Μποτιλιαρισμένοι 100 ώρες τον χρόνο

Πηγή: ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ Σελ.: 1,3 Ημερομηνία έκδοσης: 11-07-2025 www.sate.gr

Η αποσυμφόρηση θα «έρθει» με το μετρό

Συγκοινωνιολόγοι περιγράφουν στην «Κ» τις παρεμβάσεις που απαιτούνται στο οδικό δίκτυο και στα μέσα μαζικής μεταφοράς

Της **ΔΕΣΠΟΙΝΑΣ ΚΟΙΤΗ**

Ατελείωτες ώρες, που φτάνουν περίπου τις 100 τον χρόνο, χάνει άδικα στην κίνηση ο δρόμος Αθηναίος, καθώς πλέον για να διανύσει μια απόσταση μόλις 10 χιλιομέτρων στο κέντρο της Αθήνας απαιτείται σχεδόν μισή ώρα. «Χρειάζεται να υπάρχει ένα καλά δομικό οδικό δίκτυο. Αλλά, ας μη γελιόμαστε, η λύση στο πρόβλημα της συμφόρησης δεν θα έρθει με περισσότερους δρόμους». Αυτό επισημαίνουν ορισμένοι συγκοινωνιολόγοι που μίλησαν στην «Κ», κάνοντας λόγο για την ανάγκη να μπει στο κρατικό ένας συνολικός σχεδιασμός τόσο οδικών υποδομών όσο και υποδομών μέσων μαζικής μεταφοράς.

Λεωφορειολωρίδες που καταπατούνται από τα Ι.Χ.; μέσα μαζικής μεταφοράς που ακόμη δεν καλύπτουν σημαντικά μέρος του λεκανοπεδίου, κεντρικοί οδικοί άξονες, όπως ο Κηφισός, που καθημερινά είναι στο «κόκκινο». Κάτως έτσι κυλάει η –ενίοτε «βάρβαρη»– καθημερινότητα στην Αττική, με τους συγκοινωνιολόγους να υπολογίζουν πως τα επόμενα πέντε χρόνια οι μετακινήσεις στον νομό αναμένεται να αυξηθούν περίπου 16%-20%.

Τα δεδομένα για την κυκλοφοριακή συμφόρηση στον Κηφισό είναι εντυπωσιακά. Το 2018 οι «χαμένες ώρες» σε αυτόν τον οδικό άξονα υπολογίζονταν σε 3,5 εκατ., με τον αριθμό αυτόν, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των ειδικών, να ανεβαίνει σε 6,5 εκατ. Αυτό αντιστοιχεί σε χαμένα ύψους 80-90 εκατ. ευρώ ετησίως για την εθνική οικονομία. «Τα οδικά έργα πρέπει να γίνουν με ιδιωτικές παραχώρησεις και τα κρίσιμα του Δημοσίου να κατευθυνθούν σε επενδύσεις στο μετρό και στα λεωφορεία», αναφέρει στην «Κ» ο Γιώργος Γιαννής, καθηγητής ΕΜΠ, διευθυντής του τομέα μεταφορών και συγκοινωνιακής υποδομής. «Χρειάζεται ένας σοβαρός σχεδιασμός οδικών υποδομών, αλλά και υποδομών που προορίζονται για μέσα μαζικής μεταφοράς, ιδιαιτέρως τα μέσα μαζικής μεταφοράς, ιδιαιτέρως το μετρό. Το μετρό έχει μείνει πολλά χρόνια πίσω», τονίζει ο κ. Γιαννής.

Ειδικές λωρίδες

Βασικό, σύμφωνα με τους ειδικούς, πρέπει, μεταξύ άλλων, να δοθεί προτεραιότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς μέσω μιας από την ανάπτυξη ενός πλήρους δικτύου μετρό εκτός γραμμών και 200 ο αριθμός. «Κλειδί» για τη βελτίωση της μετακίνησης των πολιτών αποτελεί η συντήρηση του δικτύου, η εναλλαθμική του με μικρότερες συχνότητες, η αύξηση της ελκυστικότητας των μέσων μεταφοράς και η επεκτάσεις γραμμών του μετρό-τραμ αλλά και του τραμ-τραίν. Όπως έχει επισημανθεί με παρουσίαση του ο Θανάσης Τσιάνος, πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, σε πολλές περιπτώσεις στο μετρό η συχνότητα των δρομολογίων είναι ανά δέκα λεπτά, με αποτέλεσμα σε ώρα αιχμής να μετακινούνται ανά κατεύθυνση 10.000 επιβάτες. Ωστόσο, εάν επιτευχθεί ο στόχος για συχνότητα δρομολογίων ανά τρία λεπτά, τότε ο μέγιστος αριθμός των επιβατών που μετακινούνται σε ώρα αιχμής διπλασιάζεται (20.000). Κατά τον κ. Τσιάνο, μια αύξηση της συχνότητας στα τρία λεπτά σε μετρό και ΗΣΑΠ συοδεύεται με μια νέα λεωφόρο 110 χλμ.».

Εξάφαση, ωστόσο, δίνεται και στην ανάγκη για αδιάκοπη και ολοκλήρωση των περιφερειακών οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας. «Δεν μπορούν τα Ι.Χ. να κατακλαβάνουν το κέντρο της πόλης της ώρες αιχμής. Υπάρχει πρέπει να κατασκευασθούν περιφερειακά οδικά έργα, έργα γύρω από την πόλη ώστε αυτά να αναπτυχθούν», εξηγεί ο κ.

Αν ο στόχος για συχνότητα δρομολογίων ανά τρία λεπτά σε μετρό και ΗΣΑΠ επιτευχθεί, συοδεύεται με μια νέα λεωφόρο 110 χλμ.

Γιαννής. Ποια είναι αυτά; «Το βασικότερο είναι η επέκταση της λεωφόρου Κύμης, ενώ απαραίτητες είναι και κάποιες διαρρυθμίσεις στον κόμβο Μεταμόρφωσης, η σύνδεση ανάμεσα σε Σπόφυτα - Ιλίον/ίνα κλπ., αναφέρει. Ως προς τον Κηφισό, τονίζει ότι «πρέπει να γίνει σοβαρά και επαγγελματικά διαχείριση της λειτουργίας και συντήρησή του, κατά τα πρότυπα της Attiki Odos».

Φαύλος κύκλος

Η Ζωή Χριστοφόρου, αναπληρώτρια καθηγήτρια στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς στο τμήμα πολιτικών μηχανικών, κάνει λόγο για «φαύλο κύκλο των μετακινήσεων». «Όσο αυξάνεται η προσφορά σε οδική υποδομή, τόσο αυξάνεται και η ζήτηση σε μετακινήσεις με Ι.Χ. Δηλαδή, όσο διευκολύνεις την κίνηση των Ι.Χ., θα πρέπει να έρχονται περισσότερα», ανεφέρει στην «Κ», μιλώντας για την κυκλοφοριακή συμφόρηση στους δρόμους της Αττικής. Όπως εξηγεί, αυτό είναι ένα μοντέλο ανάπτυξης που ακολουθήθηκαν οι πόλεις των ΗΠΑ στη δεκαετία του '70, καθώς έφτιαχναν μεγάλους αυτοκινητοδρόμους για να συνδέουν τα απομακρυσμένα περιοχές. «Μερ' όλα αυτά υπάρχει κίνηση, η πόλη εξπλώνεται πιο πέρα και καταλαμβάνει ακόμη και αγροτικές εκτάσεις. Δεν λύνεται το πρόβλημα του αυτοκινήτου με περισσότερα», επισημαίνει.

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

Απαραίτητα έργα αναζητούν χρηματοδότηση

Του **ΝΙΚΟΥ Χ. ΡΟΥΣΑΝΟΠΟΥΛΟΥ**

Όλο και δυσκολότερες προβλέπεται ότι θα είναι οι μετακινήσεις στο λεκανοπέδιο της Αττικής τα επόμενα χρόνια, καθώς πολλά από τα έργα που κρίνονται απαραίτητα, προκειμένου να βελτιωθεί η κυκλοφοριακή, είτε δεν μπορούν να χρηματοδοτηθούν είτε βρίσκονται πίσω στο στάδιο της ολοκλήρωσή και των μελετών. Μέχρι τώρα, οι όποιες λύσεις δοθούν αναμένεται να είναι αποσπασματικές, τοπικού χαρακτήρα και χωρίς μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

Κύριος λόγος προβληματισμού είναι το καθυστερημένο «χαρτοφυλάκιο» του: πρόκειται για πολλά σε κλιμάκες αστικής, όπως η Α. Κηφισού, η Attiki Odos, αλλά και μεγάλο μέρος του κέντρου, των λιμένων και των νοτίων προαστίων. Εν τω μεταξύ, η κρισιμότητα οδικών αξόνων εντός Αττικής δεν μπορεί να γίνει μέσω κοινοτικών κονδυλίων, καθώς η Ε.Ε. χρηματοδοτεί κυρίως έργα της οικονομικά ασθενέστερες περιφέρειες της χώρας, ώστε να μειωθούν οι οικονομικές ανισότητες.

Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να αναζητηθούν νέα χρηματοδοτικά εργαλεία, κάθως το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) από μόνο του δεν μπορεί να καλύψει τις ανάγκες, ενώ και η λίστα των έργων παραχώρησης, ειδικά εντός Αττικής, είναι πια δύσκολη εξίσωση, καθώς πλέον οι κατοικοί καταβάλλουν διόδια για την είσοδο και έξοδο στην Attiki Odo και στην Περιφερειακή Υμηττού.

Κάτως έτσι, μια σειρά από έργα που θα προσφέρουν κάποια ανακούφιση παραμένουν

Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων δεν μπορεί να καλύψει τις ανάγκες, ενώ η λύση της παραχώρησης, ειδικά εντός Αττικής, είναι μια δύσκολη εξίσωση.

νυπό στις ελληνικές καλένδες. Χαρακτηριστικότερη περί πόσο το έργο της επέκτασης της Α. Κύμης και της σύνδεσής της με την ΠΛΘΕ, που έχει μάθουν και προσφυγές μπροδότη την κοινοπραξία TFPNA - AKTOR πδη από τα 2023. Το έργο δεν κατοθοθεί ποτέ να εξασφαλίσει χρηματοδότηση και εξετάζεται η περικοπή του αντικειμένου τας, ώστε να μπορέσει να ενταχθεί στο ΠΔΕ.

Αλλο ένα έργο που κρίνεται απαίτητο είναι η λεγόμενη Σπάραγξ. Ηλιοπόλεως, που θα συνδέει τη Α. Κορέα με τη Λ. Βουλιαγμένης. Το ιδιωτικό κόστος (υπολογίζεται σε πάνω από 1 δισ. ευρώ) λειτουργεί αποτρεπτικά μέχρι σήμερα, παρότι η Lamda Development έχει χρηματοδοτήσει και παραδώσει σχετικά μελέτη στο υπ. Υποδομών.

Ως τόσο, είναι σαφές ότι θα πρέπει να αναζητηθούν δυο τα δυνατόν ταχύτερα λύσεις για τη βελτίωση των προσπαθειών προς τα νότιο προάστια, αλλά και τη σύνδεση του παραλιακού μετώπου με τις δύρεια προάστια. Βεβαίο του ότι πέρα σήμερα η κατάσταση είναι ιδιαίτερα προβληματική, τα μέλλον προβλέπεται πολύ χειρότερο. Αυτό αφείλεται στο ότι η μεγαλύτερης όγκος νέων επαγγελματικών κάμων ανεπτύσσεται στα δύρεια προάστια και δη στο Μαρούσι, ενώ οι περισσότερες νέες κατοικίες κατασκευάζονται στα νότια προάστια. Στο Μαρούσι αναπτύσσονται σήμερα πάνω από 100.000 τ.μ. νέων κτιρίων γραφείων, ένα σημαντικό ποσοστό των οποίων θα μισθωθεί από εταιρείες που σήμερα λειτουργούν σε άλλα σημεία του λεκανοπεδίου.

Την ίδια στιγμή, η ανάπτυξη νέων κατοικιών σε μεγάλο βαθμό εστιάζει στα νότια προάστια, με «σταρ» την Αθηναϊκή Ριβιέρα στο κέντρο του πρώην σεροδρομίου στο Ελληνικό, όπου τα επόμενα χρόνια θα μπορεί πάνω από 10.000 νέες κατοικίες. Μαζί με τις υπόλοιπες και πολυαριθμούμενες νέες ενοικιάζεις συνολικά στην Δύπνιαϊκή Ριβιέρα, υπολογίζεται ότι πάνω από 25.000 νεοφίλητες κατοικίες θα παραδοθούν τις επόμενες χρόνια στο νότιο μέτωπο της Αττικής.

Νέοι σταθμοί

Στο πλαίσιο από, η επέκταση της γραμμής 2 του μετρό προς τα Ιλιοχώρα φαντάζει όλο και πιο ανεκφράσ, ιδίως αν δοθεί υπόψη η ανάγκη μετακίνησης για λόγους αποσυμφόρησης χιλιάδων εργαζομένων εντός του Ελληνικού, που θα επιτελεί μια νέα πόλη μέσα στην υφιστάμενη πόλη, με ξενοδοχεία, επιχειρηματικά κέντρα, κατοικημένα και κατοικίες. Ιδη η διάταξη της Lamda Development σχεδιάζει τη δημιουργία σταθμού μεταξύ εντός του σιανίτου του Ελληνικού, παράλληλα με την υπόλοιπη γραμμή, που θα κατελήγει στο κέντρο της Γλυφάδας. Πρόκειται όμως για ένα έργο ποιο εκάμα βρίσκεται στο σταδίο των μελετών.

ΑΠΟΨΗ

Από το θέλω στο μπορώ

Του **ΘΑΝΑΣΗ ΤΣΙΑΝΟΥ***

Για το έτος 2030 συμπίπτει σύμφωνα στις μετακινήσεις στην Αττική πεσίου 16%-20%. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι διελεύσεις στην Attiki Odo αυξήθηκαν πδη περίπου 9,5% από το 2023 έως σήμερα. Κυκλάδες, εάν η πολιτεία δεν δράσει καθηρωτικά και εναλλασσιτικά, τα σημέρα πέντε χρόνια θα έχουμε σκόρα μεγαλύτερη υπερφόρτωση συμφόρηση.

Δεδομένου ότι σε σιτιπτέντη σημερινοί οικονομικοί πόροι, είναι απαραίτητο νε υπάρχει ένα σαφές και με επιστημονικά κριτήρια εκπόρισμένο σχέδιο που νε θέτει τη προτεραιότητες. Στόχος πρέπει να είναι:

• **Τα μέσα** μαζικής μεταφοράς να αναλάβουν μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων. Οποιοδήποτε μέτρο επιφέρει ή αντιμωνιέται τα ΜΜΜ θα πρέπει να εξετάζεται πολύ προσεκτικά. Η σημαντική αναβάθμιση των ΜΜΜ προϋποθέτει παράλληλες παρεμβάσεις στην οδική κυκλοφορία, στη σιάθμευση, στον δικεύλιμο, σια χρόνο του ιδιωτικού αυτοκινήτου και γενικότερα στον τρόπο που μετακινούμαστε μέσα στην πόλη. Είναι ένα πολύ πολύπλοκο ζήτημα. Τα τελευταία χρόνια όνως έχουν διεξαθεί σιμπεκινήσεις με ΜΜΜ, παράλληλα όμως συδένεται και η κράση του ιδιωτικού οχήματος.

• **Συντήρηση** και διαχείριση του υφιστάμενου οδικού δικτύου. Ο υφιστάμενος οδικός δικτύο θα πρέπει να εξετάζεται πολύ προσεκτικά. Η σημαντική αναβάθμιση των ΜΜΜ προϋποθέτει παράλληλες παρεμβάσεις στην οδική κυκλοφορία, στη σιάθμευση, στον δικεύλιμο, σια χρόνο του ιδιωτικού αυτοκινήτου και γενικότερα στον τρόπο που μετακινούμαστε μέσα στην πόλη. Είναι ένα πολύ πολύπλοκο ζήτημα. Τα τελευταία χρόνια όνως έχουν διεξαθεί σιμπεκινήσεις με ΜΜΜ, παράλληλα όμως συδένεται και η κράση του ιδιωτικού οχήματος.

• **Αναβάθμιση** η δημιουργίς νέων κρίσιμων περιφερειακών οδικών αξόνων οι οποίοι θα λειτουργούν συμπληρωματικά και δεν θα ανταγωνίζονται τα ΜΜΜ. Πολλές φορές η κρισιμοδότηση εργων οδικών υποδομών είτε όμεσα είτε έμεσα μειώνει τη χρηματοδότηση και το επιβατικό έργο των ΜΜΜ.

Δεδομένου ότι ο μετακινήσεις ούτε παρακολουθούν και ούτε ακολουθούνται στο σύνολό τους από ένα επιστημονικό φορέα, το κρίσιμα είναι πάνω φορέας είναι ικανός σήμερα να θέσει τις σωστές προτεραιότητες. Ποιος είναι η κεντρικός συντονιστής και υπεύθυνος για το σύνολο των μετακινήσεων στην Αττική; Ποιος είναι αυτός που έχει προβλέψει τις μελλοντικές ανάγκες και δρομολογεί τεκμηριωμένα λύσεις;

Αναγνωρίζω ότι κάθε πρόταση θέσης που γίνεται στο νότιο προάστιο, με «σταρ» τη δόρα μας» τα εκείνο του πρώην σεροδρομίου στο Ελληνικό, όπου τα επόμενα χρόνια θα μπορεί πάνω από 10.000 νέες κατοικίες. Μαζί με τις υπόλοιπες και πολυαριθμούμενες νέες ενοικιάζεις συνολικά στην Δύπνιαϊκή Ριβιέρα, υπολογίζεται ότι πάνω από 25.000 νεοφίλητες κατοικίες θα παραδοθούν τις επόμενες χρόνια στο νότιο μέτωπο της Αττικής.

Νέοι σταθμοί

Στο πλαίσιο από, η επέκταση της γραμμής 2 του μετρό προς τα Ιλιοχώρα φαντάζει όλο και πιο ανεκφράσ, ιδίως αν δοθεί υπόψη η ανάγκη μετακίνησης για λόγους αποσυμφόρησης χιλιάδων εργαζομένων εντός του Ελληνικού, που θα επιτελεί μια νέα πόλη μέσα στην υφιστάμενη πόλη, με ξενοδοχεία, επιχειρηματικά κέντρα, κατοικημένα και κατοικίες. Ιδη η διάταξη της Lamda Development σχεδιάζει τη δημιουργία σταθμού μεταξύ εντός του σιανίτου του Ελληνικού, παράλληλα με την υπόλοιπη γραμμή, που θα κατελήγει στο κέντρο της Γλυφάδας. Πρόκειται όμως για ένα έργο ποιο εκάμα βρίσκεται στο σταδίο των μελετών.

* Ο κ. Θανάσης Τσιάνος είναι πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων.