεται να ψηφιστεί εντός Φεβρουαρίου 2025.

Σημειώνεται ότι:

→ Θεσμοθετείται το όριο ταχύτητας των 30 χιλιομέτρων/ώρα στις τοπικές οδούς και στις οδούς χαμηλής κυκλοφορίας εντός οικιστικού ιστού, όπου καταγράφεται σημαντικός αριθμός ατυχημάτων μεταξύ πεζών και οχημάτων (Πόλεις στα 30).

→ Ιεραρχείται η σοβαρότητα των παραβάσεων και προστίμων/ποινών με βάση τις σημερινές συνθήκες.

→ Αυστηριοποίηση στις αντικοινωνικές και υποτροπιάζουσες συμπεριφορές.

2. Νέος Συγκοινωνιακός Χάρτης στην Αττική. Χαρακτηριστικά ορόσημα είναι:

→ Στον Φεβρουάριο ολοκληρώνεται η διενέργεια ερωτηματολογίων και έρευνας πεδίου από τον ΟΑΣΑ.

→ Τον Απρίλιο ολοκληρώνεται η διαβούλευση με τους Δήμους στην Αττική για τη συγκέντρωση προτάσεων και απόψεων.

→ Μετά το Πάσχα θα παρουσιαστεί ο Νέος Συγκοινωνιακός Χάρτης της Αττικής.

3. Συγκροτήθηκε επιτροπή τεχνοκρατών και επιστημόνων για τη δημιουργία μίας Νέας Πολιτικής για την Ασφαλή και Βιώσιμη Κινητικότητα στα Αστικά κέντρα και ειδικότερα την Αττική. Στόχος είναι η επιτροπή να εξετάσει και να καταθέσει τεκμηριωμένες απόψεις και μέτρα για ένα Νέο Χάρτη Κινητικότητας. Χαρακτηριστικά θέματα που είναι υπό εξέταση:

→ Δημιουργία/Λειτουργία Ενιαίου (όλα τα μέσα μετακίνησης) Ρυθμιστικού Κέντρου Κινητικότητας στην Αττική.

→ Αναθεώρηση του Δακτυλίου Κυκλοφορίας στην Αθήνα.

→ Κίνητρα και προώθηση στις πράσινες μετακινήσεις (πχ πράσινες πινακίδες στα ηλεκτρικά οχήματα, κλπ).

→ Προσαρμογή του ωραρίου τροφοδοσίας των επιχειρήσεων στην Αθήνα.

4. Συνεργασία με όλους του Δήμους στην Επικράτεια για θέματα ασφάλειας και βιώσιμης κινητικότητας.

Χαρακτηριστικές δράσεις είναι:

→ Η δωρεάν παροχή οχημάτων από την ΟΣΥ σε απομακρυσμένους και ακριτικούς δήμους, με σκοπό την ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας με το πρόγραμμα «Στηρίζουμε τα ακριτικά νησιά».

→ Σχεδιασμένη και σύγχρονη επαναλειτουργία των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής.

→ Αλλαγή των σχέσεων επικοινωνίας με τις τοπικές κοινωνίες και δημιουργία ενός πλαισίου συνεχούς και ανοικτής διαβούλευσης μεταξύ των κοινωνικών εταίρων και εταιριών παροχής συγκοινωνιακού έργου.

5. Ενημέρωση και διαμόρφωση σύγχρονης κουλτούρας στην κινητικότητα.

Αυτό ίσως είναι και η δυσκολότερη ομάδα/δέσμη μέτρων και δράσεων, με δεδομένο ότι ακόμα και σήμερα καταγράφονται δυστυχήματα – συχνά με μεγάλο κοινωνικό κόστος (για αίτια μη τήρησης της προτεραιότητας, χρήσης αλκοόλ και ουσιών, κακής σωματικής και ψυχολογικής κατάστασης οδηγών, κλπ.), δηλαδή αίτια που θα έπρεπε να είχαμε πολλά χρόνια αφήσει πίσω μας σαν κοινωνία. Χαρακτηριστικές δράσεις προς την κατεύθυνση αυτή είναι:

→ Δια-δραστικές επιμορφωτικές και ενημερωτικές δράσεις για την οδική ασφάλεια, με έμφαση τις νέες ηλικίες, τους μελλοντικούς οδηγούς και τις περιοχές στην επικράτεια που καταγράφονται πολλά ατυχήματα (βλέπε Κρήτη).

→ Δράσεις για τις «Πόλεις στα 30», πάνω στην βάση του νέου ορίου ταχύτητας των 30 χλμ./ώρα όπου προωθείται η ενσωμάτωση των αρχών Αειφορίας και Ποιότητας Ζωής που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση στην Ελληνική επικράτεια.

→ Υποστήριξη και ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης με έμφαση τα μεγάλα αστικά κέντρα.

6. Ψηφιοποίηση και Τεχνολογία. Αυτός ο τομέας αποτελεί την κορωνίδα των ενεργειών μας, όπου το υπουργείο συνεργάζεται με τα Πανεπιστήμια και τους ερευνητικούς φορείς της χώρας, στην κατεύθυνση υλοποίησης Έξυπνων Εφαρμογών, που θα παρέχουν πληροφορίες (σε πραγματικό χρόνο) σχετικά με τις διαθέσιμες μεταφορές και τα χαρακτηριστικά τους. Χαρακτηριστικές δράσεις σε αυτή την κατεύθυνση είναι:

→ Διαχωρισμός, αναγνώριση και ψηφιακός έλεγχος στις λεωφορειολωρίδες.

→ Ψηφιακή, οργάνωση, επιτήρηση και εποπτεία της κυκλοφορίας σε κρίσιμους οδικούς άξονες.

→Ενημέρωση κατοίκων αλλά κυρίως επισκεπτών για βολικές και ελκυστικές επιλογές μετακίνησης με επίκεντρο τα μέσα μαζικής μεταφοράς, εναλλακτικά μέσα μετακίνησης (ποδήλατο, πατίνι) και πεζή μετακίνηση.

Η **βελτίωση της κινητικότητας στα αστικά κέντρα είναι κρίσιμη** για πολλούς λόγους:

1. Μείωση Κυκλοφοριακής Συμφόρησης

– Βελτιώνει την κυκλοφορία και μειώνει τις καθυστερήσεις, επιτρέποντας στους πολίτες να μετακινούνται πιο γρήγορα.

2. Περιβαλλοντικά Οφέλη

– Μειώνει τη ρύπανση και τις εκπομπές CO₂, συμβάλλοντας στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα.

– Ενθαρρύνει τη χρήση βιώσιμων μεταφορών, όπως η ποδηλασία και οι δημόσιες συγκοινωνίες.

3. Οικονομική Ανάπτυξη

– Ενισχύει την προσβασιμότητα σε επιχειρήσεις και υπηρεσίες, προάγοντας την οικονομική δραστηριότητα.

– Συμβάλλει στην αύξηση της αποτελεσματικότητας των εργαζομένων, μειώνοντας τον χρόνο που χάνεται στο δρόμο.

4. Κοινωνική Συνοχή

– Διευκολύνει την πρόσβαση σε κοινωνικές υπηρεσίες, την εκπαίδευση και υγειονομική φροντίδα.

– Βοηθά στη μείωση των κοινωνικών ανισοτήτων, παρέχοντας ίσες δυνατότητες πρόσβασης σε όλους τους πολίτες.

5. Δημιουργία Ασφαλών και Υγιών Πόλεων

– Μειώνει την πιθανότητα τροχαίων ατυχημάτων μέσω της βελτίωσης των υποδομών.

– Προάγει έναν υγιεινό τρόπο ζωής, ενθαρρύνοντας τους πολίτες να περπατούν ή να ποδηλατούν.

6. Αξιοποίηση Χώρου και Υποδομών

– Εξοικονομάται χώρος στον αστικό ιστό μέσω σχεδίου βιώσιμων μεταφορών,

μειώνοντας την ανάγκη για στάθμευση.

- Ενισχύει την αειφορία των πόλεων, διατηρώντας τις υποδομές για μελλοντικές γενιές.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, έχει λάβει πολύ σοβαρά τα μηνύματα των καιρών και προχωρά με σχέδιο, όραμα αλλά και επιβεβαιωμένη χρηματοδότηση, στην υλοποίηση δράσεων για τη βελτίωση και την ασφάλεια της κινητικότητας στις πόλεις.

Το δυσβάστακτο κοινωνικό κόστος από τα δυστυχήματα στο οδικό δίκτυο και ειδικότερα στις αστικές περιοχές, η Ευρωπαϊκή προτεραιότητα για αειφόρες πόλεις που συνδέεται με τον Εθνικό Στόχο για υψηλά στάνταρτ στη ποιότητα ζωής και την καθημερινότητα μας (ΣΒΑΚ), καθώς και ο τεχνολογικός μετασχηματισμός τόσο στα δίκτυα μεταφοράς όσο και στην καθημερινότητα των επιλογών μας, αποτελούν τους πυλώνες του σχεδίου που εφαρμόζουμε για τη βελτίωση της αστικής κινητικότητας στην Ελλάδα.



Οργανωτικά, στο πλαίσιο αυτό, απαιτείται συνεργασία της πολιτείας και των ιδιωτικών και δημοσίων εμπλεκόμενων φορέων. Έμφαση δίνεται στη συνεργασία του Υπουργείου Μεταφορών με τους Δήμους και τις Περιφέρειες για τη Σύνταξη και Χρηματοδότηση κοινών σχεδίων και στη δημιουργία μηχανισμού ανατροφοδότησης για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των προσπαθειών.

Ακόμα μεγαλύτερη προσπάθεια γίνεται στη δημιουργία συνεργασιών με ερευνητικούς φορείς και πανεπιστήμια για ενίσχυση της καινοτομίας και της ψηφιοποίησης στην κινητικότητα, όπου με χρηματοδότηση από ευρωπαϊκά προγράμματα για τη χρηματοδότηση συγκεκριμένων, χρηστικών, νέων σχεδίων και εφαρμογών σε τοπικό και εθνικό επίπεδο.

Πιστεύουμε, ισχυρά, ότι το 2025 είναι χρονιά σταθμός με την υλοποίηση ενός ρεαλιστικού και συγκεκριμένου οδικού χάρτη για τη βελτίωση της κινητικότητας στις μεγαλουπόλεις και ειδικότερα για την Αθήνα, όπου οι κυκλοφοριακές συνθήκες έχουν επιβαρυνθεί σημαντικά.

Στο τέλος της χρονιάς και σίγουρα στο 2026, προσδοκούμε όχι μόνο στην ανάσχεση των τάσεων επιβάρυνσης του κυκλοφοριακού που εμφανίσθηκαν μετά την πανδημία του Covid19 αλλά και σε ορατά και κυρίως μετρήσιμα αποτελέσματα.

Επικεντρώνοντας στην πρωτεύουσα, μελετώντας καλές πρακτικές στην Ευρώπη **, αποτελεί πεποίθησή μας ότι η Αθήνα και η Αττική σαν ενιαίος χώρος κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων,** θα μπορούσε να μοιάσει με πόλεις που έχουν εφαρμόσει επιτυχείς στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας και αστικής ανάπτυξης.

Δεν πάμε να ανακαλύψουμε την Αμερική, αυτό που έχουμε διδαχθεί από καλές πρακτικές στην Ευρώπη είναι ότι η εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής που περιλαμβάνει αναβάθμιση των δημόσιων συγκοινωνιών, δημιουργία υποδομών για ποδηλασία και πεζοπορία (μέσω ΣΒΑΚ) και η διαμόρφωση του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για το Ποδήλατο, καθώς και η ψηφιοποίηση υπηρεσιών είναι οι ακρογωνιαίοι λίθοι που μπορούν να μετατρέψουν το βεβαρυμένο αστικό περιβάλλον στην Αθήνα σε μια πιο φιλική, προσβάσιμη, ασφαλή και βιώσιμη πόλη.

Η δέσμευσή μας είναι ξεκάθαρη: ασφαλείς, βιώσιμες και εύκολες μετακινήσεις για όλους. Οι παρεμβάσεις μας προωθούν ένα σύγχρονο και λειτουργικό σύστημα μεταφορών, που θα αναβαθμίσει την καθημερινότητα των πολιτών και θα συμβάλει στην ανάπτυξη της χώρας.



Βασίλης Οικονόμου,

υφυπουργός Μεταφορών