

Στρατηγική αντιμετώπιση της Βιώσιμης  
Κινητικότητας στη Δυτική Αθήνα

Κώστας Ν. Πετράκης

Καθ. Δημήτρης Οικονόμου (Πανεπ. Θεσσαλίας)

Καθ. Στράτος Στυλιανίδης (ΑΠΘ)

Δρ Μόσχος Π. Διαμαντόπουλος (ΑΣΔΑ)

Συνέδριο 'Βιώσιμη κινητικότητα σε πόλεις και περιφέρειες'  
Θεσσαλονίκη 05.06.2014

Ερευνητικό πρόγραμμα: ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ  
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ  
ΣΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΑΘΗΝΑ

Ανάθεση του Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας  
στα Πανεπιστήμια

Θεσσαλίας – Εργαστήριο Χωροταξικού και  
Πολεοδομικού Σχεδιασμού και

Αριστοτέλειο – Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και  
Ανάπτυξης

Τελικό προϊόν: το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής  
Κινητικότητας Δυτικής Αθήνας  
(ΣΒΑΚ – ΔΑ)

Δυτική Αθήνα

Πληθυσμός: 750.000

8 ΟΤΑ:

Δήμος Αγίας Βαρβάρας

Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού

Δήμος Αιγάλεω

Δήμος Άνω Λιοσίων - Φυλής

Δήμος Ιλίου

Δήμος Περιστερίου

Δήμος Πετρούπολης

Δήμος Χαϊδαρίου

Μέση διάρκεια μετακίνησης 29 – 37 λεπτά

Καταμερισμός κατά μέσο (ΟΑΣΑ, 2007)

ΙΧ+ταξί	ΔΣ	Δίκυκλα (μηχαν.)	Ποδήλατα	Πεζή
44,1%	41,5%	4,0%	0,9%	9,5%

Εμείς οι κάτωθι φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης που εκπροσωπούμαστε στον ΑΣΔΑ, δεσμευόμαστε συλλογικά να δράσουμε συντονισμένα στην επόμενη δεκαετία και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους οικονομικούς και κοινωνικούς εταίρους που δρουν στην Δυτική Αθήνα ώστε οι μετακινήσεις στην περιοχή:

- (α) να πραγματοποιούνται με τρόπο φιλικό στους χρήστες και στο περιβάλλον,
- (β) να συμβάλλουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη της πόλης και των περιχώρων,
- (γ) να στηρίξουν την τοπική οικονομία με την μέγιστη οικονομική αποδοτικότητα,
- (δ) να ενισχύσουν την κοινωνική συνοχή και
- (ε) να τονώσουν την ανταγωνιστικότητα της μητροπολιτικής περιοχής της Δυτικής Αθήνας στο Ευρωπαϊκό και διεθνές περιβάλλον.

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων εκπονείται το παρόν Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) της Δυτικής Αθήνας.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) για τη Δυτική Αθήνα αποτελεί δέσμευση όλων των Δήμων που απαρτίζουν τον Α.Σ.Δ.Α

Δήλωση δέσμευσης

Αξιολόγηση επιδράσεων από  
εθνικά και περιφερειακά σχέδια

3+1 σενάρια ΣΒΑΚ

Διαδικασίες διαβούλευσης

Φόρουμ Αειφόρου Κινητικότητας

<b>Πλεονεκτήματα</b>	<b>Μειονεκτήματα</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Διαθεσιμότητα σχεδίων ευρύτερης κλίμακας</li> <li>○ Διαθεσιμότητα ανθρώπινων πόρων</li> <li>○ Διατομεακή προσέγγιση (και παιδεία)</li> <li>○ Σχετική ωριμότητα βιώσιμων έργων (Μετρό κλπ.)</li> <li>○ Τιμές καυσίμων &amp; τάσεις εξέλιξής τους</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ισχυρή θέση οδοποιίας και των 'οδηγών' της</li> <li>● Έλλειψη παιδείας στη διαχείριση ευρείας κλίμακας</li> <li>● Ελλιπής αναφορά σε διαχειριστικές παρεμβάσεις</li> <li>● Θεσμικό πλαίσιο μελετών (μεγάλοι χρόνοι)</li> <li>● Έλλειψη πρόσφατης γενικής συγκοινωνιακής / κυκλοφοριακής μελέτης</li> <li>● Έλλειμμα αρμοδιοτήτων του ΑΣΔΑ</li> </ul>
<b>Ευκαιρίες</b>	<b>Κίνδυνοι / απειλές</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Ευνοϊκό κοινωνικό κλίμα για βιώσιμες μετακινήσεις</li> <li>□ Δημιουργία μητροπολιτικού φορέα</li> <li>□ Αυξημένη συμμετοχή ιδιωτικού τομέα (σε συνεργασία με δημόσιο τομέα)</li> <li>□ Ευνοϊκό νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο για την υλοποίηση</li> <li>□ Θετικό κλίμα προώθησης μέσω σταθερής τροχιάς πέραν του Μετρό</li> <li>□ Ευνοϊκή χρονική συγκυρία ώστε να συνδεθεί το Σ.Β.Α.Κ. με την προγραμματική περίοδο 2014 - 2020</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Εξέλιξη συγκυρίας (οικονομική &amp; κοινωνική)</li> <li>■ Κοινωνικός αρνητισμός στη συνεργασία με τους θεσμούς</li> <li>■ Αβέβαιες πολιτικές εξελίξεις</li> <li>■ Ανεργία</li> </ul>

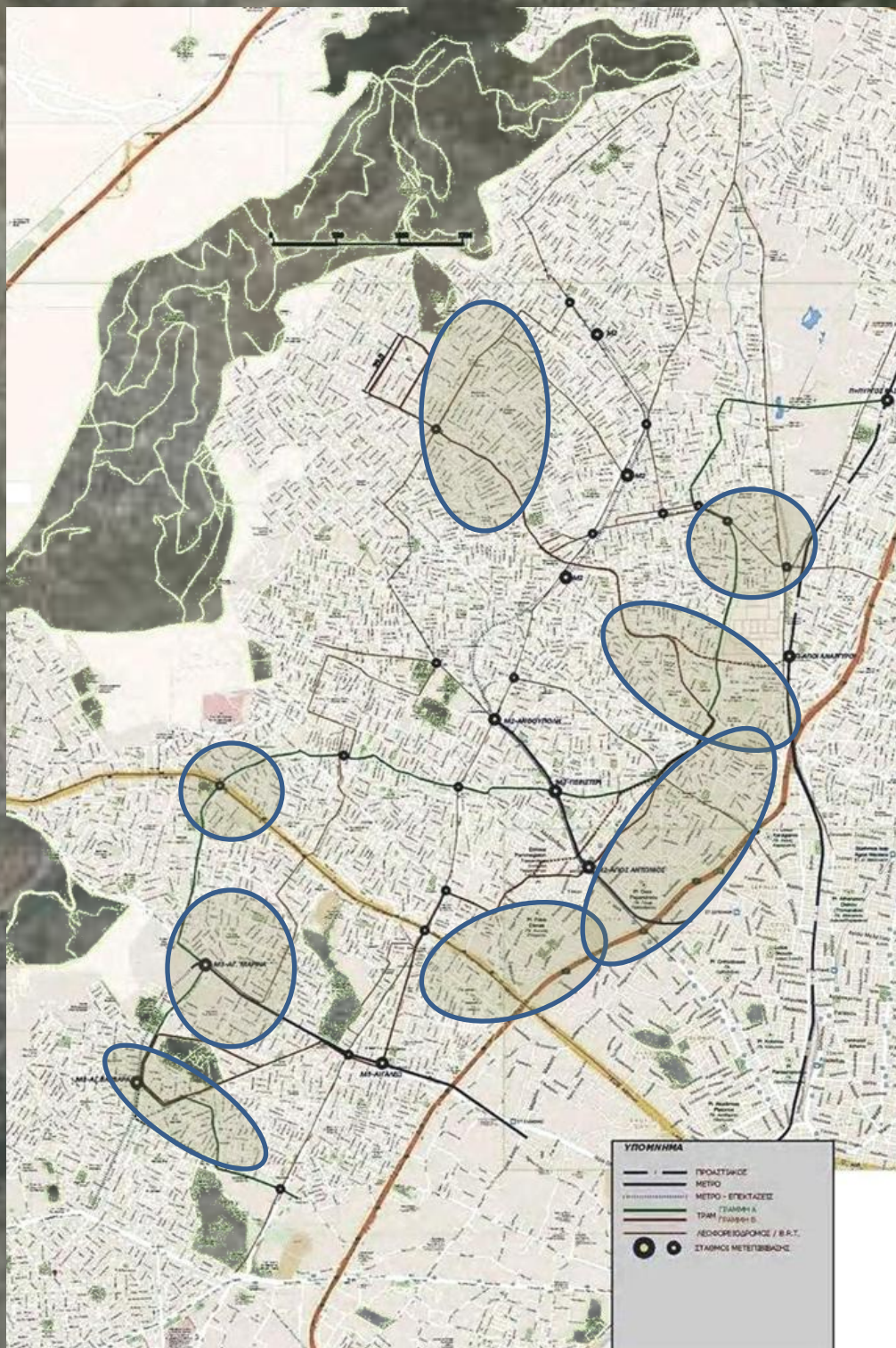
## Ανάλυση SWOT

ΣΤΟΧΟΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΤΙΜΕΣ-ΣΤΟΧΟΣ	ΕΤΗ-ΣΤΟΧΟΣ
Αύξηση της πελατείας των ΔΣ (πληρότητα οχημάτων, συνολικό πλήθος επιβατών)	Συνολικό πλήθος επιβατών MMM	+10%	2017
		+30%	2025
	Μέση πληρότητα MMM	+10%	2017
		+30%	2025
	Μέση ταχύτητα κίνησης λεωφορείων	+10%	2017
		+20%	2025
Διαχείριση της ζήτησης στάθμευσης	Θέσεις στάθμευσης εκτός οδού P+R	+10%	2017
		+30%	2025
	Θέσεις στάθμευσης παρά την οδό	-15%	2017
		-30%	2025
Αύξηση των μετακινήσεων των πεζών στην κεντρική περιοχή	Ποσοστό συμμετοχής πεζών στην σύνθεση κυκλοφορίας	+10%	2017
		+25%	2025
Αύξηση των μετακινήσεων με ποδήλατο στην μητροπολιτική περιοχή	Ποσοστό συμμετοχής ποδηλάτων στην σύνθεση κυκλοφορίας	+10%	2017
		+15%	2025
Μείωση των τιμών των ρύπων που μετρώνται στην περιοχή	Επίπεδα εκπομπής SO <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , CO, NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub>	-10%	2017
		-25%	2025

Στόχοι S.M.A.R.T.



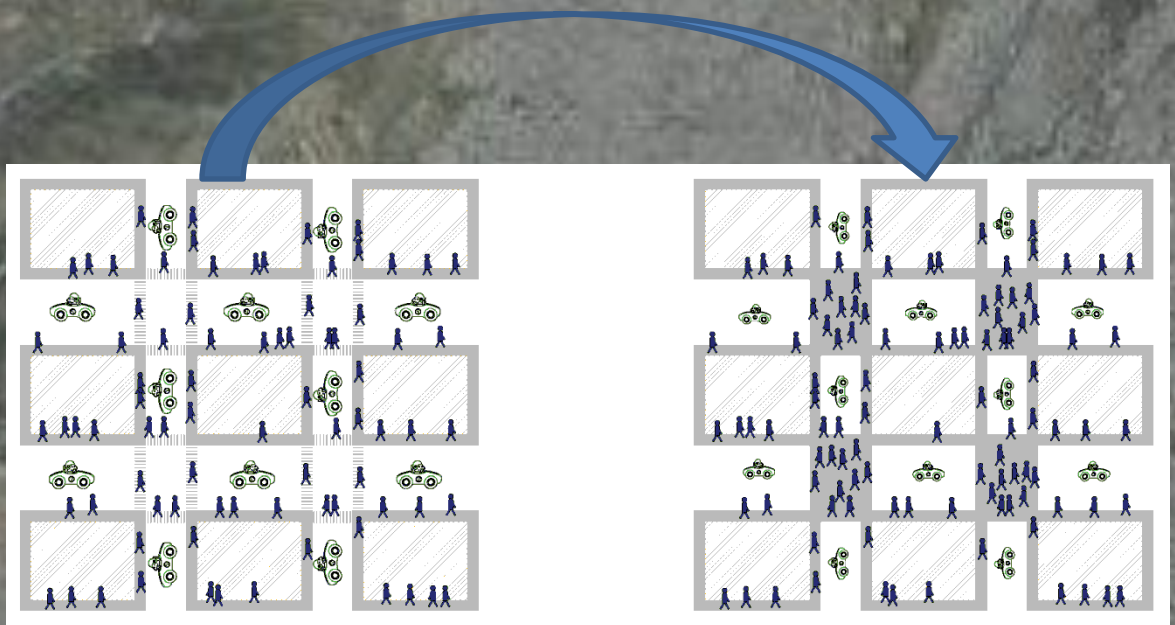




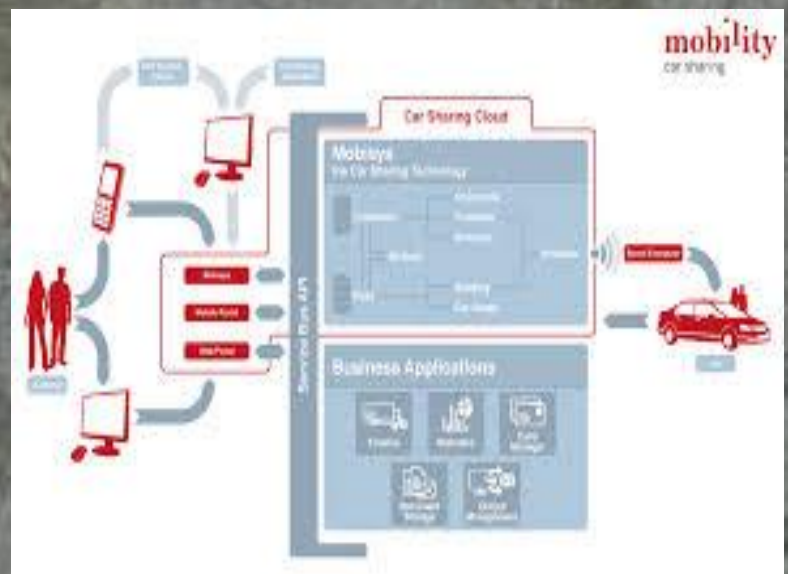
Λεωφορειόδρομοι & δίκτυο ταχέων λεωφορείων (Bus Rapid Transit – BRT)



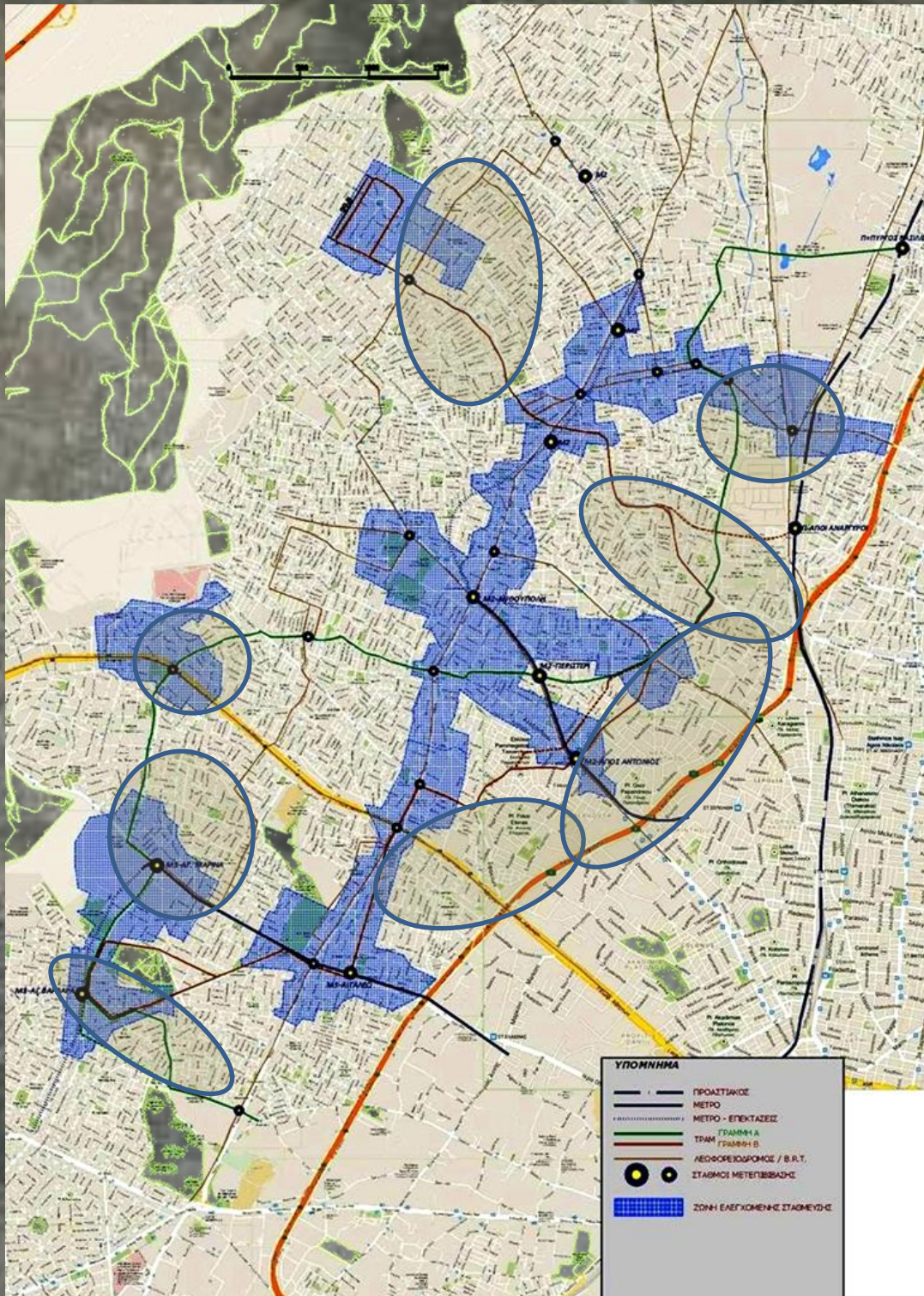
Ενίσχυση της διατροπικότητας



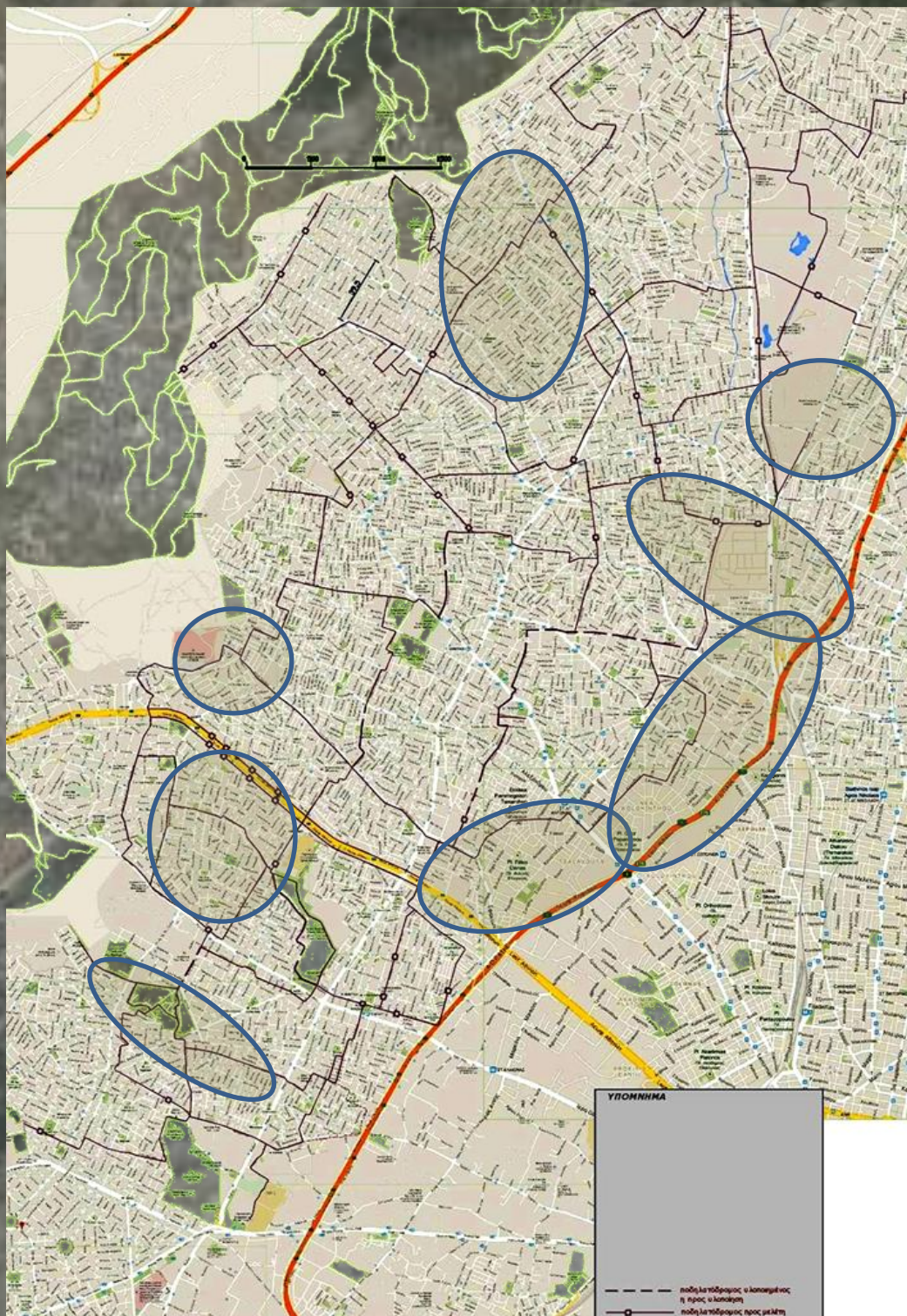
Ζώνες ήπιας κυκλοφορίας & αναδιάταξη του δημόσιου χώρου



Οργάνωση συλλογικής χρήσης ΙΧ



Ενιαία πολιτική στάθμευσης



Δίκτυο ποδηλατοδρόμων

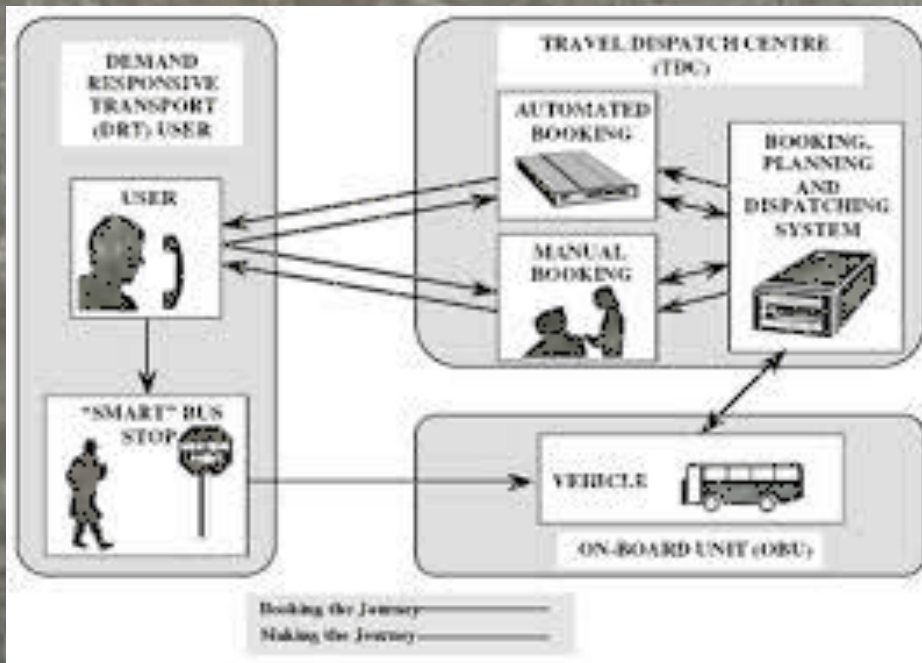


Σύστημα κοινόχρηστων δημόσιων ποδηλάτων

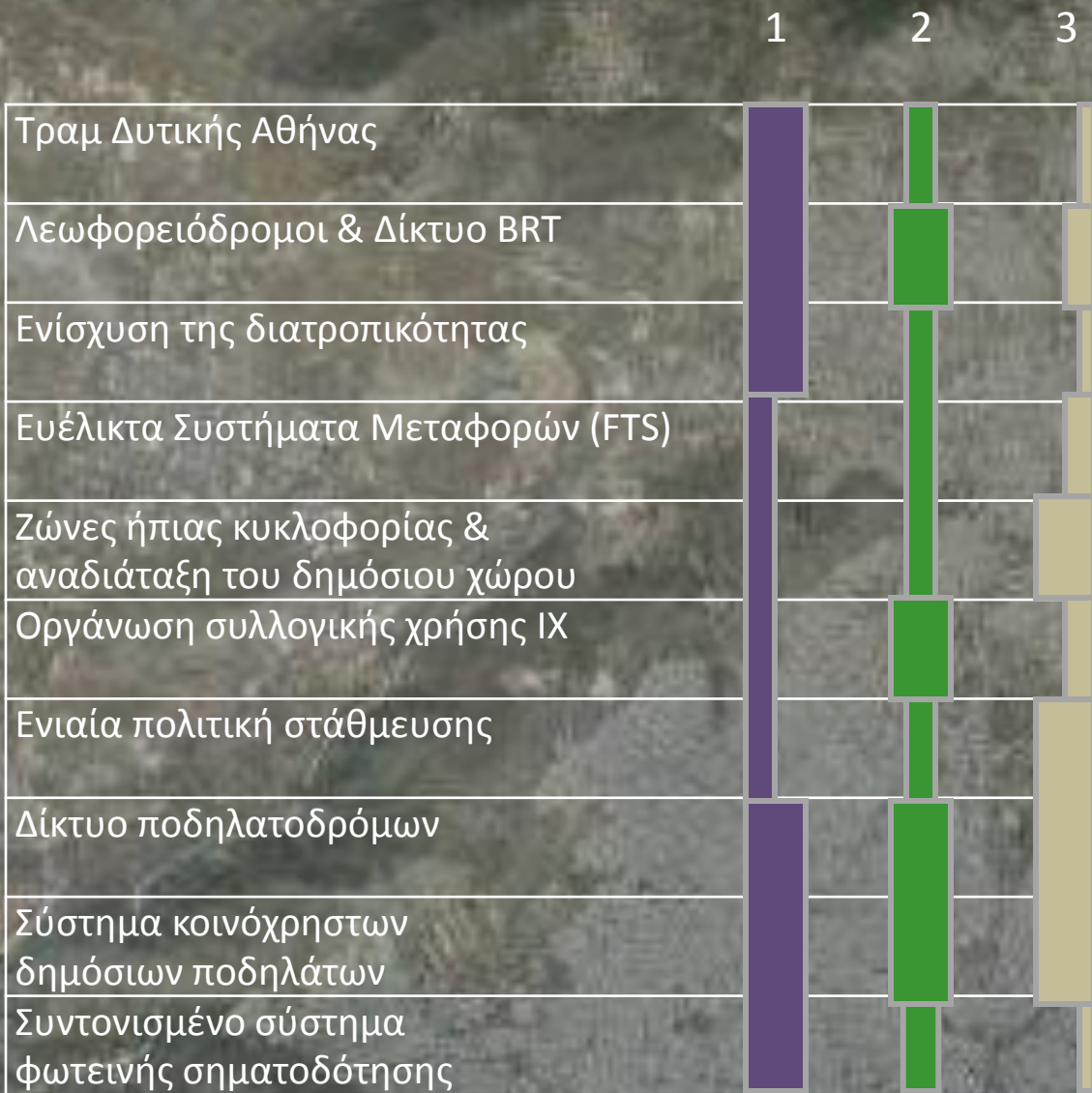


Συντονισμένο σύστημα φωτεινής σηματοδότησης για την απόδοση προτεραιότητας στα μέσα βιώσιμης κινητικότητας (ΔΣ, ποδήλατα & πεζοί)





Ευέλικτα Συστήματα Μεταφορών (Flexible Transport Systems – FTS)




Ρεαλιστικά πακέτα μέτρων

Οικονομικές διαστάσεις των πακέτων

Κατανομή αρμοδιοτήτων και πόρων

Κυριότητα του σχεδίου

Πρόγραμμα παρακολούθησης και αξιολόγησης

An aerial photograph of a rugged, mountainous landscape. The terrain is characterized by steep, rocky slopes and a central valley where a river flows. The vegetation is sparse, with patches of green and brown. The overall scene is one of a wild, mountainous region.

Επόμενα βήματα