



10 +2 σημεία - κλειδιά

ΓΙΑ ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ
ΑΘΗΝΑΣ & ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ



01

ΜΕΤΡΟ & ΜΕΣΑ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ

Χωρίς Μετρό πυκνής διάταξης με 200 σταθμούς από τους 80 που έχουμε σήμερα, με άψογη και πολύωρη λειτουργία, και από την Κηφισιά μέχρι την Γλυφάδα, ποτέ δεν θα μπορέσουμε να προσφέρουμε εναλλακτική μετακίνηση προς τη εργασία στους πολίτες. Ταυτόχρονα χρειαζόμαστε συμπληρωματικές και εκτεταμένες συνδέσεις με επιφανειακά μέσα τύπου τραμ και προαστιακού σιδηρόδρομου. Αυτή η στιγμή απέχει τουλάχιστον 20 χρόνια από το σήμερα.



02

ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ 3000 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Η κυβέρνηση θεωρεί πως με 1700 νέα λεωφορεία σε δύο χρόνια θα μπορούσε να είναι ικανοποιημένη. Κάνει λάθος. Κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες είχαμε ήδη 1500. Σήμερα και στο βαθμό που πρέπει να υποκαταστήσουμε σε μεγάλο βαθμό την έλλειψη των μέσων σταθερής τροχιάς, χρειαζόμαστε τουλάχιστον 3000 λεωφορεία σε ένα πλήρως και ριζικά αναδιοργανωμένο δίκτυο που καλύπτει ολόκληρο τον Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας.



03

ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΛΩΡΙΔΕΣ + ΛΩΡΙΔΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ + ΛΩΡΙΔΕΣ ΕΜΦΟΡΤΩΝ TAXI

Λεωφορεία χωρίς λεωφορειολωρίδες είναι δώρον άδωρο.
Χρειαζόμαστε καλοσχεδιασμένο δίκτυο λεωφορειολωρίδων από το οποίο θα διέρχονται τουλάχιστον 25 λεωφορεία την ώρα, ώστε αυτές να μεγιστοποιούν την ωφέλειά τους, μεταφέροντας τον μέγιστο αριθμό πολιτών.
Χρειάζεται να θεσπίσουμε νέες λωρίδες υψηλής πληρότητας άνω των 2 ατόμων ανά αυτοκίνητο με ταυτόχρονη ταχεία εξυπηρέτηση των εμπορτών TAXI.

04

ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ

Ο δακτύλιος που έχουμε σήμερα μικρός και μεγάλος είναι αναχρονιστικός και ξεπερασμένος. Τα μονά- ζυγά αφορούν τη δεκαετία του 80 όχι το σήμερα. Σήμερα απαιτείται ένας πράσινος δακτύλιος που θα επιτρέπει την κυκλοφορία οχημάτων μόνο μηδενικών εκπομπών ή υψηλής πληρότητας με τουλάχιστον 3 άτομα σε κάθε όχημα. Αυτή είναι η γενική αρχή. Οι τεχνικές λεπτομέρειες πρέπει να καθοριστούν μετά από τεχνική μελέτη.



05

ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΣΕ ΑΘΗΝΑ & ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

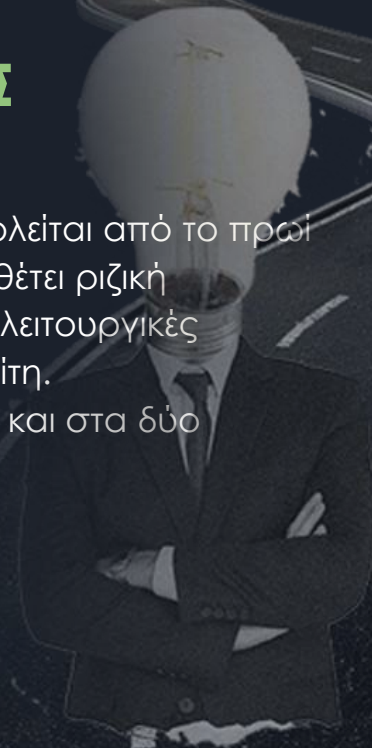
Το κυκλοφοριακό πρόβλημα στην Αθήνα δεν έχει διοικητικά όρια. Δεν αρχίζει στην Αθήνα και τελειώνει στους Αμπελόκηπους. Αφορά ενίοτε και αδιαίρετα ολόκληρο το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας. Επομένως πρέπει να αντιμετωπιστεί με έναν Συγκοινωνιακό Οργανισμό Μητροπολιτικού χαρακτήρα που να υπεύθυνος για τον σχεδιασμό, τη διαφύλαξη της βιώσιμης κινητικότητας, και της προστασίας της Οδικής Ασφάλειας. Σήμερα απαιτείται ένας τέτοιος Οργανισμός τόσο στην Αθήνα όσο και στη Θεσσαλονίκη, ενώ ολόκληρη η υπόλοιπη Ελλάδα πρέπει να τεθεί υπό κάποιων νέων δομών στο Υπουργείο Μεταφορών και Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.



06

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Απαιτείται ένα κυβερνητικό στέλεχος, που θα ασχολείται από το πρωί έως το βράδυ με αυτά τα ζητήματα. Αυτό προϋποθέτει ριζική αναδιοργάνωση του Υπουργείου Μεταφορών και λειτουργικές ενοποιήσεις με το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη. Ο Υφυπουργός θα μπορούσε να ανήκει οργανικά και στα δύο Υπουργεία.





07

ΕΝΙΑΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Ουσιαστικά πρόκειται για ένα αναβαθμισμένο κέντρο του σημερινού ΘΕΠΕΚ του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη.

Με διυπηρεσιακή στελέχωση κατά το πρότυπο του Υπουργείου Κλιματικής Προστασίας.





08

ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΔΡΟΜΩΝ – ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ – ΚΟΜΒΩΝ - ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΩΝ

Η σημερινή γεωμετρία δρόμων και πεζοδρομίων είναι αναχρονιστική και αφορά προηγούμενες δεκαετίες. Χρειάζεται ένας μοντέρνος σχεδιασμός, που θα απαντάει στα σύγχρονα προβλήματα. Στις διασταυρώσεις πρέπει να φύγει η παράνομη στάθμευση (τοπικές διαπλατύνσεις) στα 5 μέτρα από τις γωνίες, οι κόμβοι πρέπει να μελετηθούν εξαντλητικά και να δοθεί έμφαση στους κυκλικούς που θα μπορούσαν να επιλύσουν πολλά προβλήματα.

09

ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ – ΑΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ & ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΙΚΕΣ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ

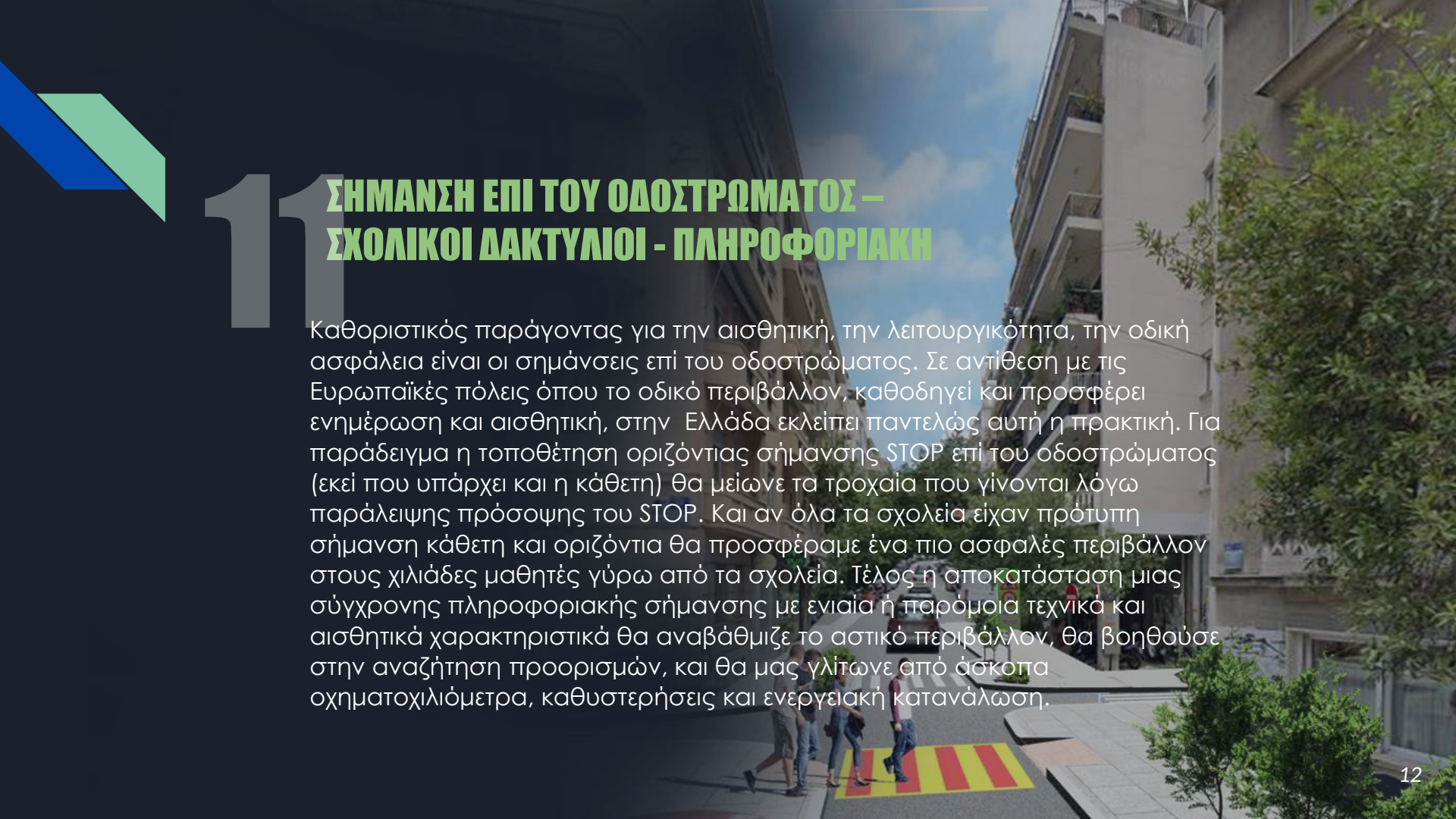
Το 2026 η Αθήνα και οι περισσότερες ελληνικές πόλεις παραμένουν αφιλόξενες στο πεζοδρόμιο, στις διαβάσεις, στις διασταυρώσεις. Είναι ένα έργο που πρέπει να εκκινήσει άμεσα. Σε κάθε πόλη - Δήμο πρέπει να θεσμοθετηθεί ελάχιστος αριθμός διαβάσεων πεζών, που θα συντηρούνται απαρέγκλιτα με έντονο χρωματισμό και έξυπνο εξοπλισμό (led).



10

ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ – ΠΑΤΙΝΙΑ - ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Χάσαμε το στοίχημα των πατινιών γιατί δεν είχαμε ποδηλατοδρόμους.
Αν καθυστερήσουμε και άλλο να κατασκευάζουμε δίκτυα ποδηλατόδρομων στις ελληνικές πόλεις, θα πρέπει να ξεχάσουμε τη βιώσιμη κινητικότητα των πόλεων



11 ΣΗΜΑΝΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ – ΣΧΟΛΙΚΟΙ ΔΑΚΤΥΛΙΟΙ - ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΗ

Καθοριστικός παράγοντας για την αισθητική, την λειτουργικότητα, την οδική ασφάλεια είναι οι σημάνσεις επί του οδοστρώματος. Σε αντίθεση με τις Ευρωπαϊκές πόλεις όπου το οδικό περιβάλλον, καθοδηγεί και προσφέρει ενημέρωση και αισθητική, στην Ελλάδα εκλείπει παντελώς αυτή η πρακτική. Για παράδειγμα η τοποθέτηση οριζόντιας σήμανσης STOP επί του οδοστρώματος (εκεί που υπάρχει και η κάθετη) θα μείωνε τα τροχαία που γίνονται λόγω παράλειψης πρόσωσης του STOP. Και αν όλα τα σχολεία είχαν πρότυπη σήμανση κάθετη και οριζόντια θα προσφέραμε ένα πιο ασφαλές περιβάλλον στους χιλιάδες μαθητές γύρω από τα σχολεία. Τέλος η αποκατάσταση μιας σύγχρονης πληροφοριακής σήμανσης με ενιαία ή παρόμοια τεχνικά και αισθητικά χαρακτηριστικά θα αναβάθμιζε το αστικό περιβάλλον, θα βοηθούσε στην αναζήτηση προορισμών, και θα μας γλίτωνε από άσκοπα οχηματοχιλιόμετρα, καθυστερήσεις και ενεργειακή κατανάλωση.

12

ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ

Ένα μέτρο που άμεσα θα ορθολογικοποιούσε τις άσκοπες καθυστερήσεις και μάλιστα σε ώρες αιχμής, είναι η διαμόρφωση ενός κοινωνικού συμβολαίου, με τη συμφωνία όλων των φορέων, όπου όλες οι επαγγελματικές φορτοεκφορτώσεις θα γίνονται τις βραδινές και πρώτες πρωινές ώρες. Σήμερα κανένας δεν ελέγχει κανένα. Μια συνολική κανονιστική απόφαση, όχι μόνο για την Αθήνα αλλά για όλη την Ελλάδα, μαζί με τη θεσμοθέτηση συγκεκριμένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης θα βοηθούσε αποτελεσματικά στην άμβλυνση ενός μέρους των σημερινών προβλημάτων.