

# Ημερίδα

## Του Κέντρου Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΚΑΠΕ)

Μεταφορές & Αειφορία  
Δυνατότητες, Κατευθύνσεις, Προοπτικές

«Επισκόπηση – Αξιολόγηση  
Βιώσιμης Κινητικότητας στην Ελλάδα»

*Θ. Βλαστός, Αναπλ. Καθ. ΕΜΠ*

Αθήνα Ιούνιος 2006

# Μεταφορές και ενέργεια

- ✓ Δραματικές αυξήσεις του δείκτη ιδιοκτησίας αυτοκινήτου
- ✓ Δραματικές αυξήσεις της χρήσης του αυτοκινήτου, ιδίως στις αναπτυσσόμενες χώρες.

## Μεταφορές

- ✓ σε παγκόσμιο επίπεδο τουλάχιστον το 25% της συνολικής ενεργειακής κατανάλωσης,
- ✓ στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2001: 32%,
- ✓ στην Ελλάδα: 40%

*Για την περίοδο 1991-2001 η συνολική ενεργειακή κατανάλωση στην ΕΕ αυξήθηκε κατά 6%, το 90% της οποίας οφειλόταν στην αύξηση της κατανάλωσης από τις μεταφορές . Την ίδια περίοδο η ενεργειακή κατανάλωση στον τομέα της βιομηχανίας μειώθηκε κατά 2%.*

- ✓ περίπου το 80% της συνολικής ενεργειακής κατανάλωσης στις μεταφορές οφείλεται στις οδικές μεταφορές.

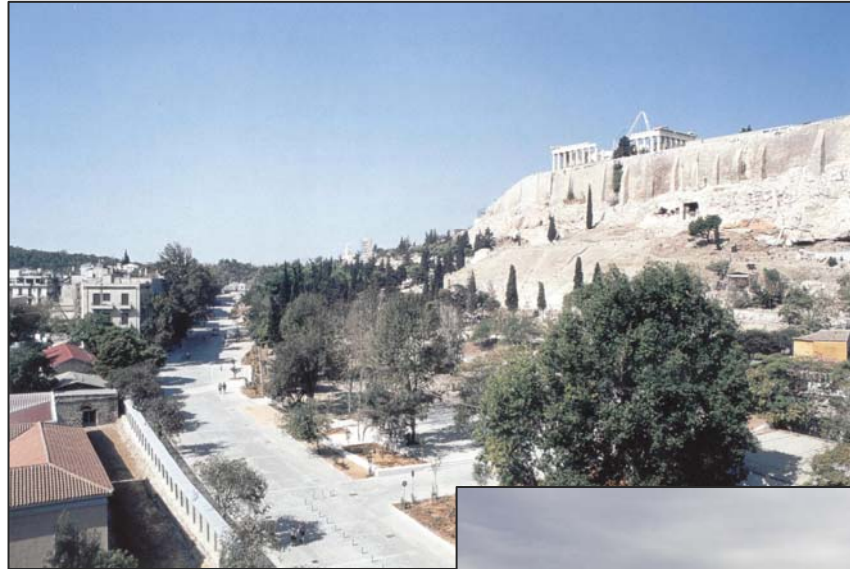


# Αθήνα: Δομή πόλης και μετακινήσεις

Δήμος	Ποσοστό μετακινήσεων με ΔΣ	Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ	Ποσοστό μετακινήσεων με τα πόδια	Μέσο μήκος μετακίνησης με ΙΧ (μ)	Κατά κεφαλήν κατανάλωση ενέργειας για μετακινήσεις με ΙΧ (ημερησίως) (Mjoule)
<i>Περιοχές με χαμηλή πυκνότητα κατοικίας, μεγάλη απόσταση από το κέντρο και αμιγή χρήση την κατοικία</i>					
Εκάλη	1%	82%	2%	9085	55,56
Φιλοθέη	14%	77%	2%	5271	26,46
Νέα Πεντέλη	8%	72%	0%	7470	31,17
Διόνυσος	4%	83%	1%	11335	60,48
<i>Περιοχές με υψηλή πυκνότητα κατοικίας, μικρή απόσταση από το κέντρο και ποικιλία χρήσεων γης</i>					
Καλλιθέα	35%	36%	14%	5345	9,82
Ν. Σμύρνη	24%	42%	18%	4562	10,28
Αιγάλεω	23%	42%	18%	4288	10,53
Αγ. Βαρβάρα	27%	45%	10%	4302	10,38

*Σύγκριση των επιλογών μετακίνησης των κατοίκων σε δήμους με διαφορετικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά.*

Βιώσιμη  
κινητικότητα  
στην Ελλάδα:  
**Δ. Αρεοπαγίτου**





Βιώσιμη  
κινητικότητα  
στην Ελλάδα:  
*Τραμ*



Βιώσιμη  
κινητικότητα  
στην Ελλάδα:  
**Ποδηλατόδρομοι**





Βιώσιμη  
κινητικότητα  
στην Ελλάδα:  
**Δίκτυο ΔΣ στην Αθήνα**



# Το δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ: Οι 10 βασικές θέσεις



## 1. Η Δημόσια Συγκοινωνία είναι βασικό κοινωνικό αγαθό

- **κοινωνικό αγαθό, δικαίωμα και στοιχείο πολιτισμού**, όπως π.χ. η παιδεία και η υγεία.
- Ο πολίτης δικαιούται μιας **αξιοπρεπούς Δημόσιας Συγκοινωνίας** ως βάση της βιώσιμης κινητικότητάς του και θεμέλιο της οικονομικής ανάπτυξης, της κοινωνικής συνοχής και ενός πολιτισμένου και υγιούς περιβάλλοντος χωρίς κοινωνικούς και γεωγραφικούς αποκλεισμούς

# Το δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ: Οι 10 βασικές θέσεις

## 2. Οι Χρήστες της Δημόσιας Συγκοινωνίας έχουν Δικαιώματα

- **δρομολόγια σε ελκυστική συχνότητα.** Αποτελούν την προϋπόθεση για να είναι η Δημόσια Συγκοινωνία ανταγωνιστική,
- επαρκής χώρος και αριθμός θέσεων,
- οχήματα με ευχάριστα χρώματα, φιλικά προς τον χρήστη, άνετα, κλιματιζόμενα, εργονομικά και εύκολα προσβάσιμα από ηλικιωμένους και άτομα με κινητικές δυσκολίες,
- οχήματα που **καθαρίζονται** συστηματικά, δίνουν με την εμφάνισή τους κύρος στη δημόσια συγκοινωνία και αποδεικνύουν ότι οι εταιρείες εκμετάλλευσης **σέβονται τον πελάτη - επιβάτη,**
- πλήρης και ακριβής **πληροφόρηση.** Είναι π.χ. πολύ σημαντικό να γνωρίζει ο επιβάτης το χρόνο αναμονής μέχρι την άφιξη του επόμενου οχήματος,
- **ενιαία και δίκαιη τιμολόγηση** των παρεχόμενων υπηρεσιών,
- **συντονισμός** των διαφόρων γραμμών και μέσων (ανεξάρτητα αν ανήκουν σε διαφορετικούς φορείς) για να διευκολύνεται η **μεταβίβαση,**
- διασφάλιση θεσμών **ενθάρρυνσης της συμμετοχής των πολιτών** στο σχεδιασμό των γραμμών των δικτύων και της λειτουργίας τους.

# Το δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ: Οι 10 βασικές θέσεις

## 3. Βιώσιμη Πόλη είναι η Πόλη της Δημόσιας Συγκοινωνίας

- Πόλη της Δημόσιας Συγκοινωνίας είναι εκείνη η πόλη που την έχει ως **θεμέλιο** της λειτουργίας της.

→ αφού το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων γίνεται με Δημόσια Συγκοινωνία, οι δρόμοι δεν φορτίζονται με αυτοκίνητα και προσφέρουν αξιοπρεπή χώρο στους πεζούς και τους ποδηλάτες.

- Το περπάτημα είναι συνυφασμένο με τη χρήση της Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Αν η πόλη δεν διαθέτει ευχάριστες και ασφαλείς διαδρομές για τον πεζό θα έχει και υποτονική Δημόσια Συγκοινωνία
- Αν η πόλη δεν διαθέτει ευχάριστες και ασφαλείς διαδρομές για τον ποδηλάτη θα έχει και υποτονική Δημόσια Συγκοινωνία
- **Δημόσια Συγκοινωνία, Περπάτημα και Ποδήλατο** είναι οι τρεις πυλώνες της Βιώσιμης Κινητικότητας στη Βιώσιμη Πόλη.
- Δημόσια Συγκοινωνία δεν είναι μόνο τα οχήματα και τα δρομολογία τους αλλά και ότι τη συνδέει με την πόλη. Παράμετρος της Δημόσιας Συγκοινωνίας είναι η ποιότητα των δρόμων προσπέλασης των σταθμών. Αντικείμενο του ΕΠΒΑΤΗ είναι και η Πόλη

# Το δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ: Οι 10 βασικές θέσεις

## 4. Η Πόλη της Δημόσιας Συγκοινωνίας πρέπει να αποκτήσει την κατάλληλη δομή

δομή που θα απεξαρτήσει τον κάτοικο από το αυτοκίνητο:

- **πολυκεντρική.** Αναζωογόνηση των τοπικών κέντρων με ενίσχυση του διοικητικού, εμπορικού και πολιτιστικού δυναμικού τους
- Ενίσχυση της πυκνότητας των αραιοκατοικημένων προαστίων,
- γειτονιές ανθρώπινης κλίμακας και ήπιας κυκλοφορίας. Η θέση των διαμπερών ροών είναι μόνο οι αρτηρίες.

# Το δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ: Οι 10 βασικές θέσεις

## 5. Αθήνα Ι. Θεσμικές υστερήσεις της Δημόσιας Συγκοινωνίας

- Δημιουργία Ενιαίου Μητροπολιτικού Φορέα Σχεδιασμού και Ανάπτυξης της Δημόσιας Συγκοινωνίας, ώστε να πάψει ο ανταγωνισμός μεταξύ των μέσων
- ολοκλήρωση του λεγόμενου «Νέου Συγκοινωνιακού Χάρτη της Αθήνας» που θα έχει ως κορμό τα μέσα σταθερής τροχιάς και τροφοδότες τα υπόλοιπα δίκτυα, τα οποία θα πρέπει να αναδιαρθρωθούν,
- θεσμοθέτηση του ενιαίου εισιτηρίου για όλα τα μέσα
- Εφαρμογή της απαραίτητης πολιτικής για τη διευκόλυνση των συνδυασμένων μετακινήσεων με τα διάφορα μέσα (διατροπικές).

# Το δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ: Οι 10 βασικές θέσεις

6 – Α. Αθήνα ΙΙ. Τα απαραίτητα επόμενα βήματα για τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς

μετρό

- ολοκλήρωση των σχεδιαζόμενων επεκτάσεων
- το μετρό παράδειγμα και για τα υπόλοιπα μέσα

# Το δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ: Οι 10 βασικές θέσεις

## 6 – Β. Αθήνα ΙΙ. Τα απαραίτητα επόμενα βήματα για τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς

### τραμ

- έμφαση στην επέκταση του τραμ. Το μετρό χρειάζεται το τραμ για να τροφοδοτείται.
- το τραμ είναι **το μεγάλο στοίχημα** για την αυριανή ελληνική πόλη. Μόνο αυτό παίρνει χώρο από το αυτοκίνητο και **αλλάζει** την εικόνα του οδικού περιβάλλοντος. Στη μάχη για να μειωθούν τα ατυχήματα, η ρύπανση και ο θόρυβος, το τραμ βρίσκεται στην πρώτη γραμμή.
- **προτεραιότητα στα διασταυρώσεις.** Το ΥΠΕΧΩΔΕ είναι ίσως το μοναδικό υπουργείο Περιβάλλοντος στην Ευρώπη που δεν έχει ακόμη αναγνωρίσει την προτεραιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας ως προς το αυτοκίνητο.
- Η πολιτεία θα πρέπει να εγκαταλείψει την ‘ουδετερότητά’ της. Εκστρατεία ευαισθητοποίησης

# Το δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ: Οι 10 βασικές θέσεις

## 6 – Γ. Αθήνα II. Τα απαραίτητα επόμενα βήματα για τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς

### προαστιακό τραίνο

- **ολοκλήρωση** του δικτύου ενσωματώνοντας υφιστάμενους και νέους κλάδους,
- **σύνδεση** με επαρκείς γραμμές λεωφορείων όλων των σταθμών με τις γειτονικές τους περιοχές
- **βελτίωση της προσπελασιμότητας των σταθμών**



# Το δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ: Οι 10 βασικές θέσεις

## 7. Αθήνα III. Οι εκκρεμότητες ως προς Λεωφορεία και Τρόλλεϋ

- δημιουργία νέων γραμμών σε περιοχές με ισχνή κάλυψη
- αύξηση του αριθμού των **minibus** α) για την εξυπηρέτηση των γειτονιών και β) για τη σύνδεσή τους με σταθμούς σταθερής τροχιάς,
- επέκταση του δικτύου **λεωφορειολωρίδων** και περιφρούρησή του,
  - **πύκνωση των δρομολογίων** στις γραμμές κορμού.

# Το δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ: Οι 10 βασικές θέσεις

## 8. Στάθμευση μετεπιβίβασης

κατασκευή περισσότερων χώρων στάθμευσης για μετεπιβίβαση σε περιφερειακούς σταθμούς των μέσων σταθερής τροχιάς και ελκυστική τιμολόγηση.

# Το δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ: Οι 10 βασικές θέσεις

## 9. Δημόσια Συγκοινωνία στις άλλες ελληνικές πόλεις

- όλες οι ελληνικές πόλεις αναπτύχθηκαν στο μοντέλο της Αθήνας. Αντιμετωπίζουν τα ίδια προβλήματα σε μικρότερη κλίμακα,
- στις επαρχιακές πόλεις η Δημόσια Συγκοινωνία είναι από εξαιρετικά ελλειμματική έως απύσχα.
- ισότιμη χρηματοδότηση της επαρχιακής πόλης με την Αθήνα,
- στη Θεσσαλονίκη η κατασκευή του μετρό είναι ευκαιρία να ανοίξει το δρόμο σε ριζική **αναδιάρθρωση** των λεωφορειακών γραμμών, στην **επέκταση** του προαστιακού τραίνου στην ευρύτερη περιοχή και σε έργα **ανάπλασης** στο κέντρο.

# Το δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ: Οι 10 βασικές θέσεις

## 10. Υπεραστικά δίκτυα τραίνου και λεωφορείων

- το τράινο αποτελεί **προϋπόθεση** για την προστασία του περιβάλλοντος, την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη, την εξοικονόμηση ενέργειας και την ασφάλεια των μεταφορών. Απορρόφηση από το τράινο σημαντικού ποσοστού του οδικού μεταφορικού έργου. Ριζικός **εκσυγχρονισμός** σε δίκτυο, οχήματα και οργάνωση,
- τα προβλεπόμενα κονδύλια για τον εκσυγχρονισμό του τραίνου πρέπει να **πάψουν να διαρρέουν προς τα οδικά έργα**. Αποτελεί ευθύνη της κυβέρνησης
- επιδότηση με τη μορφή Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας των (λογιστικά) ελλειμματικών δρομολογίων τραίνων και λεωφορείων στην ελληνική περιφέρεια,
- ο σημαντικός ρόλος των **περιφερειακών και των τοπικών δικτύων**
- η Δημόσια Συγκοινωνία είναι συνώνυμη με την ασφάλεια. Ωστόσο είναι γνωστές οι υστερήσεις στον τομέα αυτό της οδικής υποδομής που εκ των πραγμάτων χρησιμοποιούν τα λεωφορεία. Θα πρέπει γι' αυτό να **πάψουν να παραβιάζουν επικίνδυνα τα όρια ταχύτητας**.