



Τμήμα Δυτικής Ελλάδας

Εισήγηση

- **Γόγολα Ανδριανή**, πολιτικός μηχανικός - συγκοινωνιολόγος
- **Σαρδελιάνος Δημήτρης**, πολιτικός μηχανικός - συγκοινωνιολόγος

για την Ομάδα Εργασίας με θέμα:

“Ενιαίος Φορέας Διαχείρισης Κυκλοφορίας της Πάτρας και Ευρύτερης περιοχής”

Μάρτιος 2008

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	Εισαγωγή	1
2	Μεθοδολογία	2
3	Πολοδομικός και Κυκλοφοριακός σχεδιασμός.....	5
4	Διεθνής εμπειρία	7
4.1	Γαλλία	7
4.2	Δημοκρατία της Τσεχίας	8
4.2.1	Διοικητική Δομή - αρμοδιότητες	8
4.2.2	Αρμοδιότητες Κεντρικής διοίκησης	8
4.2.3	Αρμοδιότητες Περιφερειακής διοίκησης.....	9
4.2.4	Αρμοδιότητες Τοπικής Αυτοδιοίκησης	9
4.3	Φινλανδία.....	10
4.3.1	Θεσμικό πλαίσιο για τις αστικές μεταφορές	10
4.3.2	Δημόσιες Συγκοινωνίες και Υπηρεσίες	10
4.4	Ηνωμένο Βασίλειο	10
4.5	Συμπεράσματα	13
5	Ελληνική πραγματικότητα	14
5.1	Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός	14
5.1.1	Αντικείμενο.....	14
5.1.2	Φορείς.....	15
5.2	Ισχύον θεσμικό πλαίσιο	16
5.2.1	Αρμοδιότητες	16
5.2.2	Ρύθμιση κυκλοφορίας.....	18
5.2.3	Δημοτική συγκοινωνία	19
5.2.4	Επιχειρησιακά Προγράμματα	19
5.2.5	Διαδημοτικές συνεργασίες και συμπράξεις.....	20
5.2.6	Σύνδεσμοι και Επιχειρήσεις	20
5.2.7	Συμπεράσματα	20

5.3	Θέσεις του ΣΕΣ για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό των πόλεων	20
5.4	Πρωτοβουλίες ΤΕΕ – Τμήμα Δυτικής Ελλάδος.....	21
6	Παραδείγματα πρακτικών οργάνωσης ΟΤΑ της ελληνικής περιφέρειας στον τομέα των μεταφορών	24
6.1	Δήμος Βόλου	24
6.2	Δήμος Λάρισας	30
6.3	Συμπεράσματα	35
7	Οργάνωση Δήμου Πατρέων ως προς τον Πολεοδομικό και Κυκλοφοριακό Σχεδιασμό..	36
7.1	Γενικά.....	36
7.2	Θεσμοθετημένη οργάνωση και στελέχωση.....	37
7.3	Αναδιοργάνωση Γραφείου Κυκλοφοριακής Ρύθμισης	43
7.4	Συμπεράσματα	44
8	Παραδείγματα φορέων διαχείρισης και παροχής συγκοινωνιακού έργου στην Ελλάδα .	45
8.1	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών	45
8.2	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης.....	46
8.3	Δημοτική Επιχείρηση Συγκοινωνιών “ΡΟΔΑ”	47
8.4	Συμπεράσματα	47
9	Το παράδειγμα της Αρχής Μεταφορών του Δουβλίνου (Dublin Transport Authority)	48
9.1	Γενικά.....	48
9.2	Σύσταση Επιτροπής - Αντικείμενο	49
9.3	Περιοχή αρμοδιότητας	49
9.4	Αντικείμενο και αρμοδιότητες.....	49
9.5	Θεσμική μορφή	50
9.6	Θεσμικές αρμοδιότητες.....	50
9.6.1	Στρατηγικός Σχεδιασμός των Μεταφορών.....	50
9.6.2	Παροχή αστικού συγκοινωνιακού έργου	51
9.6.3	Ολοκληρωμένος σχεδιασμός και διαχείριση	51
9.6.4	Διαχείριση Κυκλοφορίας	51

9.6.5	Διαχείριση της ζήτησης μεταφορών	52
9.6.6	Συνδυασμένος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός.....	52
9.7	Σχέσεις της Αρχής Μεταφορών του Δουβλίνου με άλλους φορείς.....	52
9.8	Οργάνωση και Δομή	53
10	Συμπεράσματα - Πρόταση.....	55
10.1	Συμπεράσματα	55
10.2	Πρόταση	56
10.2.1	Τμήμα Κυκλοφοριακού – Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού	57
10.2.2	Διάρθρωση	58
10.2.3	Στελέχωση	64
11	Βιβλιογραφία – Πηγές.....	65

Επισυνάπτεται ως Παράρτημα η έκθεση για την Αρχή Μεταφορών του Δουβλίνου

1 Εισαγωγή

Το ΤΕΕ/ Τμήμα Δυτικής Ελλάδας προκήρυξε - με ανακοίνωσή της που δημοσιεύτηκε στο υπ' αριθμ. 2446 (02/07/2007) τεύχος του ενημερωτικού δελτίου - τη σύσταση και στελέχωση τριμελούς Ομάδας Εργασίας [ΟΕ] με θέμα **“Ενιαίος Φορέας Διαχείρισης Κυκλοφορίας της Πάτρας και Ευρύτερης περιοχής”**. Οι ειδικότητες που καλούνταν να στελεχώσουν την ΟΕ ήταν Πολιτικοί ή Τοπογράφοι ή Αρχιτέκτονες Μηχανικοί, κατά προτίμηση συγκοινωνιολόγοι.

Μέλη της επιτροπής ορίστηκαν οι:

- Γόγολα Ανδριανή, πολιτικός μηχανικός - συγκοινωνιολόγος, μέλος Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων.
- Ντάγκας Δημήτρης, πολιτικός μηχανικός.
- Σαρδελιάνος Δημήτρης, πολιτικός μηχανικός - συγκοινωνιολόγος, μέλος Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων.

Στις εργασίες της ΟΕ συμμετείχε ως εκπρόσωπος του Δήμου Πατρέων, ο Αντιδήμαρχος Περιβάλλοντος και Εικόνας Πόλεως κ. Δεμαρτίνος Σπύρος, πολιτικός μηχανικός.

Αντικείμενο της ομάδας εργασίας σύμφωνα με την προκήρυξη του ΤΕΕ/Τμήμα Δυτικής Ελλάδας είναι:

- Συλλογή στοιχείων
- Καταγραφή υπάρχουσας κατάστασης
- Ισχύοντα σε άλλες ελληνικές και ευρωπαϊκές πόλεις
- Όροι και προϋποθέσεις λειτουργίας
- Μητροπολιτικός ή Διαδημοτικός ή Δημοτικός φορέας
- Σκοποί και αρμοδιότητες
- Νομικό καθεστώς
- Στελέχωση
- Συμπεράσματα και προτάσεις.

2 Μεθοδολογία

Απ' την πρώτη κιόλας συνάντηση της ΟΕ, τον Οκτώβριο του 2007, προσδιορίστηκαν ως απαιτούμενα της διερευνητικής εργασίας:

- η τεκμηρίωση της αναγκαιότητας δημιουργίας Φορέα Διαχείρισης Κυκλοφορίας μέσα από βιβλιογραφική αναφορά και παράθεση πρακτικών που έχουν ακολουθηθεί σε αυτό το θέμα στην Ελλάδα και την Ευρώπη,
- η αιτιολόγηση της αναγκαιότητας ίδρυσης ενός τέτοιου φορέα στην ευρύτερη περιοχή των Πατρών, δεδομένου ότι δεν είναι αυτονόητη, ενώ η σύγκριση με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη δεν είναι επαρκής, αφού τα μεγέθη και οι συνθήκες διαφέρουν κατά πολύ,
- ο προσδιορισμός του αντικειμένου, αφού μαζί με τον προϋπολογισμό και τη χρηματοδότηση αποτελούν σημαντικά θέματα, καθοριστικά για τη μορφή και λειτουργία του,
- η αναγκαιότητα διαχωρισμού μεταξύ του Σχεδιασμού ή/και Διαχείρισης και της Υλοποίησης, αφού πρόκειται για διαφορετικούς τομείς ως προς την αφετηρία, τη σκοπιμότητα και το αντικείμενο.

Γνώμη των συντακτών απ' την αρχή ήταν ότι, προϋπόθεση για τη δημιουργία ενιαίου φορέα με μητροπολιτικό, διαδημοτικό ή δημοτικό χαρακτήρα και τη λειτουργία του ανεξάρτητα από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Πατρέων, είναι η ύπαρξη των κατάλληλων συνθηκών, ώστε το σύνολο των σχεδιαστικών και διαχειριστικών αρμοδιοτήτων των σχετικών με τις αστικές συγκοινωνίες να ανήκει στον Δήμο (ή στον εν δυνάμει Μητροπολιτικό Φορέα Διοίκησης), έστω και αν αυτός που υλοποιεί το συγκοινωνιακό έργο είναι το Αστικό ΚΤΕΛ (ή και άλλοι ιδιωτικοί φορείς όπως αυτό θα επιτραπεί μετά το 2016). Για την ΟΕ είναι σαφές ότι η ευθύνη σχεδιασμού και διαχείρισης των αστικών συγκοινωνιών θα έπρεπε να ανήκει στους Δήμους κάθε αστικής περιοχής (όπως συμβαίνει στις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ).

Το γεγονός ότι στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας - προς το παρόν τουλάχιστον – δεν συναντάται η παραπάνω προϋπόθεση, οδήγησε την ΟΕ στη διερεύνηση και άλλων εναλλακτικών μοντέλων οργάνωσης της παρέμβασης του Δήμου Πατρέων στα θέματα σχεδιασμού και διαχείρισης της κυκλοφορίας, των συγκοινωνιών και της κινητικότητας εν γένει.

Δυνητικά θεματικά πεδία ευθύνης του Φορέα είναι:

- Προσδιορισμός περιοχής αρμοδιότητας (μητροπολιτικός ή διαδημοτικός ή δημοτικός φορέας)
 - Διερεύνηση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων κάθε επιλογής.
 - Διερεύνηση θεσμικού πλαισίου.

- Στην περίπτωση επιλογής σύστασης δημοτικού φορέα, απαιτείται διερεύνηση για το αν η λειτουργία του θα είναι εντός του Δήμου Πατρέων ή αυτόνομη και ποιες θα είναι οι αρμοδιότητές του σε κάθε περίπτωση.
- Ρόλος και αρμοδιότητες του Φορέα στο σχεδιασμό ή/και διαχείριση αστικών συγκοινωνιών
- Ρόλος και αρμοδιότητες του Φορέα στη διαχείριση της κινητικότητας στην περιοχή αναφοράς (Σχεδιασμός), δηλαδή κατασκευή και συντήρηση οδικού δικτύου, σήμανση, σηματοδότηση, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, κλπ.
- Προσδιορισμός των σχέσεων του με λοιπούς φορείς, π.χ. Οργανισμός Ρυθμιστικού (αν γίνει), Περιφέρεια, Νομαρχία, κλπ.
- Προσδιορισμός του χαρακτήρα του (γνωμοδοτικός ή με δυνατότητα λήψης αποφάσεων), πρόβλεψη διαδικασίας πολιτικού ελέγχου του, διαδικασίας λήψης αποφάσεων, που θα αναφέρεται ο Φορέας;
- Προσδιορισμός οργανογράμματος (ιδιότητα και πλήθος των συμμετεχόντων και στελεχών)
- Προσδιορισμός προϋπολογισμού λειτουργίας για κάθε περίπτωση μορφής (Μητροπολιτικός / Διαδημοτικός / Δημοτικός, γνωμοδοτικός / με δυνατότητα λήψης αποφάσεων). Διερεύνηση διάθεσης χρηματοδότησης από το Δήμο Πατρέων.

Στην περίπτωση που το αντικείμενο του φορέα δεν είναι οι αστικές συγκοινωνίες, ενδείκνυται – απ’ τη νομοθεσία, τη διεθνή εμπειρία και πρακτική – η δημιουργία και στελέχωση ενός Γραφείου Κυκλοφορίας στην Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου, όπως αυτό περιγράφεται στον Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων

Σε επόμενη συνάντηση της ΟΕ καθορίστηκε πλάνο εργασίας, προσδιορίστηκαν τα προς διερεύνηση θέματα και το περιεχόμενό τους, έγινε καταμερισμός εργασιών στα μέλη της ΟΕ, ορίστηκε χρονοδιάγραμμα και συμφωνήθηκε η αναγκαιότητα επικοινωνίας με τους Δήμους Βόλου και Λάρισας για την ανταλλαγή εμπειρίας.

Στο ταξίδι που πραγματοποιήθηκε τέλος Οκτωβρίου στις Τεχνικές Υπηρεσίες Βόλου και Λάρισας μετέβηκαν οι υπογράφωντες και η κ. Αλεξόπουλου Ελένη, ως εκπρόσωπος του Δήμου Πατρέων.

Οι υπογράφωντες επιθυμούν να ευχαριστήσουν τους συναδέλφους:

- Αλεξοπούλου Ελένη, Αγρονόμο – Τοπογράφο Μηχανικό, Διευθύντρια Πολεοδομικού Σχεδιασμού & Εφαρμογών Δήμου Πατρέων,
- Αϊβαλιώτου Ασημίνα, Αρχιτέκτονα Μηχανικό, Προϊσταμένη Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Λάρισσας,
- Γκένα Ευτυχία, Πολιτικό Μηχανικό – Συγκοινωνιολόγο, Προϊσταμένη του Τμήματος Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Δήμου Λάρισσας,
- Σκυργιάννη Χαράλαμπο, Συγκοινωνιολόγο Μηχανικό, Δημοτικό Σύμβουλο Δήμου Βόλου,
- Τουλουμάκο Γεώργιο, Πολιτικό Μηχανικό – Συγκοινωνιολόγο, Προϊστάμενο του Τμήματος Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού Δήμου Βόλου.

Πάτρα, Μάρτιος 2008

Οι εισηγητές

Πολιτικοί Μηχανικοί - Συγκοινωνιολόγοι

Γόγολα Ανδριανή

Σαρδελιάνος Δημήτρης

3 Πολεοδομικός και Κυκλοφοριακός σχεδιασμός

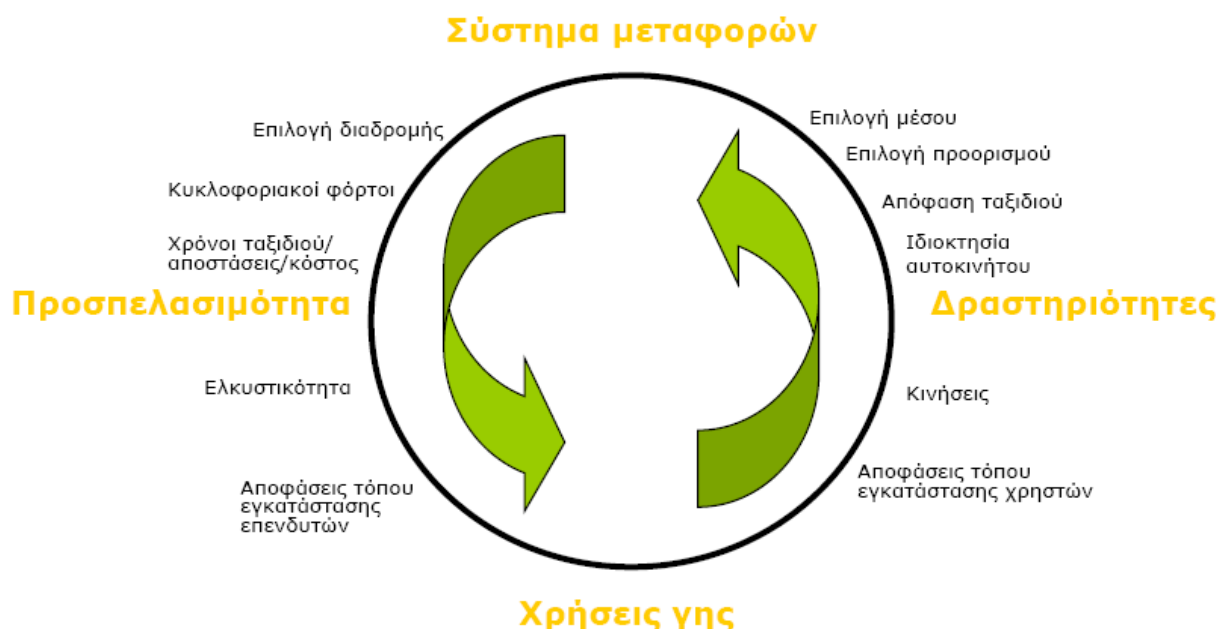
Η σχέση πολεοδομίας και μεταφορών είναι άρρηκτη, αφού οι πυκνότητες, οι χρήσεις γης και τα τοπικά κέντρα είναι παράμετροι που επηρεάζουν έντονα τα μεγέθη των κυκλοφοριακών προβλημάτων.

Το επιστημονικό ενδιαφέρον για το θέμα της αλληλεπίδρασης πολεοδομίας και μεταφορών αναπτύχθηκε κυρίως μετά το 1980, όταν έγινε αντιληπτό ότι η μεμονωμένη αντιμετώπιση ζητημάτων που αφορούσαν στο σχεδιασμό της πόλης και των μεταφορών δεν ήταν τόσο αποτελεσματική, όσο μια συνθετική προσέγγιση. Η έρευνα εντάθηκε τις τελευταίες δύο δεκαετίες, όταν τα προβλήματα από την αυξημένη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και τη διάχυση της πόλης προς την περιφέρειά της, έγιναν ιδιαίτερα έντονα τόσο σε περιβαλλοντικό επίπεδο, όσο και σε οικονομικό και κοινωνικό. Οι βασικοί τομείς που συνθέτουν την επιστημονική αυτή περιοχή είναι:

- Η επίδραση της πόλης στις επιλογές μετακινήσεων των κατοίκων, και
- Οι επιπτώσεις στην πόλη από την ανάπτυξη ενός συστήματος μεταφορών.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί αποτυπώνεται με εύληπτο τρόπο η θεωρητική προσέγγιση της σχέσης χρήσεων γης και μεταφορών

Διάγραμμα 1 Κύκλος ανάδρασης χρήσεων γης και μεταφορών [9]



Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου, οι περιορισμοί στην κίνηση των οχημάτων συγκεκριμένων κατηγοριών, η χωροθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, η οριοθέτηση μιας κεντρικής περιοχής προστασίας από το αυτοκίνητο, η χωροθέτηση περιοχών εφαρμογής πολιτικών στάθμευσης, η απόφαση ως προς τις θέσεις και τα μεγέθη των μεγάλων χώρων στάθμευσης, η χάραξη των γραμμών δημόσιας συγκοινωνίας, ο γεωμετρικός σχεδιασμός ειδικών υποδομών για τον πεζό και τον ποδηλάτη, η χάραξη δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας, η επιλογή των θέσεων στάσεων και σταθμών, η πολιτική χρήσεων γης, συντελεστών δόμησης και κάλυψης των οικοπέδων, η πολιτική επέκτασης των πόλεων, της κατανομής των χρήσεων γης και των τοπικών κέντρων, ο προσδιορισμός της περιβαλλοντικής χωρητικότητας συγκοινωνιακών υποδομών και επί μέρους τμημάτων της πόλης, κλπ., είναι μερικά από τα παραδείγματα επιλογών που ανήκουν στη στρατηγική του συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

Στη χώρα μας υπάρχει θεσμοθετημένο πλαίσιο πολεοδομικών σχεδιαστικών διαδικασιών, που όμως δεν συνοδεύεται από αντίστοιχο πλαίσιο που να συμπληρώνει το σχεδιασμό των μετακινήσεων. Η απουσία θεσμοθέτησης του συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού αποτελεί σημαντικό έλλειμμα για την ολιστική αντιμετώπιση του χώρου και του περιβάλλοντος.

4 Διεθνής εμπειρία

Η σχέση μεταξύ πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού είναι δεδομένη στις χώρες του εξωτερικού, αφού ο συνδυασμός τους έχει προβλεφθεί νομοθετικά εδώ και χρόνια και η εφαρμογή του έχει αποδώσει θετικά αποτελέσματα, σε συνδυασμό με πολιτικές για το περιβάλλον, τη δημόσια υγεία και τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Στα επόμενα παρατίθενται ορισμένα χαρακτηριστικά παραδείγματα ευρωπαϊκών χωρών με διοικητική διαίρεση παρόμοια με την ισχύουσα στη χώρα μας (κεντρική διοίκηση – Περιφέρειες – Τοπική Αυτοδιοίκηση) όσον αφορά την οργάνωση - κύρια - των Δήμων και τον επιμερισμό των αρμοδιοτήτων σε θέματα συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

4.1 Γαλλία

Αποτελεί μια απ' τις πρωτοπόρες ευρωπαϊκές χώρες, όπου η νομοθεσία προωθεί το συνδυασμένο σχεδιασμό χρήσεων γης και μεταφορών με συγκεκριμένους στόχους για την κοινωνία και το περιβάλλον. Η αρχή έγινε με τους νόμους του 1983 περί αποκέντρωσης, με τους οποίους η αρμοδιότητα του πολεοδομικού σχεδιασμού ανατέθηκε στις τοπικές αυτοδιοικήσεις.

Οι Δήμοι που διοικούν τις αστικές περιοχές είναι υπεύθυνοι για θέματα χωροταξίας, διαχείρισης των μεταφορών και των τοπικών δημόσιων υπηρεσιών (κοινωνική στέγαση, ύδρευση, αποχέτευση, φυσικό αέριο, ηλεκτρική ενέργεια, διαχείριση απόβλητων, αθλητικές και πολιτιστικές δραστηριότητες). Σε ορισμένους Δήμους η οργάνωση των δημόσιων μεταφορών έχει υπαχθεί σε δομές δια-δημοτικής συνεργασίας. Το ήμισυ του προϋπολογισμού των αστικών περιοχών προέρχεται από τοπικές φορολογικές εισφορές (70 δισ. Ευρώ σε σύγκριση με τα κονδύλια του κρατικού προϋπολογισμού ύψους 215 δισ. Ευρώ), οι οποίες αποφασίζονται τοπικά και συλλέγονται, ενώ το άλλο μισό προέρχεται από την κεντρική διοίκηση.

Η εκπόνηση των “Σχεδίων Περιφερειακής Συνοχής” (“Schémas de Cohérence Territoriale - SCoT”) είναι υποχρεωτική για την ενίσχυση της αλληλεπίδρασης των αστικών και περιφερειακών πολιτικών μεταξύ τους και με τις μεταφορές. Μέρος τους αποτελούν τα Σχέδια Βιώσιμης Ανάπτυξης και Διαχείρισης (“Projets d' Aménagement et de Développement Durable” - PADD), τα οποία προσδιορίζουν στόχους για την κατοικία, την οικονομική ανάπτυξη, την αναψυχή, τις μεταφορές ανθρώπων και εμπορευμάτων, την οργάνωση της κυκλοφορίας και τη στάθμευση.

Με τα παραπάνω εργαλεία και τη συνοδευτική και εφαρμοστική νομοθεσία, οι τοπικές αυτοδιοικήσεις χαράσσουν τη συνολική στρατηγική τους για τις μεταφορές, σε συνδυασμό με τα ρυθμιστικά και πολεοδομικά σχέδια.

Με την εξαίρεση την περιοχή του Ile-de-France, οι δημόσιες συγκοινωνίες διοικούνται σε ποσοστά

- 31% από τις αστικές τοπικές αυτοδιοικήσεις,
- 30% από διαδημοτικές δομές,
- 26% αποκλειστικά μεταφορικούς οργανισμούς, και
- 13% άλλους οργανισμούς.

Η πλειοψηφία των αστικών περιοχών (93%) έχει αναθέσει τη διαχείριση των μεταφορικών δικτύων σε ιδιωτικό ή μικτό πάροχο συγκοινωνιακού έργου (operator), ενώ το υπόλοιπο 7% έχει άμεση διαχείριση (δημόσια αρχή).

4.2 Δημοκρατία της Τσεχίας

4.2.1 Διοικητική Δομή - αρμοδιότητες

Η Κεντρική Διοίκηση (υπουργεία) είναι υπεύθυνη για τους αυτοκινητοδρόμους και τις οδούς κατηγορίας I.

Οι Περιφέρειες είναι υπεύθυνες (λειτουργία και συντήρηση) για τις οδούς κατηγορίας II και III.

Οι Δήμοι είναι υπεύθυνοι για τις τοπικές οδούς.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο διαιρείται σε εθνικό - αρμοδιότητας Υπουργείων - και περιφερειακό - αρμοδιότητας Περιφέρειας. Σε ορισμένες Περιφέρειες το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει ιδιωτικοποιηθεί ή έχει μη κρατική διοίκηση.

Η λειτουργία της βασικής συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης (σιδηρόδρομος και λεωφορεία) γίνεται από τις Περιφέρειες.

4.2.2 Αρμοδιότητες Κεντρικής διοίκησης

Το τμήμα των Χρήσεων Γης του Υπουργείου Τοπικής Ανάπτυξης καθορίζει τις αρχές και την εκάστοτε ισχύουσα μεθοδολογία πολεοδομικού σχεδιασμού χρήσεων γης, όμως οι αποφάσεις καθορισμού λαμβάνονται από την τοπική αυτοδιοίκηση.

Το Υπουργείο ελέγχει τη διοίκηση των εθνικών σιδηροδρόμων, αυτοκινητοδρόμων και οδών κατηγορίας I και II και έχει την αρμοδιότητα του σχεδιασμού, της νομοθεσίας, της μεθοδολογίας και του ελέγχου.

4.2.3 Αρμοδιότητες Περιφερειακής διοίκησης

Το Περιφερειακό σύστημα μεταφορών περιλαμβάνει:

- έρευνες αγοράς, προκειμένου να προσδιοριστούν οι απαιτήσεις μετακίνησης, συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης στην αγορά μεταφορών, την προετοιμασία και την αξιολόγηση των στατιστικών στοιχείων για τις μεταφορικές ανάγκες, και την πραγματική και αναμενόμενη ζήτηση
- υποδομή μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας βάσεων δεδομένων των χερσαίων συνδέσεων, περιγραφή των χερσαίων συνδέσεων συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων και ιδιωτικών τμημάτων, τους σταθμούς και τις στάσεις, τη χαρτογράφηση τεχνικών και κατασκευαστικών παραμέτρων, πληροφοριών, υπηρεσιών και προσβασιμότητας,
- οχήματα μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της περιγραφής του τροχαίου υλικού και καθορισμό των χαρακτηριστικών για τις επιμέρους κατηγορίες,
- βελτιστοποίηση των τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών για τον καλύτερο συνδυασμό μέσων, τη βελτιστοποίηση των ανταποκρίσεων και των χρονοδιαγραμμάτων,
- τεχνολογία πληροφορικής για την παροχή πληροφοριών στους πελάτες, τους μεταφορείς, τους διαχειριστές των περιφερειακών μεταφορών και τις υπηρεσίες της κεντρικής διοίκησης,
- νομοθεσία για τη ρύθμιση των μεταφορών και των συνθηκών λειτουργίας και φορολογικής υποστήριξης (λογαριασμοί και δεδομένα ελέγχου)
- φορολογία, με μια συγκεκριμένη μεθοδολογία για τον υπολογισμό των μεταφορικών εξόδων που προκύπτουν από νόμους, ανακοινώσεις και τα πρότυπα. Η τιμολογιακή πολιτική πρέπει να συνδέεται με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αποδεδειγμένες απώλειες και επαρκές κέρδος. Η αποδεδειγμένη αξία των απωλειών (σε λεωφορεία που παρέχουν περιφερειακό μεταφορικό έργο) ορίζεται στο προκήρυξη αριθμό 50/1998 και μια παρόμοια ανακοίνωση επίκειται για τις περιφερειακές σιδηροδρομικές μεταφορές.

4.2.4 Αρμοδιότητες Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Οι Δήμοι είναι υπεύθυνοι για το σχεδιασμό των χρήσεων γης με βάση την ισχύουσα νομοθεσία. Διαχειρίζονται τις τοπικές συγκοινωνίες, εποπτεύουν τις φορολογικές υπηρεσίες και διερευνούν κάθε πιθανή απώλεια στη συνέχεια της παροχής της δημόσιας υπηρεσίας μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης και της διαδικασίας αξιολόγησης.

4.3 Φινλανδία

4.3.1 Θεσμικό πλαίσιο για τις αστικές μεταφορές

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών είναι υπεύθυνο για την ανάπτυξη των μεταφορικών συστημάτων. Τα κύρια μέσα για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό είναι κανονισμοί, χρηματοδότηση από τον προϋπολογισμό, σχεδιασμός ορισμένων μέσων (συμφωνίες που σχετίζονται με τα τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, στρατηγικές για τις δημόσιες συγκοινωνίες, περιβαλλοντικές κατευθυντήριες γραμμές, εθνικά προγράμματα οδικής ασφάλειας, και προγράμματα για το ποδήλατο και το περπάτημα), η έρευνά και η ανάπτυξη. Οι Δήμοι είναι υπεύθυνοι για το σχεδιασμό σε τοπικό επίπεδο και την εφαρμογή των πολιτικών.

4.3.2 Δημόσιες Συγκοινωνίες και Υπηρεσίες

Η οργάνωση και ο σχεδιασμός των δημόσιων συγκοινωνιών ρυθμίζονται από το νόμο περί Μεταφοράς Επιβατών (52/1994).

Οι αστικές συγκοινωνίες περιλαμβάνουν τοπικές σιδηροδρομικές μεταφορές, τραμ και μέτρο στο Ελσίνκι, τοπική συγκοινωνία με λεωφορεία και την ακτοπλοϊκή σύνδεση που αναφέρθηκε ανωτέρω. Στις αστικές περιοχές τα ταξί είναι μέρος των Δημόσιων Συγκοινωνιών.

Οι μεγαλύτεροι αστικοί Δήμοι είναι υπεύθυνοι για την οργάνωση των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών. Τοπικές επιχειρήσεις συγκοινωνιών στις αστικές περιοχές, παρέχουν ή αγοράζουν μεταφορικές υπηρεσίες από ιδιωτικές εταιρείες λεωφορείων. Οι αστικές συγκοινωνίες καλύπτουν περίπου το 70% (400 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως) του μεριδίου των αστικών μετακινήσεων.

Οι Δήμοι επιδοτούν το κόστος των εισιτηρίων από το δημοτικό προϋπολογισμό. Η ελκυστικότητα των δημόσιων συγκοινωνιών αυξήθηκε μετά την εισαγωγή της μηνιαίας περιφερειακής κάρτας λεωφορείου, που χρησιμοποιείται σε όλες τις μεγάλες αστικές περιοχές και έχει ενισχύσει τον αριθμό των επιβατών κατά 15 - 20%.

4.4 Ηνωμένο Βασίλειο

Βασικό “εργαλείο” του Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού στο Ηνωμένο Βασίλειο αποτελούν τα Τοπικά Σχέδια Μεταφορών (Local Transport Plans – LTPs). Πρόκειται για θεσμοθετημένη βαθμίδα του σχεδιασμού των μεταφορών στο Ηνωμένο Βασίλειο, που προέκυψαν από το νομοθέτημα Transport Act 2000, που αναφέρεται στη γεωγραφική ενότητα του county – διοικητική διαίρεση που προσομοιάζει με την επαρχία.

Τα LTPs υπόκεινται σε στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση, που πραγματοποιείται σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς, που με τη σειρά τους έχουν βάση τους κανονισμούς της ΕΕ, αποτελούν αντικείμενο δημόσιας διαβούλευσης και υποβάλλονται στο Υπουργείο Μεταφορών, προκειμένου να εκταμιευθούν πόροι για την κατασκευή έργων και

την υλοποίηση ενεργειών. Πρόκειται ουσιαστικά για ένα επιχειρησιακό σχέδιο για τις μεταφορές, καθορισμένης χρονικής διάρκειας (τουλάχιστον πέντε ετών) το οποίο κάθε αρμόδιος φορέας για τη χάραξη Στρατηγικών Μεταφορών (County Councils, Unitary Authorities, Passenger Transport Authorities and London Borough Council's) είναι υποχρεωμένος να εκπονήσει, λαμβάνοντας υπόψη τον εγκεκριμένο πολεοδομικό σχεδιασμό.

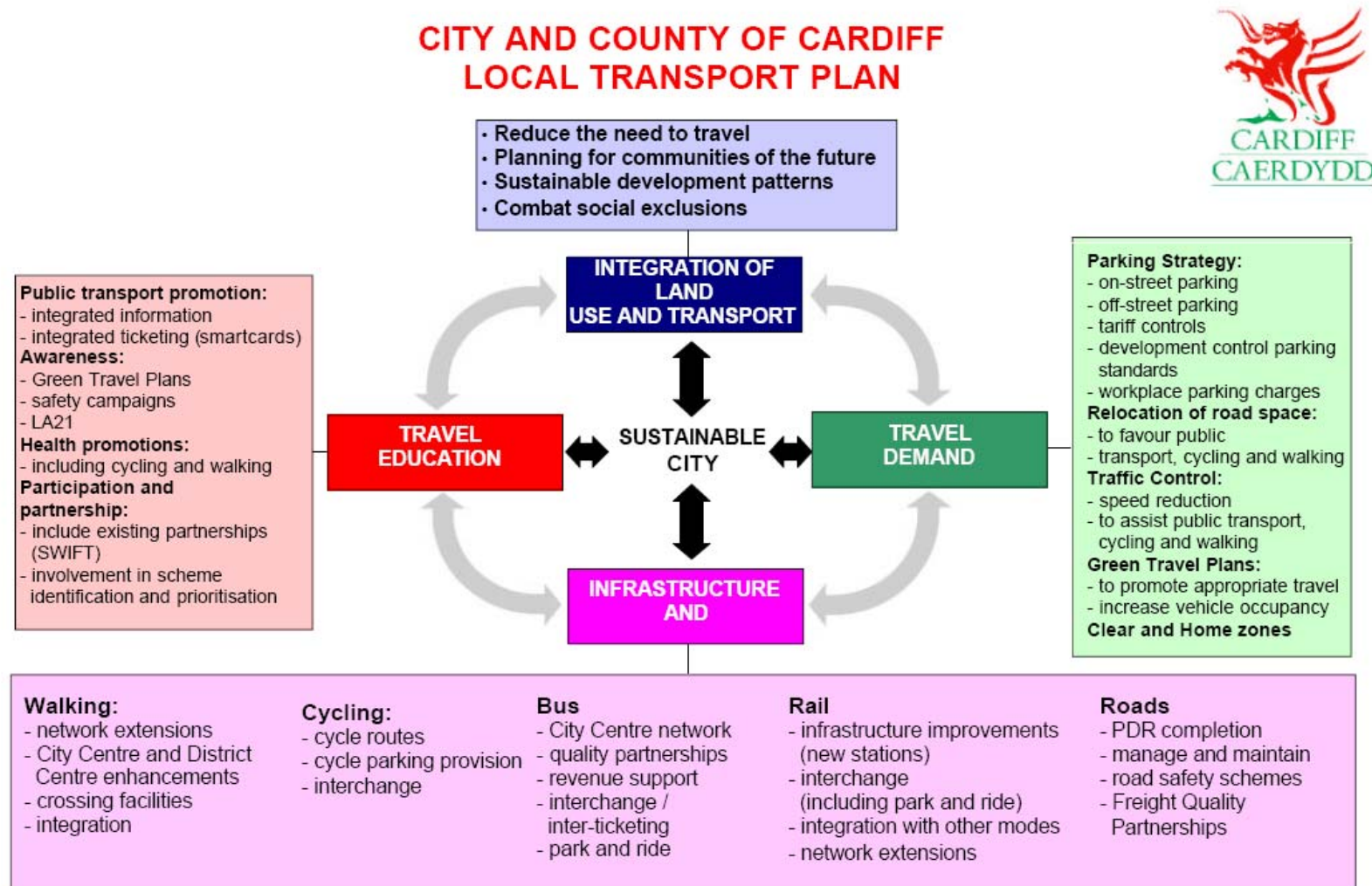
Την πρώτη περίοδο (2001-06) που συντάχθηκαν LTPs δεν ήταν ιδιαίτερα διαφοροποιημένα από τα σχέδια που ως τότε συνέτασσαν τα αρμόδια Συμβούλια (Νομαρχιακά ή Δημοτικά) και κατέθεταν στο Υπουργείο Μεταφορών για έγκριση και χρηματοδότηση. Τα δεύτερης περιόδου (2006-11) LTPs έχουν αυστηρότερη δομή και περιεχόμενο, καθώς αναμένεται να συμβάλλουν καθοριστικά στο σχεδιασμό του αστικού και αγροτικού χώρου.

Τα LTPs, που πρέπει να πληρούν καθορισμένες προδιαγραφές ως προς το περιεχόμενό τους,

- περιγράφουν συνοπτικά την τρέχουσα κατάσταση, όσον αφορά τις μεταφορές, την προσβασιμότητα και τη ρύπανση, στην περιοχή για την οποία συντάσσονται,
- θέτουν προτεραιότητες και στόχους για την ανάπτυξη των μεταφορών,
- περιγράφουν το πρόγραμμα που θα ακολουθηθεί για την επίτευξη αυτών των στόχων,
- περιγράφουν "ευκαιρίες" για χρηματοδότηση από το Υπουργείο Μεταφορών.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί και που προέρχεται από το LTP του Cardiff της Ουαλίας, αποτυπώνεται ο εγκεκριμένος Στρατηγικός Σχεδιασμός για τις Μεταφορές για την περίοδο 2000-16, ο οποίος αποτελεί ενδεικτικό παράδειγμα συνδυασμένου Πολεοδομικού και Κυκλοφοριακού σχεδιασμού, προσανατολισμένου στην κατεύθυνση βιώσιμης ανάπτυξης και των πολιτικών προστασίας της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος.

Διάγραμμα 2 Local Transport Plan της επαρχίας (county) και της πόλης του Cardiff



4.5 Συμπεράσματα

Απ' τα παραπάνω προκύπτει επιτακτική η αναγκαιότητα ενίσχυσης και ουσιαστικής εφαρμογής του συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού στη χώρα μας, κατ' αντιστοιχία με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές, ως απαραίτητη προϋπόθεση για την αντιμετώπιση και άρση των προβλημάτων, που προκύπτουν απ' τον σχεδιαστικό επιμερισμό και τη διοικητική διασπορά των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων.

Ο αρμόδιος φορέας για την υλοποίηση του συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, θα καθοριστεί λαμβάνοντας υπόψη τη διοικητική διάρθρωση και τις αρμοδιότητες κάθε βαθμίδας αυτοδιοίκησης.

Με βάση τη σχεδιαστική πρακτική που ισχύει στην Ελλάδα και δεδομένου ότι φορέας πολεοδομικού σχεδιασμού είναι οι πρωτοβάθμιοι ΟΤΑ, ο συνδυασμένος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός, φυσιολογικά θα αποτελέσει αρμοδιότητα των Δήμων (και των οργάνων Διοίκησης των Μητροπολιτικών Περιοχών, όταν ενταχθούν στη σχετική νομοθεσία).

5 Ελληνική πραγματικότητα

5.1 Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός

Εφόσον σταθερό σημείο αναφοράς του προηγούμενου κεφαλαίου της παρούσας ήταν ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός, για λόγους πληρότητας κρίνεται απαραίτητη η αναφορά στο περιεχόμενο του καθώς και στους αρμόδιους φορείς για την υλοποίησή του.

5.1.1 Αντικείμενο

Αντικείμενο του κυκλοφοριακού σχεδιασμού είναι η εφαρμογή πολιτικών και η λήψη μέτρων διαχείρισης των μεταφορικών συστημάτων (προσφοράς) καθώς και της ζήτησης μετακινήσεων, ώστε να βελτιωθεί η λειτουργία της κυκλοφορίας όλων των χρηστών της οδού και να ελαχιστοποιηθούν οι δυσμενείς επιπτώσεις της.

Ο Σχεδιασμός των Μεταφορών αφορά στην ανάλυση και προσομοίωση των συγκοινωνιακών συστημάτων με κατάλληλα συγκοινωνιακά μοντέλα, τον έλεγχο εναλλακτικών σεναρίων μεταφορικών υποδομών, την εκτίμηση της ζήτησης και του επιπέδου εξυπηρέτησης και λειτουργίας των μεταφορικών συστημάτων, με στόχο την αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων με βάση διάφορα κοινωνικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά και ποιοτικά κριτήρια και την επιλογή της βέλτιστης και πλέον υλοποιήσιμης λύσης. Καλύπτει δε, όλα τα συστήματα μεταφορών συνδυασμένα καθώς και τις υποδομές τους.

Ως ενδεικτικές μελέτες Σχεδιασμού Μεταφορών αναφέρονται:

- οι γενικές κυκλοφοριακές μελέτες,
- οι μελέτες αξιολόγησης λειτουργίας μεταφορικών δικτύων,
- οι μελέτες εκτίμησης της μεταφορικής ζήτησης σε δίκτυα ΜΜΜ,
- οι μελέτες αξιολόγησης συστημάτων χρέωσης για την χρήση των υποδομών μεταφορών, στάθμευσης,
- τα Επιχειρησιακά Σχέδια συγκοινωνιακών φορέων,
- οι μελέτες σχετικές με περιβαλλοντικά θέματα, όπως μείωση της ρύπανσης, θορύβου και κατανάλωσης ενέργειας.

Ως ενδεικτικές μελέτες Διαχείρισης Κυκλοφορίας αναφέρονται οι:

- κυκλοφοριακές μελέτες αστικών και περιαστικών περιοχών,
- μελέτες κυκλοφοριακών ρυθμίσεων,
- μελέτες συστημάτων ελέγχου της κυκλοφορίας,
- μελέτες σηματοδότησης και βελτιστοποίησης της λειτουργίας τους,
- μελέτες εφαρμογής μέτρων προνομιακής μεταχείρισης των ΜΜΜ, οχημάτων ειδικών κατηγοριών και οχημάτων υψηλής πλήρωσης,

- μελέτες πολυτροπικών αστικών μεταφορικών συστημάτων, οργάνωσης και διαχείριση πόλων μετεπιβίβασης,
- μελέτες διαχείρισης στάθμευσης,
- μελέτες αξιολόγησης συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας και στάθμευσης,
- μελέτες διαχείρισης κινητικότητας ευάλωτων χρηστών της οδού (πεζοί, ποδηλάτες, ΑμεΑ),
- μελέτες ατυχημάτων, κλπ.

Ο υπεύθυνος για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό φορέας θα πρέπει να έχει θεσμική, οργανωτική και χρηματοδοτική συγκρότηση, επάρκεια προσωπικού και τεχνογνωσίας, ώστε να

- εκτελεί / επιβλέπει την εκτέλεση μελετών, διαδικασιών και λειτουργιών,
- διοικεί και διαχειρίζεται συστήματα και έργα,
- επιβλέπει και παραλαμβάνει έργα,
- εποπτεύει τη λειτουργία και τη συντήρηση συστημάτων και έργων.

5.1.2 Φορείς

Η πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων που χαρακτηρίζει την ελληνική δημόσια διοίκηση όσον αφορά το θέμα του κυκλοφοριακού και μεταφορικού σχεδιασμού, αποτυπώνεται στον κατάλογο των εμπλεκόμενων φορέων:

- Υπουργείο Οικονομικών: αρμόδιο για τη χρηματοδότηση έργων και μέτρων.
- ΥΠΕΧΩΔΕ: αρμόδιο για το σχεδιασμό, προγραμματισμό, υλοποίηση και συντήρηση του βασικού οδικού δικτύου, της σηματοδότησης όλου του δικτύου αλλά και του πολεοδομικού σχεδιασμού.
- Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών: αρμόδιο για όλα τα θέματα που αφορούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών) και τις άδειες TAXI.
- Υπουργείο Δημόσιας Τάξης: αρμόδιο για την επιτήρηση των κανόνων κυκλοφορίας και στάθμευσης.
- Περιφερειακή Διοίκηση: αρμόδια για την έγκριση και κατανομή κονδυλίων.
- Β΄ βαθμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης: αρμόδιος για τα θέματα των αδειών οδήγησης, χώρων αναμονής TAXI και έγκρισης αποφάσεων Α΄ βαθμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης.
- Α΄ βαθμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης: αρμόδιος για το σχεδιασμό, προγραμματισμό, υλοποίηση και συντήρηση του τοπικού οδικού δικτύου και της δημοτικής συγκοινωνίας, συναρμόδιος για τον πολεοδομικό σχεδιασμό και αρμόδιος επικουρικά για την αστυνόμευση (μέσω της Δημοτικής Αστυνομίας).

5.2 Ισχύον θεσμικό πλαίσιο

Ο Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων [1] αποτελεί το θεσμικό πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας της πρωτοβάθμιας αυτοδιοίκησης. Έχει τεχνικό χαρακτήρα, αφού προορίζεται να λειτουργήσει ως βασικό “εργαλείο δουλειάς” για την Τοπική Αυτοδιοίκηση, ενώ αποτυπώνει ορισμένες βασικές πολιτικές επιλογές της ηγεσίας της χώρας για την οργάνωση και λειτουργία του θεμελιώδους θεσμού της πρωτοβάθμιας αυτοδιοίκησης.

Ακολούθως παρατίθενται τα σχετικά με

- τις αρμοδιότητες για τον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό, τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, τη δημοτική συγκοινωνία,
- την εκπόνηση Επιχειρησιακών Προγραμμάτων,
- τη σύσταση διαδημοτικών συνεργασιών και συμπράξεων, συνδέσμων και επιχειρήσεων.

5.2.1 Αρμοδιότητες

Σύμφωνα με τον κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων¹ οι αρμοδιότητες των Δήμων και Κοινοτήτων αφορούν, κυρίως, τους τομείς:

- α) Ανάπτυξης,
- β) Περιβάλλοντος,
- γ) Ποιότητας Ζωής και Εύρυθμης Λειτουργίας των Πόλεων και των Οικισμών,
- δ) Απασχόλησης,
- ε) Κοινωνικής Προστασίας και Αλληλεγγύης
- στ) Παιδείας, πολιτισμού και αθλητισμού,
- ζ) Πολιτικής Προστασίας.

Ως αρμοδιότητες του τομέα Περιβάλλοντος, περιγράφονται – μεταξύ άλλων – τα ακόλουθα σχετικά με τον πολεοδομικό σχεδιασμό:

- Η μελέτη, διαχείριση και εκτέλεση προγραμμάτων οικιστικής και πολεοδομικής ανάπτυξης.
- Η συμμετοχή τους σε θέματα πολεοδομίας, χωροταξίας και χρήσεων γης, όπως αυτή προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία.

¹ Άρθρο 75

Ως αρμοδιότητες του τομέα για τον τομέα Ποιότητας Ζωής και Εύρυθμης Λειτουργίας των Πόλεων και των Οικισμών, περιγράφονται – μεταξύ άλλων - τα ακόλουθα σχετικά με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό:

- Η εξασφάλιση και διαρκής βελτίωση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών στις πόλεις και τα χωριά όπως η δημιουργία χώρων πρασίνου, χώρων αναψυχής, πλατειών και λοιπών υπαίθριων κοινόχρηστων χώρων.
- Η συμμετοχή στο έργο της αστικής συγκοινωνίας και η διενέργεια μεταφοράς για τη μετακίνηση κατοίκων της περιοχής τους, καθώς και η μεταφορά για την εξυπηρέτηση και την αναψυχή αυτών, όπως ορίζεται στο άρθρο 83 και στη σχετική νομοθεσία.
- Ο καθορισμός, η κατασκευή, συντήρηση και εκμετάλλευση υπόγειων και υπέργειων χώρων στάθμευσης, καθώς και ο έλεγχος της στάθμευσης των αυτοκινήτων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.
- Η ρύθμιση της κυκλοφορίας, ο καθορισμός πεζοδρόμων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, η απομάκρυνση εγκαταλελειμμένων οχημάτων και γενικότερα η λήψη μέτρων για την αποφυγή δυσμενών επιδράσεων στην ασφάλεια της κυκλοφορίας, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.
- Η μέριμνα και η λήψη μέτρων για την προστασία της δημόσιας υγείας, όπως ο υγειονομικός έλεγχος των δημοτικών και κοινοτικών δεξαμενών νερού, ο υγειονομικός έλεγχος των καταστημάτων και επιχειρήσεων που λειτουργούν στην περιφέρειά τους, ο έλεγχος της ηχορύπανσης, της κοινής ησυχίας και της εκπομπής ρύπων, θορύβων και άλλων επιβαρύνσεων του περιβάλλοντος από τροχοφόρα, η περισυλλογή και εν γένει η μέριμνα για τα αδέσποτα ζώα και η δημιουργία καταφυγίων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.
- Η μέριμνα και η λήψη μέτρων για την προστασία της ζωής και της περιουσίας των κατοίκων, όπως ο έλεγχος σήμανσης των εργασιών που εκτελούνται στις οδούς και της τήρησης των υποχρεώσεων αυτών που εκτελούν έργα και εναποθέτουν υλικά και εργαλεία στις οδούς του δημοτικού ή κοινοτικού δικτύου, η λήψη μέτρων και ο έλεγχος για την προστασία από επικίνδυνες οικοδομές, από έλλειψη μέτρων ασφάλειας και υγιεινής σε εργασίες που εκτελούνται και γενικότερα από δραστηριότητες που εγκυμονούν κινδύνους για τη ζωή και την περιουσία των κατοίκων.
- Η μέριμνα και η λήψη μέτρων για την προστασία και αναβάθμιση της αισθητικής των πόλεων και των οικισμών.
- Η μέριμνα και η λήψη μέτρων για την προστασία και αναβάθμιση της αισθητικής των πόλεων και των οικισμών.
- Η μέριμνα και η λήψη μέτρων για την απρόσκοπτη πρόσβαση στους κοινόχρηστους χώρους.

- Η ονομασία των οδών, πλατειών, η τοποθέτηση πινακίδων πληροφορίας και η αρίθμηση κτισμάτων.

Στις αρμοδιότητες του τομέα Παιδείας, πολιτισμού και αθλητισμού, αναφέρεται μεταξύ άλλων, η ίδρυση και λειτουργία πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής.

5.2.2 Ρύθμιση κυκλοφορίας

Σύμφωνα με τον κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων², όσον αφορά τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, ισχύουν – μεταξύ άλλων – τα ακόλουθα.

1. Οι κανονιστικές αποφάσεις, που αφορούν τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, τον καθορισμό πεζοδρόμων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, τον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους, εκδίδονται, μετά προηγούμενη κατάρτιση σχετικών μελετών, οι οποίες έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του οικείου Δήμου ή Κοινότητας ή από τις Τεχνικές Υπηρεσίες Δήμων και Κοινοτήτων των Περιφερειών.

Κατ' εξαίρεση εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 52 παρ. 1 του ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α'), όπως ισχύει, εφόσον τα μέτρα της προηγούμενης παραγράφου αφορούν:

α) Το εθνικό ή επαρχιακό δίκτυο της Χώρας, τις παρακαμπτήριες οδούς αυτού και αυτές που το επηρεάζουν, καθώς και τα υπάρχοντα ή προγραμματιζόμενα συγκοινωνιακά έργα του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων στο αστικό ή υπεραστικό δίκτυο.

β) Το βασικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται με τις διατάξεις του π.δ. 183/1986 (ΦΕΚ 70 Α') και τις σχετικές αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ή των οικείων Νομαρχών, των Δήμων και Κοινοτήτων:

β1. Του Νομού Αττικής, εκτός των Δήμων και των Κοινοτήτων των Επαρχιών Αιγίνης, Κυθήρων, Τροιζηνίας,

Ύδρας και του υπολοίπου Επαρχίας Πειραιώς.

β2. Του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.

β3. Του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου.

β4. Του πολεοδομικού συγκροτήματος Ηρακλείου και

β5. Των Δήμων Πατρέων και Λάρισας.

.....

² Άρθρο 82

5.2.3 Δημοτική συγκοινωνία

Σύμφωνα με τον κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων³, όσον αφορά τη διεκπεραίωση του συγκοινωνιακού έργου, ισχύουν – μεταξύ άλλων – τα ακόλουθα.

1. Οι Δήμοι και οι Κοινότητες μπορούν να ασκούν συγκοινωνιακό έργο για την εξυπηρέτηση της μετακίνησης των κατοίκων της περιφέρειάς τους, εφόσον το έργο αυτό δεν εξυπηρετείται από υφιστάμενη γραμμή, όπως τούτο διαπιστώνεται από τον οικείο Νομάρχη.

Για την εκτέλεση του έργου αυτού επιτρέπεται, ύστερα από απόφαση του δημοτικού συμβουλίου, η επιβολή κομίστρου, το οποίο έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα και καλύπτει αποκλειστικώς λειτουργικές ανάγκες.

2. Μπορούν, επίσης, να διενεργούν μεταφορές για τη μετακίνηση: α) κατοίκων που ανήκουν σε κοινωνικές ομάδες, όπως ατόμων με αναπηρία, ηλικιωμένων και παιδιών, στους οποίους παρέχουν υπηρεσίες, β) των εργαζομένων στους οικείους Δήμους και Κοινότητες και στα νομικά πρόσωπα αυτών και γ) μαθητών στον τόπο που λειτουργεί το σχολείο, εφόσον η μετακίνησή τους δεν είναι δυνατή με μεταφορικά μέσα δημόσιας χρήσης.

Για θέματα που προκύπτουν όταν η μεταφορά αναφέρεται σε μαθητές διαφορετικών Δήμων ή Κοινοτήτων, αποφασίζει η οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

3. Η εκτέλεση του έργου του άρθρου αυτού μπορεί να γίνεται και εκτός των διοικητικών τους ορίων, πραγματοποιείται δε είτε με ιδιόκτητα μέσα είτε με τη χρήση των συνήθων αστικών ή υπεραστικών μέσων είτε με μίσθωση τουριστικών Δ.Χ. λεωφορείων. Η πραγματοποίηση μεταφοράς παιδιών σύμφωνα με την περίπτωση α' της προηγούμενης παραγράφου πραγματοποιείται με προδιαγραφές ασφαλείας που ισχύουν για τα αντίστοιχης κατηγορίας μεταφορικά μέσα.

5.2.4 Επιχειρησιακά Προγράμματα

Σύμφωνα με τον κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων⁴, όσον αφορά την εκπόνηση, το περιεχόμενο και τη δομή των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων [ΕΠ], αναφέρεται ρητά ότι οι Δήμοι πρωτεύουσών νομών έχουν την υποχρέωση εκπόνησής τους. Τα ΕΠ καλύπτουν το σύνολο των δράσεων τοπικής ανάπτυξης – άρα και τα σχετικά με τον κυκλοφοριακό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό -, ενώ περιλαμβάνουν το Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου. Καθορίζουν την οργάνωση των δημοτικών υπηρεσιών και επιχειρήσεων, έχουν χρονικό ορίζοντα τετραετίας και προβλέπουν τα κόστη και της πηγές χρηματοδότησης των δράσεων που περιλαμβάνουν.

³ Άρθρο 83

⁴ Άρθρα 203 - 207

5.2.5 Διαδημοτικές συνεργασίες και συμπράξεις

Στον κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων⁵, περιγράφονται οι δυνατότητες σύναψης συμβάσεων μεταξύ όμορων Δήμων του ίδιου Νομού, είτε για την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους για λογαριασμό τους, είτε για την υποστήριξη της άσκησής της, στις οποίες μπορούν να συμμετέχουν νομικά πρόσωπα δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου.

5.2.6 Σύνδεσμοι και Επιχειρήσεις

Η σύσταση Συνδέσμων, δηλαδή νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου των ΟΤΑ α' βαθμού, μεταξύ Δήμων "... με ειδικό σκοπό την εκτέλεση έργων ή την παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών ή την άσκηση αρμοδιοτήτων τους, καθώς και για το σχεδιασμό και την κατάρτιση προγραμμάτων και μεθόδων για την ανάπτυξη του ευρύτερου χώρου τους. ..." προβλέπεται και περιγράφεται αναλυτικά στον κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων⁶.

Η σύσταση Επιχειρήσεων ΟΤΑ – δημοτικών κοινωφελών ή ανωνύμων εταιρειών – προβλέπεται και περιγράφεται αναλυτικά στον κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων⁷, όπου αναφέρεται ρητά ότι μπορεί να αφορά έναν ή περισσότερους Δήμους ή Κοινότητες, τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, άλλους φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή και τρίτους.

5.2.7 Συμπεράσματα

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η Τοπική Αυτοδιοίκηση α' βαθμού αποτελεί την αρμόδια βαθμίδα διοικητικής διαίρεσης για τον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό στα διοικητικά της όρια. Πρόσθετα, προβλέπεται η δυνατότητα σύστασης φορέων και επιχειρήσεων από φορείς και ιδιώτες για την άσκηση των αρμοδιοτήτων των Δήμων.

5.3 Θέσεις του ΣΕΣ για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό των πόλεων

Ακολούθως παρατίθενται οι βασικές θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων [ΣΕΣ].

Η κυκλοφοριακή λειτουργία των πόλεων "... εξαρτάται από την αποτελεσματική και οπωσδήποτε συνδυασμένη προώθηση των παρακάτω αρχών:

- Θεσμοθέτηση φορέα σχεδιασμού των κυκλοφοριακών θεμάτων σε κάθε πόλη και σαφής διαχωρισμός μεταξύ του σχεδιασμού και της υλοποίησης των συγκοινωνιακών έργων.
- Διάθεση στους φορείς υλοποίησης επαρκών κονδυλίων για την εφαρμογή των μέτρων αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων.

⁵ Άρθρα 222 - 225

⁶ Άρθρα 245 - 251

⁷ Άρθρα 252 - 270

- Χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού μακροπρόθεσμος με ενδιάμεσα τακτά χρονικά σημεία παρακολούθησης, ελέγχου και επανασχεδιασμού.
- Είναι διεθνώς αποδεδειγμένο ότι τα περισσότερα μέτρα αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων δεν έχουν άμεσα αποτελέσματα και η αντίδραση της πλειοψηφίας των πολιτών είναι γενικώς αρνητική. Συνεπώς, είναι απαραίτητη η ύπαρξη πολιτικής βούλησης για την υλοποίηση των απαιτούμενων μέτρων αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων και την αντιμετώπιση των προσωρινών αντιδράσεων.
- Επαρκής ενημέρωση των πολιτών για τις επικείμενες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις. Εφαρμογή ολοκληρωμένης και σύγχρονης επικοινωνιακής στρατηγικής για τη διαρκή ενημέρωση και συνεργασία ανάμεσα στους αρμόδιους φορείς και τους πολίτες. Συναινετικές τελικές αποφάσεις για την αποφυγή κοινωνικών αντιδράσεων.
- Οργάνωση - στελέχωση των ΟΤΑ με το δυναμικό που απαιτείται για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των συγκοινωνιακών θεμάτων της αρμοδιότητάς τους.
- Ύπαρξη της κατάλληλης επιτήρησης (τακτική, αυστηρή και με συνεχή διάρκεια) η οποία θα διασφαλίζει την εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της πόλης.
- Οργάνωση του συστήματος είσπραξης των επιβαλλομένων προστίμων από τις παραβάσεις του ΚΟΚ και εφαρμογή του point system.
- Εφαρμογή συστημάτων νέων τεχνολογιών με την αξιοποίηση διεθνών εμπειριών.

Η στρατηγική που προτείνεται από το ΣΕΣ είναι η ακόλουθη:

- Σύνταξη οργανογράμματος και ίδρυση του ενιαίου φορέα σχεδιασμού και διαχείρισης των κυκλοφοριακών θεμάτων των πόλεων.
- Καθορισμός αρμοδιοτήτων - υπεύθυνου φορέα ανά συγκοινωνιακό θέμα. Διαχωρισμός και εξασφάλιση μη εμπλοκής αρμοδιοτήτων μεταξύ διαφορετικών φορέων.
- Σύνταξη προδιαγραφών για την εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών πόλεων.
- Σύνταξη στρατηγικού σχεδίου συστήματος μεταφορών για διαφορετικές κατηγορίες πόλεων.
- Καθορισμός τιμολογιακής πολιτικής για τους χρήστες του συγκοινωνιακού συστήματος (MMM, στάθμευση, μετεπιβίβαση, κυκλοφορία οχημάτων, κόμιστρα TAXI, χρήση οδικού συστήματος) ανά κατηγορία πόλης.
- Υιοθέτηση επικοινωνιακής πολιτικής με συνεργασία όλων των συναρμόδιων φορέων.”.

5.4 Πρωτοβουλίες ΤΕΕ – Τμήμα Δυτικής Ελλάδος

Το ΤΕΕ - Τμήμα Δυτικής Ελλάδος, ως επιστημονικός φορέας και τεχνικός σύμβουλος του κράτους, επανειλημμένα έχει εκφράσει τον προβληματισμό του καθώς και προτάσεις σχετικές με το θέμα της κινητικότητας, ενώ έχει διοργανώσει εκδηλώσεις για την αναζήτηση λύσεων και την ανταλλαγή εμπειριών. Πλέον πρόσφατη (27 Μαΐου 2006) και απολύτως

συναφής με το θέμα της παρούσης εκδήλωση ήταν η ημερίδα με τίτλο “Παράμετροι του Κυκλοφοριακού της Πάτρας - Φορέας Διαχείρισης”, όπου ακούστηκαν απόψεις εκπροσώπων φορέων αρμόδιων για την κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης, ειδικών επιστημόνων, παρουσιάστηκαν παραδείγματα από άλλες πόλεις της Ελλάδας, κλπ.

Σταχυολογώντας τα σχετικά με το φορέα διαχείρισης της κυκλοφορίας, παρατίθενται τα ακόλουθα:

Ιωάννης Θεοφίλης, Προϊστάμενος Τμήματος Κυκλοφορίας του ΥΠΕΧΩΔΕ - “Φορέας διαχείρισης κυκλοφορίας σε μεσαίου μεγέθους πόλεις”

“... Μητροπολιτικός Φορέας Διαχείρισης Κυκλοφορίας, τι σημαίνει; Κάποιος κεντρικός σχεδιασμός για την συγκεκριμένη περιοχή - για την Πάτρα για παράδειγμα - στον οποίο θα συμμετέχουν, θα πρέπει κατά την άποψή μας να συμμετέχουν, εκπρόσωποι όλων των συναρμόδιων Υπηρεσιών. Δηλαδή θα πρέπει να υπάρχουν συγκοινωνιολόγοι από την Νομαρχία, από τον Δήμο και από την Περιφέρεια, αν είναι δυνατόν να γίνει αυτό ώστε να συντονίζουν αυτό το συγκεκριμένο έργο που πρόκειται να ακολουθήσει. Εδώ συνέβαινε στην Αθήνα να βλέπουμε άλλος να σχεδιάζει κάτι, κάποιος άλλος να σχεδιάζει κάτι άλλο το οποίο δεν ήταν συμβατό, Αυτό πρέπει να πάψει να υπάρχει. ...”

“... νομίζω και κρίνω ότι θα έπρεπε και για την πόλη της Πάτρας να υπάρξει και να λειτουργήσει ένα Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας. Εάν κρίνουμε από όλες της αναλόγου μεγέθους πόλεις στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης όλες έχουνε κάποιο Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας. Γενικότερα η λειτουργία του Μητροπολιτικού Φορέα Διαχείρισης Κυκλοφορίας με πρώτη πάντα παράμετρο την αναβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς και την βελτίωσή τους αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα την βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών εδώ στην πόλη σας.”

Ασημίνα Αϊβαλιώτου, Αρχιτέκτων Μηχανικός, Διευθύντρια Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Λάρισας - “Βιώσιμη κινητικότητα στις Ελληνικές πόλεις - Το παράδειγμα της Λάρισας”

“... Γενικώς εκτίμησή μου είναι ότι ο Φορέας Διαχείρισης έτσι τουλάχιστον όπως κατάλαβα να εννοείται ή να προτείνεται δεν αποτελεί πανάκεια για την λύση του προβλήματος. Υπάρχει πικρή εμπειρία στην χώρα μας από Φορείς έτσι κατά παραγγελία, θα έλεγα στημένους, ιδιαίτερα όταν το αντικείμενο είναι τόσο δύσκολο και περίπλοκο όσο το κυκλοφοριακό.

Το ζητούμενο κατά την άποψη μου είναι μιας διαμόρφωσης μιας σαφούς και σταθερής πολιτικής και σωστού προσανατολισμού τόσο από την Πολιτεία όσο και από την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Σε κάθε περίπτωση την κύρια αρμοδιότητα και ευθύνη πρέπει να έχει ο Δήμος με τις υπηρεσίες και τα θεσμοθετημένα όργανά του. Ο υπό συζήτηση Φορέας μπορεί να συσταθεί και να λειτουργήσει ως ένα γνωμοδοτικό όργανο με πιθανή σύνθεση αντίστοιχη με

αυτήν της Επιτροπής Κυκλοφοριακού ή ότι άλλο πιστεύετε. Πιθανώς και από την Περιφέρεια ή τη Νομαρχία υπάρχουνε αλλά σίγουρα δεν μπορεί να ασκήσει πολιτική ένας Φορέας διαχείρισης. ...”

Ιωάννης Φραντζεσκάκης, Ομότιμος Καθηγητής ΕΜΠ - “Βιώσιμη κινητικότητα”

“... Προϋποθέσεις και ενέργειες ορθής αντιμετώπισης, πρώτα - πρώτα κύριοι είναι αυτό που αναφέρθηκε τελευταίως, ο Μητροπολιτικός Φορέας. Αλλά, προσέξτε, όχι μόνον Μεταφορών και μάλιστα Διαχείρισης, Σχεδιασμού Μεταφορών και Χωρικού Σχεδιασμού, μαζί. ...”

6 Παραδείγματα πρακτικών οργάνωσης ΟΤΑ της ελληνικής περιφέρειας στον τομέα των μεταφορών

Ακολούθως παρατίθενται στοιχεία σχετικά με την οργάνωση των Τεχνικών Υπηρεσιών ελληνικών πόλεων μεγέθους και χαρακτηριστικών παρόμοιων με της Πάτρας όσον αφορά τον Κυκλοφοριακό Σχεδιασμό.

6.1 Δήμος Βόλου

Σύμφωνα με τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας Δήμου Βόλου [4]

- στη Διεύθυνση Πολεοδομίας υπάγεται το Τμήμα Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού, με τα επιμέρους Γραφεία
 - Κυκλοφοριακών Μελετών,
 - Στάθμευσης (Δημοτικό Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης) και
 - Κυκλοφοριακών Έργων,
- στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών υπάγεται το Τμήμα Φωτεινής Σηματοδότησης, με τα επιμέρους Γραφεία
 - Μελετών Σηματοδοτήσεων, και
 - Κατασκευών Σηματοδοτήσεων

Ακολούθως οι αρμοδιότητες των Γραφείων και Τμημάτων, έτσι όπως περιγράφονται στον Οργανισμό.

• Τμήμα Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού

Ο Προϊστάμενος του Τμήματος:

- Διευθύνει τη λειτουργία των γραφείων που υπάγονται σ' αυτό.
- Εποπτεύει την εφαρμογή της Γενικής Μελέτης Κυκλοφορίας και Μεταφορών.
- Εισηγείται κυκλοφοριακές ρυθμίσεις προς τα αρμόδια όργανα επιμελούμενος της σχετικής διαδικασίας.

Α) Γραφείο Κυκλοφοριακών μελετών

- Εποπτεύει τη σύνταξη κυκλοφοριακών μελετών ή συντάσσει κυκλοφοριακές μελέτες βάσει των πληροφορικών και των στατιστικών δεδομένων για τα κυκλοφοριακά μεγέθη, σε επίπεδο και στα πλαίσια κυκλοφοριακού - πολεοδομικού σχεδιασμού.
- Επιμελείται της διαμόρφωσης προτάσεων για την εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων επίλυσης των διαφόρων κυκλοφοριακών προβλημάτων.

- Εισηγείται προς τα αρμόδια όργανα (Επιτροπή Κυκλοφοριακών και Συγκοινωνιακών Θεμάτων του Δήμου), κλπ.) τη λήψη αποφάσεων σχετικών με κυκλοφοριακά μέτρα και ρυθμίσεις.
- Συντάσσει κυκλοφοριακές μελέτες διαμόρφωσης κόμβων και εγκαταστάσεων φωτεινών σηματοδοτήσεων, καθώς και κυκλοφοριακές μελέτες που αναφέρονται στην τροποποίηση των προγραμμάτων λειτουργίας των ήδη εγκατεστημένων φωτεινών σηματοδοτήσεων.
- Συλλέγει πληροφορίες κυκλοφοριακών παραμέτρων (κυκλοφοριακός φόρτος, κυκλοφοριακή ικανότητα οδών, αριθμός οχημάτων, κλπ.) σε τακτά χρονικά διαστήματα και παρακολουθεί την εξέλιξη των μεγεθών αυτών στο χρόνο.
- Επεξεργάζεται στατιστικά τα παραπάνω δεδομένα και τηρεί αρχείο της χρονικής μεταβολής τους.
- Τηρεί αρχείο αποφάσεων πινάκων, χαρτών, κλπ. προερχόμενων από την επεξεργασία μετρήσεων κυκλοφοριακού θορύβου, χάρτες ισοκατανομής ταχυτήτων, χάρτες ίσου χρόνου μετακίνησης, κλπ.
- Τηρεί αρχείο αποφάσεων των αρμοδίων οργάνων και Υπηρεσιών (Αστυνομική Διεύθυνση, Επιτροπή Κυκλοφοριακών και Συγκοινωνιακών Θεμάτων Δήμου Βόλου, Συντονιστική Επιτροπή Κυκλοφορίας Νομού Μαγνησίας) σχετικών με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
- Τηρεί αρχείο ονομασίας οδών και πλατειών και αρίθμησης οικιών.
- Είναι αρμόδιο για το χειρισμό προγραμμάτων Η/Υ, τόσο Συστήματος Πληροφοριών Χώρου (GIS) στον τομέα αρμοδιότητάς του, όσο και προγράμματος αρχείου για τη μηχανογράφηση και στατιστική επεξεργασία όλων των παραπάνω στοιχείων.

Β) Γραφείο Στάθμευσης (Δημοτικό Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης)

- Εποπτεύει τη σύνταξη μελετών στάθμευσης ή συντάσσει μελέτες στάθμευσης βάσει των πληροφοριών και των στατιστικών δεδομένων για τα σχετικά μεγέθη (ζήτηση - προσφορά θέσεων στάθμευσης, εναλλαγή στάθμευσης, κλπ.) σε επίπεδο και στα πλαίσια κυκλοφοριακού - πολεοδομικού σχεδιασμού.
- Επιμελείται της διαμόρφωσης προτάσεων για την εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων επίλυσης προβλημάτων στάθμευσης.
- Συντάσσει μελέτες για διαμόρφωση χώρων στάθμευσης οχημάτων.
- Παρακολουθεί τη λειτουργία του Δημοτικού Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Δη.Σ.Ε.Σ.), συλλέγει και επεξεργάζεται τα στατιστικά δεδομένα που παρέχουν τα μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων στάθμευσης.

- Διαμορφώνει προτάσεις, συντάσσει μελέτες ή εποπτεύει τη σύνταξη μελετών που αφορούν το Δημοτικό Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (επεκτάσεις - τροποποιήσεις της περιοχής του Δη.Σ.Ε.Σ., εξοπλισμός - εγκαταστάσεις, τιμολογιακή πολιτική, κλπ.)
- Προγραμματίζει τις προμήθειες αναλώσιμων και ανταλλακτικών για την απρόσκοπτη λειτουργία του Δη.Σ.Ε.Σ. και διατηρεί αποθήκη με τις απαραίτητες ποσότητες.
- Ελέγχει συνεχώς την καλή λειτουργία των ηλεκτρονικών μηχανημάτων έκδοσης εισιτηρίων και προβαίνει στην αντικατάσταση αναλωσίμων (μπαταρίες, κλπ.), καθώς στην τροφοδοσία εισιτηρίων.
- Προβαίνει στην αποκατάσταση βλαβών και τηρεί αρχείο βλαβών.
- Καταχωρεί σε Η/Υ τις πράξεις βεβαίωσης παραβάσεων, παραλαμβάνει τις ενστάσεις των πολιτών κατά των παραβάσεων και καταχωρεί τις ακυρωμένες κλήσεις.
- Εκδίδει τις κάρτες μονίμων κατοίκων και επαγγελματιών παραλαμβάνοντας τα σχετικά δικαιολογητικά και τηρεί σχετικό αρχείο μονίμων κατοίκων.
- Συλλέγει τα κέρματα από τα μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων και τα μεταφέρει στην έδρα της Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών.

Γ) Γραφείο Κυκλοφοριακών Έργων

- Συντάσσει οικονομοτεχνικές μελέτες και είναι αρμόδιο για την εκτέλεση έργων διαγραμμίσεων οδών και χώρων στάθμευσης. Επίσης είναι αρμόδιο για τη συντήρηση του υπάρχοντος συστήματος διαγραμμίσεων.
- Συντάσσει οικονομοτεχνικές μελέτες και είναι αρμόδιο για την τοποθέτηση πινακίδων καθέτου σημάσεως των οδών σύμφωνα με τις αποφάσεις των αρμόδιων Υπηρεσιών (Αστυνομική Διεύθυνση), καθώς και για τη συντήρηση του υπάρχοντος συστήματος πινακίδων.

Στελέχωση Τμήματος Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού

Γραφείο	Τίτλος	Ειδικότητα	Βαθμός	Πλήθος
	Προϊστάμενος	Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος	ΠΕ3/Α	1
Κυκλοφοριακών Μελετών		Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος	ΠΕ3/Γ	1
		Διοικητικός	ΔΕ38	1
Στάθμευσης		Μηχανολόγος Μηχανικός	ΤΕ4/Α	1
		Τεχνίτης Ηλεκτρολόγων Παρκομέτρων	ΔΕ/Δ	2
Κυκλοφοριακών Έργων		Πολιτικός Μηχανικός	ΤΕ3/Α	1
		Μηχανικός Έργων Υποδομής	ΤΕ/Δ	1
		Τεχνίτης Ελαιοχρωματιστής	ΔΕ30	1

Γραφείο	Τίτλος	Ειδικότητα	Βαθμός	Πλήθος
Κυκλοφοριακών Έργων	Συνεργείο διαγραμμίσεων - σημάνσεων	Τεχνίτης Ηλεκτροσυγκολλητής	ΔΕ30	1
		Τεχνίτης Ελαιοχρωματιστής	ΔΕ30	2
		Τεχνίτης Ελαιοχρωματιστής		1
		Εργάτης		1
			Σύνολο	14

• Τμήμα Φωτεινής Σηματοδότησης

Η υπηρεσία του Τμήματος Φωτεινής Σηματοδότησης διεξάγεται με την άμεση και υπεύθυνη καθοδήγηση του προϊσταμένου αυτής. Τα υπηρεσιακά αντικείμενα της υπηρεσίας του Τμήματος διαγράφονται σε γενικές γραμμές ως εξής:

- Επιμελείται της συντάξεως και συντάσσει προμελέτες και μελέτες δημοτικών έργων και προμηθειών για τη φωτεινή σηματοδότηση.
- Επιμελείται της εκτελέσεως, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί εκτελέσεως δημοτικών έργων, των έργων και προμηθειών αρμοδιότητας του τμήματος.
- Μεριμνά για τη σύνταξη τευχών δημοπράτησης και χρονικού προγραμματισμού εκτελέσεως των έργων.
- Παρακολουθεί τις πιστώσεις που διατίθενται για την εκτέλεση των έργων αρμοδιότητας του τμήματος.
- Μεριμνά για την ενημέρωση του αρχείου των σχεδίων για τις ενδεχόμενες τροποποιήσεις κατά την κατασκευή.
- Μεριμνά για την παράδοση στο αρμόδιο Γραφείο των απαραίτητων στοιχείων λογιστικής παρακολούθησης των έργων.
- Μεριμνά για την παράδοση στο αρμόδιο Γραφείο μετά το πέρας της κατασκευής των έργων πλήρων φακέλων με επιμετρητικά στοιχεία για τη διενέργεια παραλαβής των έργων.
- Μεριμνά λαμβάνοντας τα απαραίτητα μέτρα για να έχουν προσβασιμότητα τα άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ) σε όλους τους χώρους όπου ασκείται η αρμοδιότητα του τμήματος αυτού.

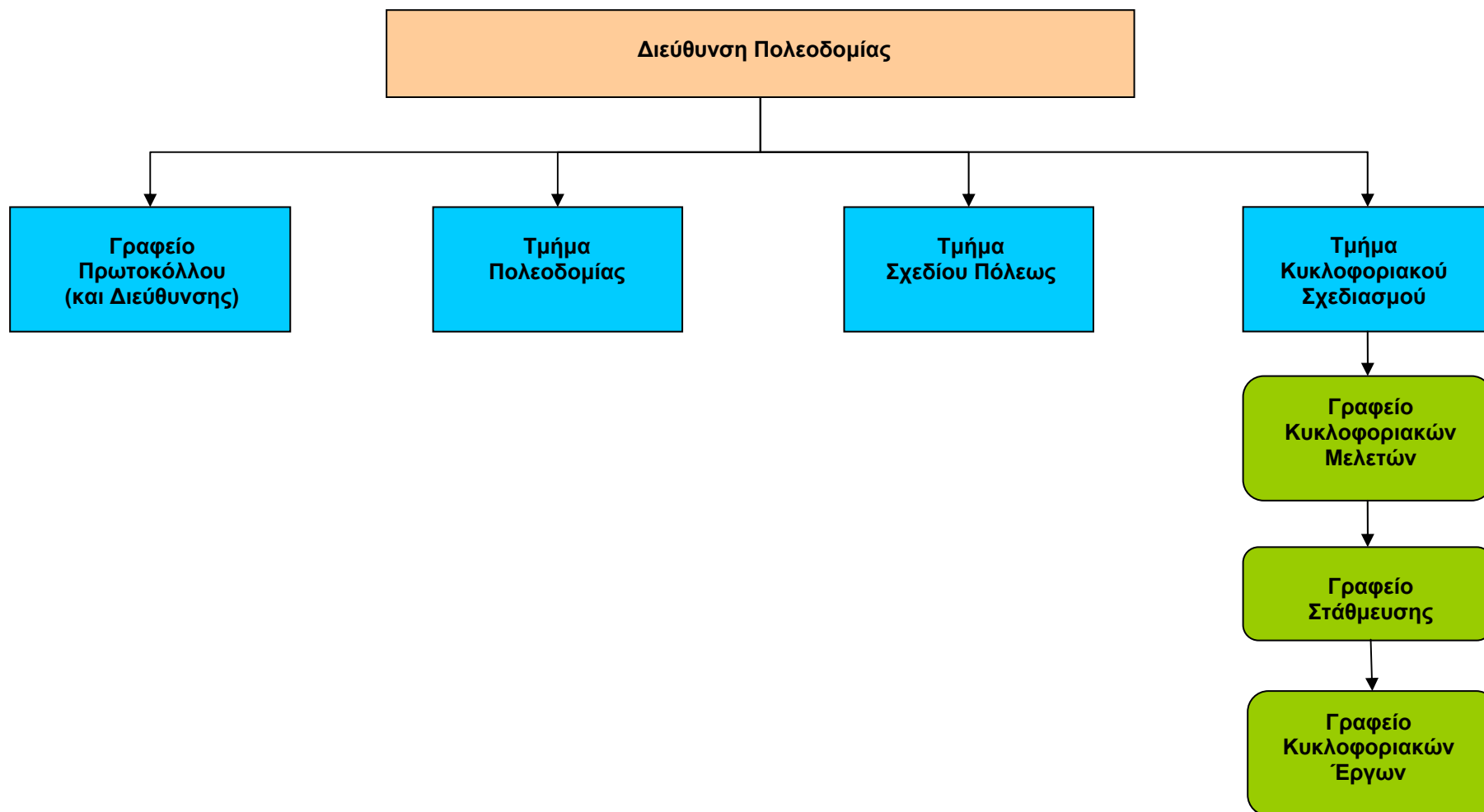
Α) Γραφείο Μελετών Σηματοδοτήσεων

- Συντάσσει προμελέτες και μελέτες δημοτικών έργων και προμηθειών για τη φωτεινή σηματοδότηση.
- Συντάσσει τεύχη δημοπράτησης, ειδικές προδιαγραφές και χρονικό προγραμματισμό εκτελέσεως έργων.

Β) Γραφείο Κατασκευών Σηματοδοτήσεων

- Επιμελείται της εκτελέσεως έργων και προμηθειών για τη φωτεινή σηματοδότηση, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί εκτελέσεως δημοτικών έργων και προμηθειών.
- Παρακολουθεί τις πιστώσεις που διατίθενται για την εκτέλεση έργων αρμοδιότητας του γραφείου.
- Τηρεί αρχείο μελετών σηματοδοτήσεων και το ενημερώνει για τις ενδεχόμενες τροποποιήσεις κατά την κατασκευή.
- Παρέχει συνεχώς στο αρμόδιο γραφείο τα απαραίτητα στοιχεία λογιστικής παρακολούθησης του έργου.
- Μετά το πέρας της κατασκευής κάθε έργου επιμελείται για τη διενέργεια παραλαβής του έργου.

Οργανόγραμμα 1 Διεύθυνση Πολεοδομίας Δήμου Βόλου



6.2 Δήμος Λάρισας

Σύμφωνα με τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσία Δήμου Λάρισας [5] στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Λάρισας υπάγεται το Τμήμα Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων, του οποίου οι αρμοδιότητες παρατίθενται ακολούθως.

Το Τμήμα Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων έχει την ευθύνη της σύνταξης μελετών και επίβλεψης κυκλοφοριακών έργων, προμηθειών και ρυθμίσεων στην πόλη με κάθε τρόπο που προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία.

Συγκεκριμένα:

- Ελέγχει και εφαρμόζει τις προτεινόμενες ρυθμίσεις και έργα από τις εγκεκριμένες κυκλοφοριακές μελέτες.
- Διαχειρίζεται το οδικό δίκτυο της πόλης με μελέτες και έργα για:
 - Μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, ποδηλατοδρόμους, διαμορφώσεις κόμβων, διατομές οδών και χώρους στάθμευσης στην οδό και εκτός οδού καθώς και για το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου.
 - Οριζόντια και κάθετη σήμανση οδών σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΟΚ, τοποθέτηση πινακίδων ονοματοθεσίας οδών και αρίθμησης οικοδομών, καθώς και πληροφοριακές πινακίδες στην περιοχή του Δήμου.
 - Λειτουργίας του δικτύου φωτεινής σηματοδότησης της πόλης.
 - Συντήρηση και επισκευή των παραπάνω έργων.
- Μελετά, προτείνει ρυθμίσεις και εκτελεί έργα για τη σωστή λειτουργία της αστικής συγκοινωνίας, των ΤΑΧΙ και των οχημάτων τροφοδότησης.
- Ασχολείται με τη διαδικασία απόσυρσης εγκαταλειμμένων αυτοκινήτων, όπως προβλέπεται από τη σχετική νομοθεσία.
- Έχει την ευθύνη λειτουργίας του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής του Δήμου.
- Μεριμνά για τη συντήρηση και λειτουργία της τεχνικής υποδομής και ελεγχόμενης στάθμευσης.

Α) Προγραμματισμός, εκπόνηση μελετών και επίβλεψη έργων.

- Προσδιορισμός ετήσιων και μεσοπρόθεσμων στόχων εκτέλεσης νέων τεχνικών έργων στην περιοχή του Δήμου. Προγραμματισμός ετήσιος και μεσοπρόθεσμος μελετών και κατασκευών νέων έργων που αναλαμβάνει το Τμήμα και καθορισμός προϋποθέσεων υλοποίησης (χρονοδιάγραμμα, τεχνικός εξοπλισμός, ανθρώπινο δυναμικό, πόροι, κλπ.)

- Παρακολούθηση της εκπόνησης μελετών τεχνικών έργων που ανατίθενται σε τρίτους, τήρηση των διαδικασιών παρακολούθησης ελέγχου και παραλαβής των μελετών από ποιοτικής και συμβατικής άποψης.
- Σύνταξη τεχνικών μελετών είτε για έργα που θα εκτελεσθούν με αυτεπιστασία είτε για έργα που θα ανατεθούν σε τρίτους.
- Κατάρτιση προδιαγραφών τεχνικών έργων και τήρηση των διαδικασιών ανάθεσης έργων σε τρίτους (δημοπρατήσεις, αξιολόγηση προσφορών, εισήγηση σχετικών αποφάσεων, σύνταξη συμβάσεων, κλπ.)
- Επίβλεψη εκτέλεσης τεχνικών έργων που εκτελούνται είτε με αυτεπιστασία είτε από τρίτους. Τήρηση των διαδικασιών παρακολούθησης και ελέγχου εκτέλεσης και παραλαβής τεχνικών έργων από ποιοτικής, ποσοτικής άποψης και συμβατικής άποψης.
- Φροντίδα για την παρακολούθηση και τήρηση της νομοθεσίας που έχει σχέση με την ανάθεση, παρακολούθηση, εκτέλεση και παραλαβή μελετών και τεχνικών έργων.
- Παρακολούθηση της πορείας εξέλιξης των προγραμμάτων του Τμήματος και σχετική ενημέρωση της Διεύθυνσης.
- Παρακολούθηση των προγραμμάτων χρήσης, αξιοποίησης και κατανομής των τεχνικών μέσων και του ανθρώπινου δυναμικού του τμήματος. Εισήγηση για τη λήψη αποφάσεων που στοχεύουν στη βελτίωση της αξιοποίησης και της απόδοσης των διατιθέμενων τεχνικών μέσων και προσωπικού.
- Μέριμνα για την κανονική στελέχωση και την εκπαίδευση του προσωπικού του Τμήματος.
- Συγκέντρωση στοιχείων, επί τόπου διερεύνηση και καταγραφή προβλημάτων, αδυναμιών στην πόλη, σχετικά με τον κυκλοφοριακό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό.
- Τεκμηρίωση των αδυναμιών στο χώρο και τήρηση σχετικού αρχείου.
- Επεξεργασία των στοιχείων που συγκεντρώνονται, καταγράφονται και εισήγηση προγραμματικών επεμβάσεων του Δήμου για τη βελτίωση της κατάστασης όσον αφορά κυκλοφοριακά και συγκοινωνιακά θέματα.
- Τήρηση αρχείο και κωδικοποίηση όλων των αποφάσεων για Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις.
- Εισήγηση ανάθεσης σε τρίτους και επίβλεψη εκπόνησης ανάλογων μελετών που εκπονούνται από τρίτους.
- Συνεργασία με το Τμήμα Υποστήριξης και Προγραμματισμού της Διεύθυνσης για τη διαδικασία προμήθειας και την έγκαιρη παραλαβή των υλικών των έργων που εκτελούν τα Συνεργεία.
- Συνεργασία με τα Τμήματα Νέων Έργων, Οδοποιίας και τη Διεύθυνση Πολεοδομίας για την εκπόνηση μελετών των αντίστοιχων έργων.
- Συνεργασίες με αντίστοιχου αντικειμένου Νομαρχιακές, Περιφερειακές ή Κεντρικές Υπηρεσίες του Δημοσίου, καθώς και με όλους τους σχετικούς φορείς και τα Συνοικιακά

Συμβούλια, για την από κοινού ρύθμιση θεμάτων κυκλοφοριακού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού που απασχολούν την πόλη, και την ανάπτυξη αντίστοιχων κοινών προγραμμάτων.

- Με βάση τα συμπεράσματα και τα αποτελέσματα των σχετικών μελετών, εισήγηση αποφάσεων, ρυθμίσεων και προγραμμάτων εφαρμογής για τη βελτίωση των κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών προβλημάτων της πόλης.
- Έχει την ευθύνη ρύθμισης της κίνησης των συνεργείων και των μηχανημάτων κατασκευής έργων σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Δημοτικού Αμαξοστασίου.

B) Συνεργεία εκτέλεσης έργων

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος σε σχέση με τα συνεργεία περιλαμβάνουν:

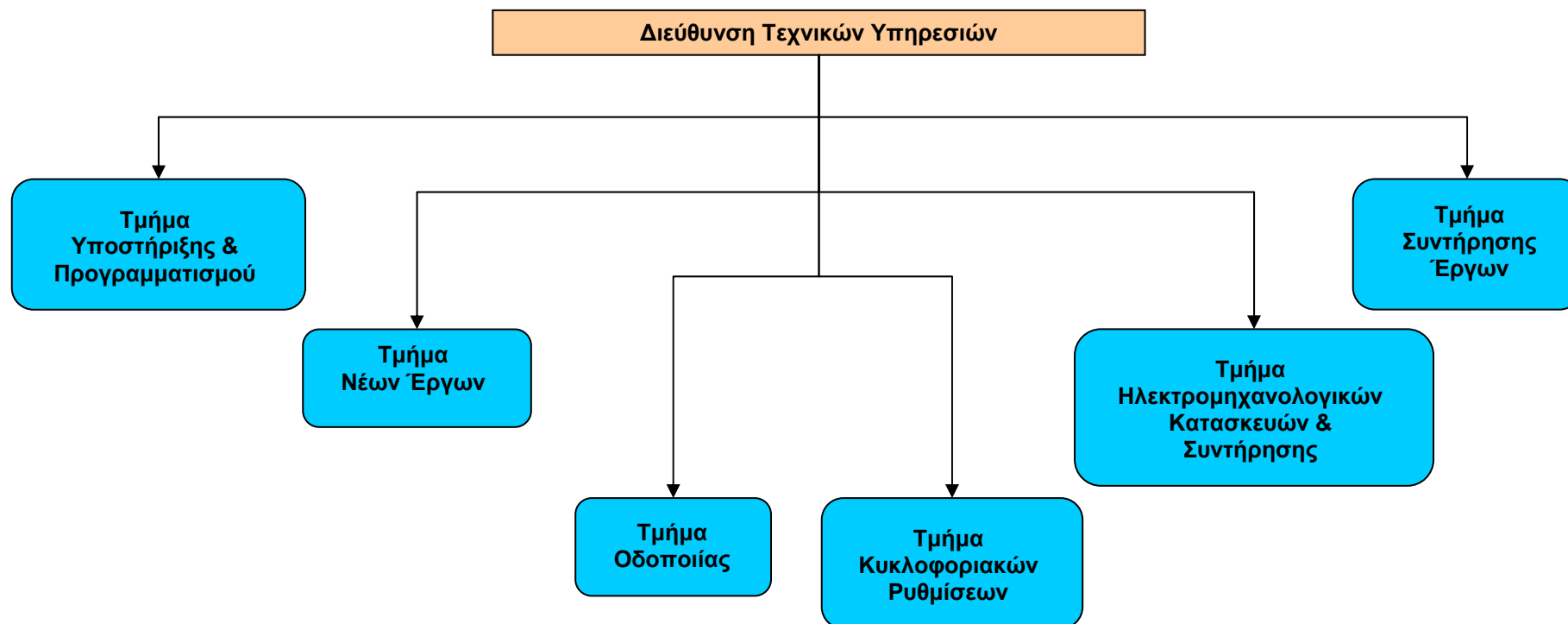
- Ετοιμασία του Προγράμματος Δράσης του Συνεργείου (καθορισμός αναγκαίων έργων, επεμβάσεων, καθορισμοί προτεραιοτήτων, κλπ.).
- Ανάλυση του προηγούμενου προγράμματος για τον καθορισμό αναγκών του Συνεργείου σε τεχνικό εξοπλισμό, εργαλεία, ανθρώπινο δυναμικό κατά ειδικότητες, ποσότητες υλικών κατ' είδος, κλπ.
- Επίβλεψη από διοικητικής και τεχνικής άποψης των έργων που εκτελεί το συνεργείο με αυτεπιστασία και των αντίστοιχων συντηρήσεων.
- Συγκρότηση οργάνωση και διοίκηση ενεργειών αμέσου επέμβασης σε περιπτώσεις επειγόντων εργασιών εκτός προγράμματος.
- Φροντίδα για την κανονική στελέχωση και την εκπαίδευση του προσωπικού του Συνεργείου.
- Εισήγηση για την αναγκαιότητα χρησιμοποίησης συνεργείων τρίτων με την ανάθεση των σχετικών εργασιών. Επίβλεψη εργασιών που εκτελούνται από συνεργεία τρίτων από τεχνική και χρονική άποψη.
- Συνεργασία με το Τμήμα Υποστήριξης και Προγραμματισμού της Διεύθυνσης για τη διαδικασία προμήθειας και την έγκαιρη παραλαβή των υλικών των έργων που εκτελούν τα Συνεργεία.
- Εκτέλεση επιμετρήσεων εργασιών που εκτελεί το Συνεργείο και έλεγχος των πιστοποιήσεων που υποβάλλονται από συνεργεία τρίτων. Ενημέρωση και συνεργασία με το Τμήμα Υποστήριξης και Προγραμματισμού της Διεύθυνσης.
- Χειρισμός και φροντίδα για τη σωστή αξιοποίηση των οχημάτων / μηχανημάτων, τεχνικών μέσων και εργαλείων που χρησιμοποιεί το Συνεργείο.
- Ενημέρωση της Διεύθυνσης Δημοτικού Αμαξοστασίου μέσω του Γραφείου Κίνησης της Διεύθυνσης, για προβλήματα που παρουσιάστηκαν κατά τη χρήση τους.

- Τήρηση των διαδικασιών καταγραφής, συγκέντρωσης και ενημέρωσης του Τμήματος Υποστήριξης και Προγραμματισμού της Διεύθυνσης με πρωτογενή, κυρίως στοιχεία απασχόλησης τεχνικού προσωπικού, απασχόλησης μηχανημάτων και ανάλωση υλικών, και με στοιχεία προόδου καθ' ενός από τα έργα του προγράμματος δράσης του Συνεργείου.

Στελέχωση Τμήματος Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων

Τίτλος	Ειδικότητα	Βαθμός	Πλήθος
Προϊστάμενος	Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος	ΠΕ3	1
	Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος	ΠΕ3	2
	Αρχιτέκτονας Μηχανικός	ΠΕ4	1
	Ηλεκτρολόγος Μηχανικός	ΤΕ4	1
	Εργοδηγός	ΔΕ5	2
	Τεχνίτης	ΔΕ30	3
	Χειριστής διαγραμμιστικού μηχανήματος	ΔΕ28	2
	Τεχνίτης ηλεκτρολόγος	ΔΕ24	1
	Εργάτης	ΥΕ16	1
	Χειριστής γερανοφόρου οχήματος	ΔΕ28	1
	Τεχνίτης πέτρας	ΔΕ30	1
	Χειριστής αερόσφυρας	ΔΕ28	1
	Τεχνίτης	ΔΕ28	1
	Τεχνίτης	ΥΕ16	1
	Σύνολο		19

Οργανόγραμμα 2 Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Λάρισας



Αυτοτελές Γραφείο

Ενεργειακής Διαχείρισης

6.3 Συμπεράσματα

Ο Βόλος και η Λάρισα, περιφερειακά κέντρα αντίστοιχου χαρακτήρα με την Πάτρα, έχουν να επιδείξουν καλύτερη οργάνωση των Τεχνικών τους Υπηρεσιών, όσον αφορά τον Κυκλοφοριακό Σχεδιασμό και τη διαχείρισή του, με την από χρόνων λειτουργία κατάλληλων τμημάτων και γραφείων, στελεχωμένων με εξειδικευμένο προσωπικό.

Απ' τις κατ' ιδίαν επαφές των μελών της ΟΕ με τους προϊσταμένους των Τμημάτων έγινε αντιληπτό ότι παρά το προβάδισμα και την ετοιμότητα στα θέματα κυκλοφοριακού σχεδιασμού, υπάρχει υστέρηση στη διαχείριση των πολεοδομικών θεμάτων.

7 Οργάνωση Δήμου Πατρέων ως προς τον Πολεοδομικό και Κυκλοφοριακό Σχεδιασμό

7.1 Γενικά

Ο προβληματισμός για τα θέματα που άπτονται της κινητικότητας των προσώπων και της μετακίνησης των αγαθών, είναι έντονα σε όλες τις Ελληνικές πόλεις, ως αποτέλεσμα της απουσίας συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, της μη ολοκληρωμένης υλοποίησης του πολεοδομικού σχεδιασμού, της ανεπαρκούς συγκοινωνιακής κάλυψης, των ελλείψεων όσον αφορά στην ύπαρξη χώρων στάθμευσης εκτός οδού, δικτύων πεζών και ποδηλάτων, τις ελλιπούς αστυνόμευσης, των περιβαλλοντικών προβλημάτων, της αστικής υποβάθμισης, κλπ.

Στην Πάτρα, η πρόσφατη εφαρμογή του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης, αποτέλεσε την απαρχή υλοποίησης κάποιων μέτρων σχετικών με τη διαχείριση της ζήτησης της παρόδιας στάθμευσης και την αφορμή για την αναζήτηση της βέλτιστης λύσης για το σχεδιασμό και τη διαχείριση της κυκλοφοριακής ζήτησης και λειτουργίας.

Ο Δήμος Πατρέων, όσον αφορά τον πολεοδομικό του σχεδιασμό έχει εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλεως από το 1986, το οποίο τελεί υπό αναθεώρηση (εκπονείται η Β1 φάση), ενώ παράλληλα εκπονείται το Ρυθμιστικό Σχέδιο.

Όσον αφορά τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό του Δήμου, υπάρχει εγκεκριμένη μόνο η Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη, η οποία όμως ουδέποτε εφαρμόστηκε, και πλέον υπάρχει ανάγκη επικαιροποίησής της.

Οι όμοροι Δήμοι Ρίου, Μεσσήνης και Παραλίας, υστερούν τόσο σε επίπεδο κυκλοφοριακού όσο και στον πολεοδομικό τους σχεδιασμό. Συγκεκριμένα,

- στο Δήμο Ρίου εκπονούνται πολεοδομικές μελέτες για τα Δημοτικά Διαμερίσματα Αγίου Γεωργίου Ρίου, Ακταίου και Αγίου Βασιλείου,
- ο Δήμος Μεσσήνης έχει εγκεκριμένο ΓΠΣ, το οποίο τελεί υπό αναθεώρηση,
- στο Δήμο Παραλίας η εκπονηθείσα από το 1996 πολεοδομική μελέτη είναι σε στάδιο εγκρίσεων, και τέλος
- για το Δήμο Βραχυνέικων – που συνδέεται με αστική συγκοινωνία με το Δήμο Πατρέων - πρόσφατα προκηρύχθηκε η εκπόνηση ΣΧΟΑΑΠ.

Πρόσθετα, ο βαθμός υλοποίησης του όποιου διαθέσιμου εγκεκριμένου πολεοδομικού σχεδιασμού υπάρχει διαθέσιμος σε κάθε Δήμο, είναι σημαντικά περιορισμένος σε σύγκριση με της Πάτρας.

7.2 Θεσμοθετημένη οργάνωση και στελέχωση

Σύμφωνα με τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας Δήμου Πατρέων [3] στη Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού & Εφαρμογών του Δήμου υπάγονται τα ακόλουθα Τμήματα, με τις αντίστοιχες αρμοδιότητες:

- Τμήμα Πολεοδομικού Σχεδιασμού
 - επιλαμβάνεται και τηρεί όλες τις αναγκαίες ενέργειες επί θεμάτων ανάθεσης, επίβλεψης και εφαρμογής Τοπογραφικών, Πολεοδομικών και Ρυμοτομικών Μελετών, τηρώντας και το σχετικό αρχείο επί των θεμάτων αυτών,
 - επιλαμβάνεται και παρακολουθεί τον ρυθμό προόδου και τηρεί όλες τις αναγκαίες ενέργειες και παρεμβάσεις, αρμοδίως, για την υλοποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, που αναφέρεται στην πόλη και την ευρύτερη περιοχή,
 - επιλαμβάνεται της αρχειοθέτησης και της καταγραφής, μέσω Η/Υ, των πάσης φύσεως πληροφοριών και στοιχείων που έχουν σχέση με το όλο φάσμα των δραστηριοτήτων της Διεύθυνσης,
- Τμήμα Εφαρμογών Σχεδίου Πόλεως
 - επιλαμβάνεται όλων των θεμάτων αναθεωρήσεων και τροποποιήσεων των ισχυόντων σχεδίων πόλεων, τηρώντας τις σχετικές διαδικασίες, συντάσσοντας τα αναγκαία επιμέρους διαγράμματα και κάνοντας τις απαιτούμενες διορθώσεις και συμπληρώσεις στα σχετικά ρυμοτομικά σχέδια,
 - συντάσσει τα διαγράμματα και τηρεί διαδικασία αναγνώρισης των προ του 1923 οδών και τηρεί και ενημερώνει το σχετικό αρχείο επί των θεμάτων αυτών,
 - επιλαμβάνεται και παρακολουθεί τον ρυθμό προόδου υλοποίησης του σχεδίου πόλεως και τηρεί όλες τις αναγκαίες ενέργειες συντάσσοντας τις απαιτούμενες πράξεις αναλογισμού, τακτοποίησης και προσκύρωσης, προκειμένου να είναι δυνατή η διάνοξη των κοινοχρήστων κ.λ.π. χώρων (δρόμοι, πλατείες, κοινωφελείς χώροι), για τους οποίους είναι επισπεύδων ο Δήμος,
 - επίσης, τηρεί όλες τις αναγκαίες διαδικασίες για την υλοποίηση του Σχεδίου πόλεως σε εκείνες τις περιπτώσεις, που οι ιδιοκτήτες αποδέχονται την εξώδικη διαδικασία απαλλοτρίωσης, δηλαδή της αμέσου προς τον Δήμο πώλησης της ιδιοκτησίας τους δια συμφωνημένης αποζημιώσεως, για τον ίδιο σκοπό της υλοποίησης του Σχεδίου πόλεως.
- Τμήμα Τοπογραφικών Εφαρμογών
 - ασχολείται με την χορήγηση όλων των αναγκαίων τοπογραφικών στοιχείων για την

υλοποίηση επί τόπου των ρυμοτομικών και οικοδομικών γραμμών, καθώς και υψομέτρων (στάθμης κρασπέδων),

- καθορίζει και χορηγεί τα στοιχεία Ρ.Γ. και Ο.Γ. εντός του παλαιού εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως, συντάσσει πράξεις άρσεως ασυμφωνιών και τηρεί αρχείο των ανωτέρω και των χορηγουμένων από το Πολεοδομικό Γραφείο και κοινοποιουμένων στο Δήμο, οικοδομικών αδειών,
 - επιλαμβάνεται και ελέγχει εφαρμοσθείσες επί τόπου Ρυμοτομικές και Οικοδομικές Γραμμές και ελέγχει την αρμοδιότητα και οικοδομησιμότητα οικοπέδων, επί των οποίων χορηγούνται Οικοδομικές άδειες από το Πολεοδομικό Γραφείο,
 - ασχολείται με την αρχειοθέτηση όλων των διαγραμμάτων της Διεύθυνσης, τηρώντας παράλληλα τα σχετικά ευρετήρια,
 - κωδικοποιεί, καταγράφει και αρχειοθετεί όλα τα στοιχεία των Ρυμοτομικών και Οικοδομικών στοιχείων.
- Τμήμα Κυκλοφοριακής Ρύθμισης,
 - επιλαμβάνεται και παρακολουθεί τον ρυθμό προόδου και τηρεί όλες τις αναγκαίες ενέργειες και παρεμβάσεις επί θεμάτων, κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών μελετών και προτάσεων,
 - φροντίζει για την τοποθέτηση και συντήρηση των πινακίδων ρύθμισης της κυκλοφορίας καθορισμού πεζοδρόμων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων κυκλοφορίας, σύμφωνα με τις αποφάσεις του δημοτικού συμβουλίου επί των οποίων εισηγείται σχετικών μέσω των αρμοδίων επιτροπών,
 - ασχολείται με τη σήμανση των οδών και πλατειών δια πινακίδων ονοματοθεσίας και τον καθορισμό της αρίθμησης των οικοδομών στις νεοδιανοιγμένες οδούς και τηρεί το αρχείο των σχετικών διαγραμμάτων,
 - εισηγείται για τις θέσεις των προς τοποθέτηση περιπτέρων επί των κοινοχρήστων χώρων, είτε νέων είτε εκ μεταφοράς,

Η στελέχωση της Διεύθυνσης Πολεοδομικού Σχεδιασμού και εφαρμογών, σύμφωνα με τον ισχύοντα Οργανισμό, παρατίθεται στον ακόλουθο πίνακα.

Θεσμοθετημένη στελέχωση Διεύθυνσης Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Εφαρμογών

Τμήμα	Ειδικότητα	Βαθμός	Πλήθος
Γραφείο Διεύθυνσης	Τοπογράφος Μηχανικός	ΠΕ6	1
	Τεχνολόγος Πολιτικός Μηχανικός	ΤΕ3	1
	Διοικητικοί Υπάλληλοι	ΔΕ1	2
	Οδηγός	ΔΕ29	1
	Επιμέρους Σύνολο 1		5
Πολεοδομικού Σχεδιασμού	Πολεοδόμοι ή Χωροτάκτες	ΠΕ	2
	Πολιτικός Μηχανικός	ΠΕ3	1
	Τοπογράφοι Μηχανικοί	ΠΕ6	4
	Υπάλληλος Πληροφορικής	ΠΕ11	1
	Τεχνολόγοι Πολιτικοί Μηχανικοί	ΤΕ3	2
	Υπάλληλος Η/Υ	ΔΕ38	1
	Επιμέρους Σύνολο 2		11
Εφαρμογών Σχεδίου Πόλεως	Τοπογράφοι Μηχανικοί	ΠΕ6	5
	Πολιτικός Μηχανικός	ΠΕ3	1
	Τεχνολόγοι Πολιτικοί Μηχανικοί	ΤΕ3	3
	Τεχνολόγος Τοπογράφος	ΤΕ5	1
	Σχεδιαστές	ΔΕ6	2
	Τεχνίτης	ΔΕ30	1
	Υπάλληλος Η/Υ	ΔΕ38	1
	Επιμέρους Σύνολο 3		14
Τοπογραφικών Εφαρμογών	Τοπογράφοι Μηχανικοί	ΠΕ6	2
	Τεχνολόγοι Πολιτικοί Μηχανικοί	ΤΕ3	4
	Τεχνολόγος Τοπογράφος	ΤΕ5	1
	Διοικητικός Υπάλληλος	ΔΕ	1
	Υπάλληλος Δομικών Έργων	ΔΕ5	1
	Σχεδιαστής	ΔΕ6	1
Τοπογραφικών Εφαρμογών	Υπάλληλος Η/Υ	ΔΕ38	1
	Επιμέρους Σύνολο 4		11
Κυκλοφοριακής Ρύθμισης	Πολιτικός Μηχανικός	ΠΕ3	1
	Τοπογράφος Μηχανικός	ΠΕ6	1
	Συγκοινωνιολόγος	ΠΕ16	1
	Μηχανοδηγός	ΔΕ25	1
	Τεχνίτες	ΔΕ30	6
	Υπάλληλος Η/Υ	ΔΕ38	1
	Εργάτες	ΥΕ16	3
	Επιμέρους Σύνολο 5		14
Γενικό Σύνολο			55

Η υπάρχουσα στελέχωση του Τμήματος Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων είναι η ακόλουθη:

Ειδικότητα	Βαθμός	Πλήθος
Συγκοινωνιολόγος	ΠΕ16	1
Πολιτικός Μηχανικός	ΠΕ3	1
Τεχνολόγος Πολιτικός Μηχανικός	ΤΕ3	1
Διοικητικός Υπάλληλος	ΔΕ	1
Υπάλληλοι Συνεργείου		4
Σύνολο		8

Η Διεύθυνση Έργων Δήμου Πατρέων αποτελείται από τα ακόλουθα Τμήματα:

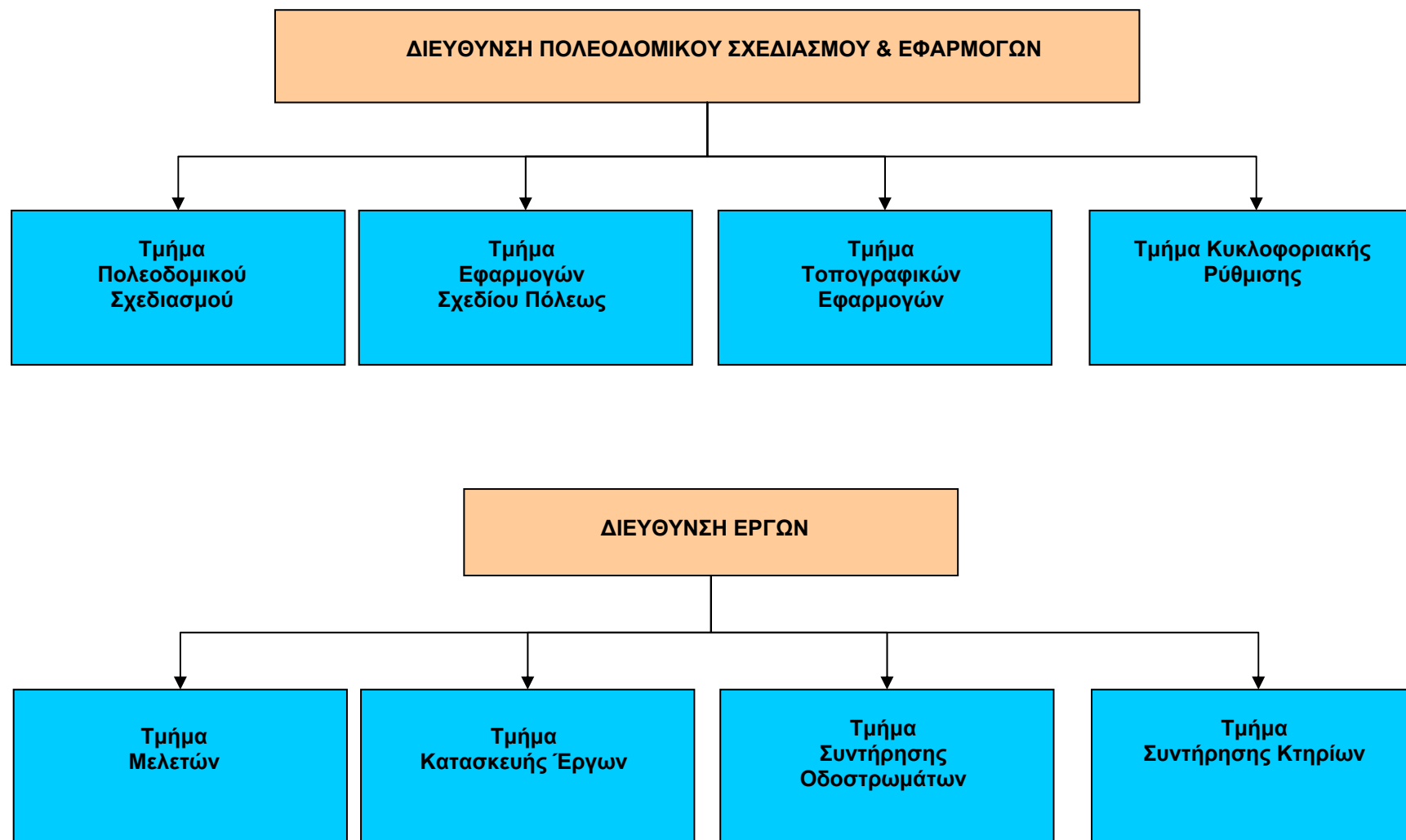
- Μελετών,
- Κατασκευής Έργων,
- Συντήρησης Οδοστρωμάτων,
- Συντήρησης Κτηρίων.

Ακολούθως περιγράφονται οι αρμοδιότητες των Τμημάτων που σχετίζονται με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

- Το Τμήμα Μελετών:
 - καταρτίζει μελέτες για την κατασκευή έργων οδοποιίας και κτιριακών έργων,
 - συντάσσει μελέτες φωτισμού οδών,
 - συντάσσει μελέτες προμήθειας ηλεκτρομηχανολογικού υλικού οχημάτων και μηχανημάτων,
 - μεριμνά για την έκδοση αδειών από τις Υπηρεσίες που απαιτούνται,
 - συντάσσει τα τεύχη δημοπράτησης - τη θεώρηση των μελετών και την προώθηση της διαδικασίας για τη δημοπράτηση των έργων ενώπιον της Δημορχιακής Επιτροπής,
- Τμήμα Κατασκευής Έργων
 - επιβλέπει την εκτέλεση των έργων και ασκεί ποιοτικό και ποσοτικό έλεγχο των κατασκευών σύμφωνα με τις μελέτες και την ισχύουσα νομοθεσία,
 - ελέγχει τις υποβαλλόμενες από τους εργολάβους επιμετρήσεις, υπογράφει επιμετρήσεις - πιστοποιήσεις και προωθεί προς θεώρηση αυτές προς τον Διευθυντή και Δήμαρχο για την έκδοση ενταλμάτων πληρωμής,
 - μεριμνά για την παραλαβή των έργων και την αρχειοθέτηση των σχετικών φακέλων.
- Τμήμα Συντήρησης Οδοστρωμάτων

- εκδίδει τις άδειες και λαμβάνει εγγυητικές επιστολές για την εκτέλεση από τρίτους (ΟΤΕ - ΔΕΗ - ΔΕΥΑΠ) διαφόρων εργασιών επί δημοτικών οδών - πεζοδρομίων - πλατειών και εν γένει κοινοχρήστων χώρων και μεριμνά για την αποκατάσταση υπό τούτων των τομών και φθορών που θα επιφέρουν,
- μεριμνά για την συντήρηση του οδικού δικτύου της πόλεως και την άμεση αποκατάσταση των παρουσιαζομένων φθορών στα οδοστρώματα,
- εκδίδει ημερήσια δελτία των εργαζομένων με το αντικείμενο της εργασίας τους και μεριμνά για την προμήθεια των απαιτούμενων υλικών - εργαλείων και μηχανημάτων των συνεργείων.

Οργανόγραμμα 3 Υπηρεσίες Δήμου Πατρέων



7.3 Αναδιοργάνωση Γραφείου Κυκλοφοριακής Ρύθμισης

Ο Δήμος Πατρέων προσανατολίζεται στην τροποποίηση του Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας. Ακολούθως παρατίθεται πρόταση για τις αρμοδιότητες του Γραφείου Κυκλοφοριακής Ρύθμισης.

“Επιλαμβάνεται και παρακολουθεί τον ρυθμό προόδου και τηρεί όλες τις αναγκαίες ενέργειες και παρεμβάσεις επί κυκλοφοριακών θεμάτων, ήτοι:

α) Προσωρινές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις λόγω δημοσίων ή ιδιωτικών έργων κ.λ.π.

β) Μόνιμες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, τοποθέτηση αντίστοιχης κάθετης οδοσήμανσης και σχεδιασμός οριζόντιας οδοσήμανσης, σύμφωνα με αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου, επί των οποίων εισηγείται σχετικώς μέσω αρμόδιας Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό μονοδρόμων, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων κυκλοφορίας, την προτεραιότητα οδών, την επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων στάθμευσης ή κυκλοφορίας, τον προσδιορισμό και τη λειτουργία χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους κ.λ.π.

γ) Επιβολή απαγόρευσης στάθμευσης λόγω εισόδου – εξόδου οχημάτων από ιδιωτικής και δημοσίας χρήσεως garage, αποτμήσεις πεζοδρομίων, κυκλοφορικές συνδέσεις, κάτοπτρα κ.λ.π.

Ασχολείται με την τοποθέτηση σήμανσης ονοματοθεσίας οδών και πλατειών, τον καθορισμό της αρίθμησης των οικοδομών σε νεοδιανοιγμένες οδούς και τηρεί σχετικά αρχεία, διαγράμματα κ.λ.π.

Συντάσσει τις διακηρύξεις και τηρεί όλη την προβλεπόμενη διαδικασία για την ανάθεση κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών μελετών, παροχής υπηρεσιών, έργου κ.λ.π.. Επιβλέπει και παραλαμβάνει τις ανωτέρω μελέτες σύμφωνα με τους όρους των αντίστοιχων συμβάσεων.

Έχει την ευθύνη εφαρμογής, αξιολόγησης και εποπτείας του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης και ό,τι αφορά στην ομαλή λειτουργία του.

Εισηγείται για τις θέσεις των προς τοποθέτηση περιπτέρων επί των κοινοχρήστων δημοτικών χώρων είτε νέων είτε παλαιών εκ μεταφοράς.

Καταγράφει και αρχειοθετεί ηλεκτρονικά όλες τις αποφάσεις που αφορούν στην τοποθέτηση κάθετης κυκλοφοριακής οδοσήμανσης.”

7.4 Συμπεράσματα

Απ' την αντιπαραβολή των Οργανισμών των υπηρεσιών των τριών Δήμων – Βόλου, Λάρισας και Πάτρας – όσον αφορά τις αρμοδιότητες και τη στελέχωση του σχετικού με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό τμήματος, προκύπτει εύκολα το συμπέρασμα της υστέρησης του Δήμου Πατρέων στην οργάνωση του σχετικού τμήματος, καθώς και του περιορισμένου και ασαφούς στην περιγραφή του αντικειμένου, που διατηρείται και στην πρόταση για το νέο Οργανισμό.

8 Παραδείγματα φορέων διαχείρισης και παροχής συγκοινωνιακού έργου στην Ελλάδα

Διευκρινίζεται ότι σύμφωνα με το Νόμο 2963/2001 [2] είναι δυνατή τόσο η μεταφορά επιβατών από ΟΤΑ⁸, όσο και η σύμβαση μεταξύ Δήμου και φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου εκτέλεσης ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής, τακτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας που ήδη λειτουργεί, καθώς και η συμμετοχή του Δήμου στις ΚΤΕΛ ΑΕ μετά από απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου και πλειοψηφικής απόφασης της γενικής συνέλευσης της ΚΤΕΛ ΑΕ⁹.

Ακολούθως παρατίθενται στοιχεία σχετικά με το αντικείμενο φορέων που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο, στα δύο Μητροπολιτικά Κέντρα και στην πόλη της Ρόδου.

8.1 Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών

Ο σχεδιασμός, ο προγραμματισμός, η οργάνωση, ο συντονισμός, ο έλεγχος, και η παροχή του συγκοινωνιακού έργου όλων των ΜΜΜ (επίγειων και υπόγειων) της περιοχής Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων, ανήκει στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών [ΟΑΣΑ] βάση του Νόμου 2669/1998. Η εκτέλεση του Συγκοινωνιακού Έργου με λεωφορεία, τρόλεϊ, ηλεκτρικό σιδηρόδρομο στην περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ διενεργείται από τους συμβαλλόμενους με αυτόν Εκτελεστικούς Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΘΕΛ ΑΕ, ΗΛΠΑΠ ΑΕ, ΗΣΑΠ ΑΕ), και τις Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΑΜΕΛ, ΤΡΑΜ, ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ), οι οποίες με τον πρόσφατο Νόμο 3297/2004 έχουν υπαχθεί στην οικονομική και συντονιστική εποπτεία του ΟΑΣΑ.

Ο ΟΑΣΑ μπορεί να συνάπτει Επιχειρησιακές Συμβάσεις (Συμβόλαια Διαχείρισης) με τους Εκτελεστικούς Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου οι οποίες περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων κυρίως τους όρους και κανόνες για την επίτευξη των στόχων των Επιχειρησιακών Σχεδίων τους και τους δείκτες παρακολούθησης των κρίσιμων οικονομικών μεγεθών όπως δείκτες κόστους παροχής υπηρεσιών, παραγωγικότητας, βαθμού αξιοποίησης του προσωπικού, ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών, κ.α. Ο ΟΑΣΑ έχει επίσης την αρμοδιότητα της σύναψης δανείων για όλο το Σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών καθώς και τον καθορισμό της τιμολογιακής πολιτικής.

Η περιοχή που εξυπηρετείται σήμερα από αστική συγκοινωνία περιλαμβάνει ένα σύνολο 84 Δήμων και Κοινοτήτων/Οικισμών και εκτείνεται

- δυτικά, μέχρι την Ελευσίνα, Μάνδρα και Μαγούλα (Θριάσιο Πεδίο),

⁸ Άρθρο 18 – Μεταφορά επιβατών από ΟΤΑ

⁹ Άρθρο 19 – Συμβάσεις παροχής έργου με τους ΟΤΑ

- ανατολικά, μέχρι την Πεντέλη, την Παλήνη, τα Σπάτα, τη Λούτσα και το Κορωπί (περιοχή Μεσογείων),
- βόρεια, μέχρι τη Φυλή, τη Πάρνηθα, το Κρουονέρι, το φράγμα της Λίμνης του Μαραθώνα, το Διόνυσο, τη Σταμάτα και τη Νέα και την Παλαιά Πεντέλη,
- νότια, μέχρι τη θάλασσα και νοτιοανατολικά μέχρι και την Σαρωνίδα.

8.2 Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης

Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) είναι ΝΠΙΔ, και αποτελεί τον φορέα εκτέλεσης και εκμετάλλευσης της αστικής συγκοινωνίας στην ευρύτερη περιοχή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Η εκτέλεση της αστικής συγκοινωνίας ανατίθεται αποκλειστικά στον ΟΑΣΘ από το Ελληνικό Δημόσιο με συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις που καθορίζονται σε σχετική σύμβαση ανάθεσης. Η αστική περιοχή ευθύνης του επεκτάθηκε το 2003 σε 15 νέους Δήμους (Καλλιθέας, Αγίου Αθανασίου, Χαλάστρας, Αξιού, Χαλκηδόνas, Κουφαλίων, Μυγδονίας, Ασσήρου, Λαχανά, Λαγκαδά, Κορώνειας, Θέρμης, Βασιλικών, Μίκρας, Επανομής).

Το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ) είναι ανεξάρτητο συλλογικό όργανο, στο οποίο εκπροσωπούνται φορείς της πόλης και του κράτους, με αρμοδιότητες σε ζητήματα που αφορούν στο στρατηγικό σχεδιασμό, στον προγραμματισμό, στην εποπτεία και στον έλεγχο των αστικών συγκοινωνιών στο Νομό Θεσσαλονίκης.

Οι αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη εξυπηρετούνται από το δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών, οι οποίες σχεδιάζονται από το ΣΑΣΘ και εκτελούνται από τον ΟΑΣΘ.

Οι βασικοί άξονες δράσης του ΣΑΣΘ συνοψίζονται παρακάτω:

- Κάλυψη της ζήτησης μετακινήσεων και προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Βελτίωση της ποιότητας και του επιπέδου εξυπηρέτησης.
- Προώθηση αποδοτικής λειτουργίας του δικτύου λεωφορείων.
- Βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς επιβατών.
- Προώθηση νέων τεχνολογιών και εναλλακτικών πηγών ενέργειας.
- Προώθηση μακροπρόθεσμης στρατηγικής ανάπτυξης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

8.3 Δημοτική Επιχείρηση Συγκοινωνιών “ΡΟΔΑ”

Παράδειγμα Δημοτικής Επιχείρησης παροχής συγκοινωνιακού έργου σε περιφερειακή πόλη αποτελεί η Δημοτική Επιχείρηση Συγκοινωνιών “ΡΟΔΑ” (ΔΕΣ “ΡΟΔΑ”), η οποία έχει βασικό σκοπό τη βέλτιστη δυνατή κάλυψη της μεταφοράς ατόμων με τακτικά και έκτακτα δρομολόγια και τη συμμετοχή στην κοινωνικοπολιτιστική ζωή του νησιού. Η “ΡΟΔΑ” έχει τη συγκοινωνιακή εκμετάλλευση της Αστικής περιοχής (πόλεως Ρόδου), της Περιαστικής περιοχής και της Υπεραστικής περιοχής της δυτικής πλευράς της νήσου. Εξυπηρετεί με ειδικά δρομολόγια τους μαθητές όλων των περιοχών που ανήκουν στη συγκοινωνιακή αρμοδιότητα της επιχείρησης, και τους εργαζόμενους σε διάφορες επιχειρήσεις και υπηρεσίες. Τέλος, συμμετέχει σε κάθε πολιτιστική εκδήλωση καθώς και σε κάθε έκτακτη ανάγκη, όπως π.χ. τη μεταφορά Πολιτιστικών Συλλόγων, Ορφανοτροφείων, Συνέδρων, δασοφυτευμάτων, κλπ. Βασικός της στόχος και σκοπός είναι να καλύψει όσο το δυνατόν καλύτερα τη μεταφορά.

Στις προοπτικές της επιχείρησης είναι η παραπέρα ανανέωση των λεωφορείων της με την αγορά και άλλων νέων, μέσα από προγράμματα της ΕΕ και από ίδια κεφάλαια, καθώς και η βελτίωση των εγκαταστάσεων, ο εκσυγχρονισμός του συστήματος που αφορά στις γραφειοκρατικές διαδικασίες, βελτίωση των τρόπων ενημέρωσης του επιβατικού κοινού, κλπ.

8.4 Συμπεράσματα

Παρά τις θεσμικά κατοχυρωμένες δυνατότητες οργάνωσης και διαχείρισης, οι Δήμοι της χώρας μας δεν έχουν πολλά να επιδείξουν στον τομέα οργάνωσης για τα θέματα του κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξαίρεση αποτελούν οι φορείς που σχετίζονται με το σχεδιασμό και την υλοποίηση του συγκοινωνιακού έργου στις αστικές και περιαστικές περιοχές τους, όπου περισσότερο οργανωμένοι και με πληρέστερο νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας είναι οι Μητροπολιτικές Περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Αντίστοιχες πρωτοβουλίες σε μικρότερου μεγέθους περιφερειακές πόλεις είναι εξαιρετικά λίγες και με αρκετά προβλήματα στη λειτουργία τους.

9 Το παράδειγμα της Αρχής Μεταφορών του Δουβλίνου (Dublin Transport Authority)

Ακολούθως παρατίθεται συνοπτικά το πόρισμα μιας επιστημονικής επιτροπής για τη σύσταση της Αρχής Μεταφορών του Δουβλίνου [19]. Πρόκειται για μία πρόσφατη εργασία (Μάρτιος 2006), σχετική με το αντικείμενο της παρούσης, στην οποία συνοψίζεται η διεθνής εμπειρία και πρακτική.

Λόγω της αρτιότητας της προαναφερθείσας εργασίας επισυνάπτεται ολόκληρη ως παράρτημα.

9.1 Γενικά

Το Δουβλίνο είναι η πρωτεύουσα της Ιρλανδίας. Βρίσκεται περίπου στο μέσο της ανατολικής ακτής του νησιού, στην εκβολή του ποταμού Λίφεϋ. Ο πληθυσμός της μητροπολιτικής περιοχής είναι 1.661.185 κάτοικοι, ενώ της ίδιας της πόλης 505.739, σύμφωνα με την απογραφή του 2006. [20]

Χάρτης 1 Ιρλανδία



9.2 Σύσταση Επιτροπής - Αντικείμενο

Για την ανάγκη σύστασης φορέα αρμόδιου για τις μεταφορές στην ευρύτερη περιοχή του Δουβλίνου, ο Υπουργός Μεταφορών συνέστησε Επιτροπή αποτελούμενη από:

- τον επικεφαλής του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών και Διευθυντή του Ερευνητικού Κέντρου Μεταφορών του Πανεπιστημίου Trinity του Δουβλίνου (πρόεδρος επιτροπής),
- το γραμματέα του Υπουργείου Μεταφορών,
- ένα Ειδικό Σύμβουλο του Υπουργού, και
- τον Προϊστάμενο του Υπουργείου Μεταφορών (γραμματέας επιτροπής).

Αντικείμενο της Επιτροπής ήταν:

- ο καθορισμός των αρμοδιοτήτων του φορέα, των δυνατοτήτων, της δομής, του οργανογράμματος και της στελέχωσης, κλπ.,
- η υπόδειξη των απαραίτητων νομικών πράξεων για τη θεσμοθέτησή του,
- η υπόδειξη των απαραίτητων προσωρινών διακανονισμών εν αναμονή της θεσμοθέτησής του.

9.3 Περιοχή αρμοδιότητας

Ως περιοχή αρμοδιότητας της Αρχής καθορίστηκε η Ευρύτερη Περιοχή του Δουβλίνου (Greater Dublin Area - GDA), δηλαδή το πολεοδομικό συγκρότημα του Δουβλίνου και οι έξι όμορες επαρχίες (Counties) Fingal, Dun Laoghaire - Rathdown, South Dublin, Kildare, Meath και Wicklow.

Δεδομένης της μεγαλύτερης εμβέλειας του Δουβλίνου ως πόλου έλξης μετακινήσεων στις αρμοδιότητες του οργανισμού, στην περιοχή αρμοδιότητας θα περιλαμβάνονται και οι κύριοι άξονες μετακινήσεων με MMM.

9.4 Αντικείμενο και αρμοδιότητες

Αντικείμενο της Αρχής Μεταφορών του Δουβλίνου θα είναι το σύνολο των χερσαίων μέσων και υποδομών της GDA.

Αρμοδιότητες του οργανισμού θα είναι

- Ο Στρατηγικός Σχεδιασμός των Μεταφορών (Strategic Transport Planning)
- Η υλοποίηση (σχεδιασμός και κατασκευή) των δημόσιων μεταφορικών υποδομών (Procurement of Public Transport Infrastructure)
- Η παροχή αστικού συγκοινωνιακού έργου (Procurement of Public Transport Services)
- Ο καθορισμός τιμολογιακής πολιτικής (Regulation of Public Transport Fares)
- Η συγκρότηση ενός ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού συστήματος (Delivery of an Integrated Public Transport System)

- Η Διαχείριση της Κυκλοφορίας (Traffic Management)
- Η Διαχείριση της Μεταφορικής Ζήτησης (Management of Transport Demand)
- Η Συλλογή και Επεξεργασία Στοιχείων (Data Collection & Research)

9.5 Θεσμική μορφή

Βασικές προϋποθέσεις που απασχόλησαν την Επιτροπή ήταν η εξασφάλιση της συγκρότησης ενός ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού συστήματος για την GDA και η εξάλειψη κάθε πιθανότητας καθυστέρησης στην εφαρμογή του Επιχειρησιακού Σχεδίου «Μεταφορές 21».

Η Αρχή Μεταφορών του Δουβλίνου θα έχει:

- Επαρκείς αρμοδιότητες ώστε να επιτυγχάνει τους στρατηγικούς στόχους που θέτει, άμεσα είτε μέσω άλλων οργανισμών. Θα έχει δηλαδή την αρμοδιότητα να καθορίσει και να εφαρμόσει πολιτική.
- Τη συνολική στρατηγική ευθύνη για τις λειτουργίες της. Θα έχει δηλαδή την αρμοδιότητα να αποφασίζει τον τρόπο με τον οποίο καθεμία από τις λειτουργίες αυτές θα διεκπεραιώνονται, είτε άμεσα από τον ίδιο το φορέα μέσω της εφαρμογής μιας υπάρχουσας υπηρεσίας, είτε μέσω τρίτου.
- Τον έλεγχο του συνόλου των κρατικών κεφαλαίων για την τρέχουσα χρηματοδότηση των δημόσιων συγκοινωνιών και την κυκλοφοριακή διαχείριση της Ευρύτερης Περιοχής του Δουβλίνου.

9.6 Θεσμικές αρμοδιότητες

9.6.1 Στρατηγικός Σχεδιασμός των Μεταφορών

Αρμοδιότητα της Αρχής θα είναι η προετοιμασία Ολοκληρωμένης Στρατηγικής για τις Μεταφορές, που θα καλύπτει περίοδο 12 έως 20 ετών, καθώς και ο συντονισμός και η προσαρμογή των εμπλεκόμενων φορέων στην εφαρμογή των στρατηγικών κατευθύνσεων.

- Υλοποίηση (σχεδιασμός και κατασκευή) των δημόσιων μεταφορικών υποδομών

Ως υποκείμενη στην κυβερνητική πολιτική, η Αρχή θα έχει την αρμοδιότητα καθορισμού του επενδυτικού προγράμματος για τις δημόσιες μεταφορές στην περιοχή αρμοδιότητάς της. Επιπλέον, στο άμεσο μέλλον θα αποκτήσει τις επενδυτικές προτεραιότητες που καθορίζονται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Μεταφορές 21». Η Αρχή θα έχει την κυριότητα των υποδομών άμεσα είτε μέσω της εποπτείας τρίτου. Ενώ η κεντρική εξουσία (Υπουργείο Μεταφορών) θα είναι υποχρεωμένη να καταβάλει τις επιδοτήσεις για τις πάγιες επενδύσεις της Αρχής, η ίδια θα έχει την ελευθέρια να αποφασίζει για την κατανομή των πιστώσεων στα μεμονωμένα έργα. Συνιστάται να παραχωρηθεί στην Αρχή το δικαίωμα χρήσης όλων των

δυνατών μορφών συμβασιοποίησης, συμπεριλαμβανομένων των συμπράξεων με τον ιδιωτικό τομέα.

9.6.2 Παροχή αστικού συγκοινωνιακού έργου

Η Αρχή θα έχει την αρμοδιότητα προετοιμασίας ενός ολοκληρωμένου σχεδίου που να αφορά στις συγκοινωνιακές υπηρεσίες που πρέπει να παρέχονται σε μεσοπρόθεσμη βάση (3 έως 5 έτη).

Εν αναμονή των τελικών νομοθετικών προσαρμογών συνίσταται η Αρχή να αναθέτει το έργο της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης με διαδικασίες απευθείας ανάθεσης ή διαγωνισμού σε παρόχους λεωφορειακών και σιδηροδρομικών εξυπηρετήσεων διασφαλίζοντας τις υπηρεσίες που ήδη παρέχουν το Μετρό και το Τραμ.

Η Αρχή θα καθορίζει και θα επιβάλλει πρότυπα (standards) απόδοσης όσον αφορά το παρεχόμενο συγκοινωνιακό έργο και θα καθορίζει τους ναύλους. Τέλος, θα έχει την αρμοδιότητα να παρέχει η ίδια συγκοινωνιακό έργο, ως έσχατη λύση στην περίπτωση που ο πάροχος αδυνατεί να ανταποκριθεί

Στην προοπτική της αναθεώρησης της νομοθεσίας για τις Οδικές Μεταφορές (Νόμος 1932) προτάθηκε η Αρχή να αναλάβει όλες τις λειτουργίες ρύθμισης της αγοράς για την περιοχή αρμοδιότητάς της.

9.6.3 Ολοκληρωμένος σχεδιασμός και διαχείριση

Η Αρχή θα είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών στην περιοχή αρμοδιότητάς της. Θα αναπτύξει και θα προωθήσει ενιαίο εμπορικό σήμα για όλες τις δημόσιες υπηρεσίες μεταφορών, θα προμηθευτεί και θα λειτουργήσει ενοποιημένο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων και ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα για τις δημόσιες συγκοινωνίες. Θα έχει την αρμοδιότητα να απαιτήσει τη συμμετοχή και συμμορφώσει όλων των παρόχων μεταφορικού έργου στα δυο αυτά συστήματα. Τέλος, θα διασφαλίζει τη δημιουργία εγκαταστάσεων υψηλού επιπέδου για τη μετεπιβίβαση στα δημόσια μέσα μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων σχημάτων park - and - ride.

9.6.4 Διαχείριση Κυκλοφορίας

Η Αρχή Μεταφορών θα είναι αρμόδια για τη σύνταξη του Στρατηγικού Σχεδίου για τη διαχείριση της κυκλοφορίας στην περιοχή αρμοδιότητάς της και τον προσδιορισμό των βέλτιστων πρακτικών και προδιαγραφών που πρέπει να εφαρμοσθούν. Το Στρατηγικό Σχέδιο θα ενσωματώνει την εθνική πολιτική για την προώθηση του ποδηλάτου και της πεζοπορίας και η εφαρμογή του θα είναι υποχρεωτική για κάθε τοπική Αυτοδιοίκηση.

Η Αρχή θα είναι υπεύθυνη για το συντονισμό της διαχείρισης των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων κατά τη φάση κατασκευής των μεταφορικών έργων που προβλέπονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Μεταφορές 21» και θα διασφαλίσει τη προμήθεια και λειτουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος πληροφοριών για τους χρηστές του οδικού δικτύου στην ευρύτερη περιοχή του Δουβλίνου.

9.6.5 Διαχείριση της ζήτησης μεταφορών

Η Αρχή Μεταφορών θα έχει την αρμοδιότητα εφαρμογής ενός σχεδίου διαχείρισης της ζήτησης των μετακινήσεων και με την επιβολή φορολογικών μέτρων θα ενθαρρύνει τη μείωση της χρήσης των αυτοκινήτων. Θα έχει την ευθύνη για την πιθανή εφαρμογή σχημάτων χρέωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης στην περιοχή αρμοδιότητάς της, εφαρμόζοντας τις σχετικές κυβερνητικές πολιτικές, ενώ θα έχει την ευθύνη για τη διάθεση των εσόδων που θα προκύψουν. Η λειτουργία συστημάτων διοδίων που πρότεινε η Αρχή Εθνικών Οδών της Ιρλανδίας (National Roads Authority - NRD) για την Ευρύτερη Περιοχή του Δουβλίνου, θα πρέπει να εγκριθεί από τον υπό σύσταση φορέα.

9.6.6 Συνδυασμένος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός

Προκείμενου να εξασφαλισθεί ο συνδυασμένος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός:

- Οι Κατευθυντήριες Γραμμές για τον πολεοδομικό σχεδιασμό που αφορούν την Ευρύτερη Περιοχή του Δουβλίνου θα υιοθετούνται από κοινού από την Περιφερειακή Αρχή του Δουβλίνου, την Περιφερειακή Αρχή του Mid East και τον Οργανισμό Μεταφορών Δουβλίνου. Οι δυο Περιφερειακές Αρχές θα έχουν ουσιαστικό ρόλο στο πλαίσιο της υιοθέτησης της ολοκληρωμένης στρατηγικής για τις μεταφορές.
- Κάθε τοπική Αυτοδιοίκηση της Ευρύτερης Περιοχής του Δουβλίνου θα συντάξει ένα σχέδιο ανάπτυξης το οποίο θα υποβάλλεται στην Αρχή Μεταφορών, και η οποία με τη σειρά της θα ελέγχει αν αντίκειται στον ολοκληρωμένο Στρατηγικό Σχεδιασμό για τις μεταφορές που η ίδια εφαρμόζει.
- Η Αρχή Μεταφορών του Δουβλίνου θα έχει το δικαίωμα να διατυπώνει παρατηρήσεις και συστάσεις στις αρμόδιες Αρχές για θέματα πολεοδομικού σχεδιασμού.

9.7 Σχέσεις της Αρχής Μεταφορών του Δουβλίνου με άλλους φορείς

Περιγράφονται λεπτομερώς οι σχέσεις του υπό σύσταση φορέα με

- Τους παρόχους μεταφορικού έργου (C I É Group, Railway Procurement Agency, Luas: Dublin's Light Rail Tram System και τους μελλοντικούς λειτουργούς του Μετρό)
- Το Γραφείο Μεταφορών του Δουβλίνου (Dublin Transportation Office)
- Την Αρχή Εθνικών Οδών της Ιρλανδίας (National Roads Authority - NRD)
- Τις τοπικές Αυτοδιοικήσεις

9.8 Οργάνωση και Δομή

Η Αρχή Μεταφορών του Δουβλίνου θα αποτελείται από ένα Διοικητικό Συμβούλιο, ένα Γνωμοδοτικό Συμβούλιο, τη Διοίκηση και έξι επιμέρους τμήματα.

Το Διοικητικό Συμβούλιο θα αποτελείται από δέκα μέλη τα οποία θα διορίζονται από τον Υπουργό Μεταφορών. Πρόκειται για τον Πρόεδρο, τρεις Διευθυντές (Επικεφαλής, Διευθυντής Υποδομών και Διευθυντής Υπηρεσιών), και έξι επιμέρους Διευθυντές (συμπεριλαμβανομένου του Διοικητή του Δημοτικού Συμβουλίου του Δουβλίνου).

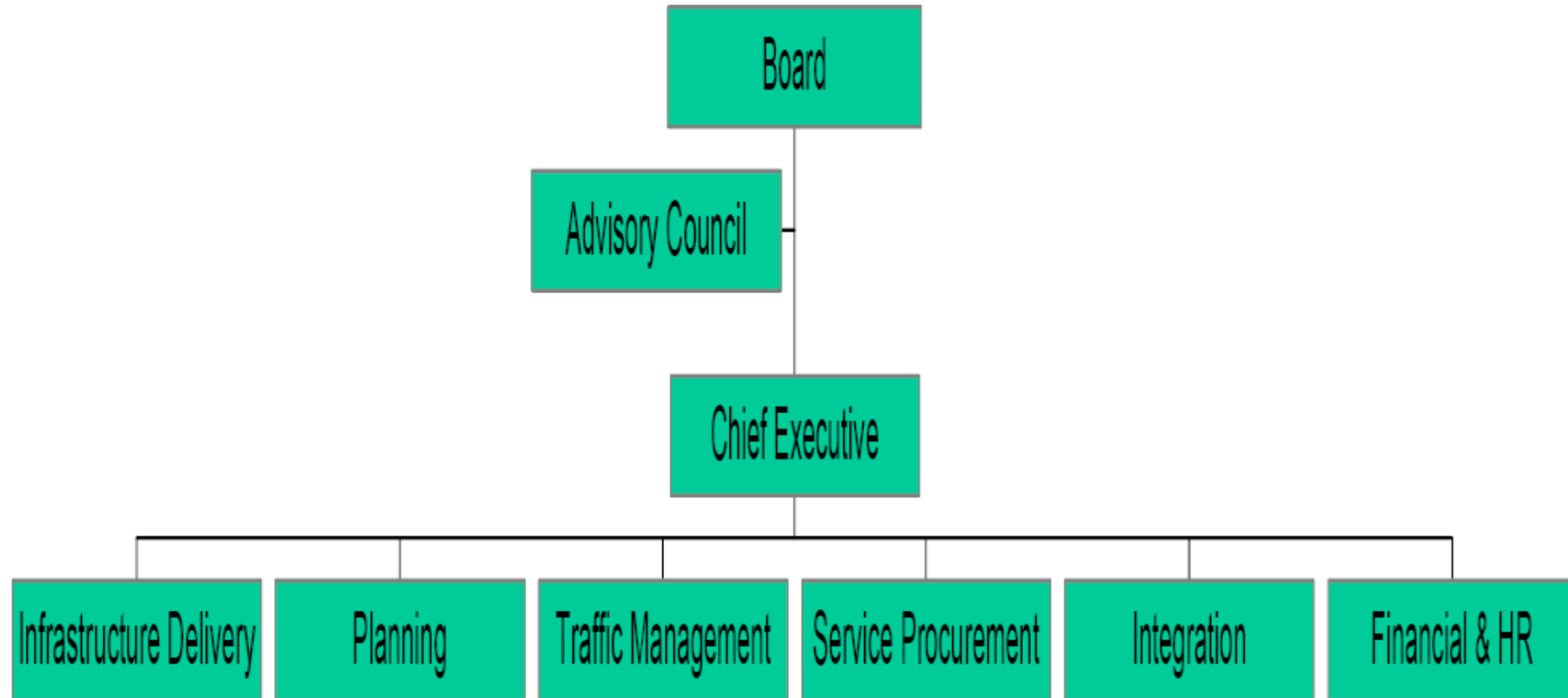
Το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο προβλέπεται εκ του νόμου. Μπορεί να προβαίνει σε συστάσεις προς το Διοικητικό Συμβούλιο της Αρχής όσον αφορά την εκτέλεση των καθηκόντων του και η γνώμη του θα ζητείται κατά την προετοιμασία του Στρατηγικού Σχεδιασμού των Μεταφορών και τη σύνταξη των Κατευθυντήριων Γραμμών του Περιφερειακού Σχεδιασμού.

Αρμόδιος για τον καθορισμό των μελών του είναι ο Υπουργός Μεταφορών. Θα προεδρεύει ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Αρχής, ενώ στη σύνθεσή του θα περιλαμβάνονται εκλεγμένοι εκπρόσωποι από κάθε πόλη. Τέλος, προβλέπονται δεκαπέντε αλλά μέλη, εκπρόσωποι κοινωνικών, επιχειρηματικών, οικονομικών, περιβαλλοντικών και επαγγελματικών φορέων.

Η Διοίκηση θα στελεχωθεί με εξειδικευμένους επαγγελματίες και θα συνίσταται από έξι τμήματα.

Στο οργανόγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται εποπτικά η δομή του φορέα.

Οργανόγραμμα 4 Αρχή Μεταφορών του Δουβλίνου



10 Συμπεράσματα - Πρόταση

10.1 Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας όσα διατυπώθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια, προκύπτει ότι:

- Η χώρα μας υστερεί στη θεσμοθέτηση και εφαρμογή αποτελεσματικού πλαισίου συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, που είναι το κατάλληλο εργαλείο για την αντιμετώπιση προβλημάτων σχετικών με τις χρήσεις γης και τις μεταφορές. Πρόσθετα, συντηρούνται ο επιμερισμός, η πολυδιάσπαση και η σύγκρουση αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων και εξακολουθούν να παρατηρούνται αστοχίες στην εκτίμηση των αναγκών και των προϋπολογισμών καθώς και καθυστερήσεις στη διάθεση χρηματοδοτήσεων σε φορείς διαχείρισης και υλοποίησης.
- Η διεθνής εμπειρία έχει να προσφέρει πολλά παραδείγματα επιτυχημένων εφαρμογών για κάθε επίπεδο διοικητικής διαίρεσης του χώρου.
- Τα εργαλεία και οι μέθοδοι του κυκλοφοριακού σχεδιασμού επιτρέπουν τη διαχείριση των μεταφορικών συστημάτων και της ζήτησης μετακινήσεων, με στόχο τη βελτίωση της λειτουργίας της κυκλοφορίας όλων των χρηστών της οδού και την ελαχιστοποίηση των δυσμενών επιπτώσεων της στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.
- Το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο για τις αρμοδιότητες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στη χώρα μας, καθιστά την α' βαθμίδα της, δηλαδή τους Δήμους, καθ' ύλην αρμόδιους για τον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό στα όρια επιρροής τους, ενώ προβλέπει τη δυνατότητα συνεργασιών και σύστασης φορέων με ομόλογους και λοιπούς φορείς δημόσιους και ιδιωτικούς, προκειμένου να ασκηθούν οι αρμοδιότητές του.
- Ο διαχωρισμός μεταξύ του σχεδιασμού και της υλοποίησης των συγκοινωνιακών έργων και η αναγκαιότητα θεσμοθέτησης "εργαλείων" και μέσων για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, αποτελεί πάγιο αίτημα αρμόδιων θεσμικών φορέων.
- Υπάρχουν παραδείγματα αντίστοιχου με την Πάτρα μεγέθους και χαρακτήρα ελληνικών πόλεων που έχουν προβλέψει και οργανώσει τμήματα και επιμέρους γραφεία στις τεχνικές τους υπηρεσίες για τη διαχείριση των θεμάτων κυκλοφοριακής ζήτησης και ρύθμισης.
- Οι μόνοι Ενιαίοι Φορείς που έχουν συσταθεί στη χώρα μας είναι φορείς συντονισμού συγκοινωνιακού έργου στα δύο κύρια μητροπολιτικά κέντρα, στην Αθήνα (ΟΑΣΑ) και Θεσσαλονίκη (ΟΑΣΘ).
- Ο Δήμος Πατρέων διαθέτει στην Τεχνική του Υπηρεσία το Τμήμα Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων, με αρμοδιότητες και στελέχωση περιορισμένες και ασαφείς σε σχέση με τις ανάγκες της πόλης και σε σύγκριση με το ό,τι ισχύει στη Λάρισα και το Βόλο.

- Το διαφορετικό επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού των όμορων Δήμων αποτελεί ένα πρώτο και πολύ σημαντικό εμπόδιο στη δημιουργία ενός Διαδημοτικού ή Μητροπολιτικού Φορέα Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού. Οι διαφορετικές κλίμακας ανάγκες και η ένταση των προβλημάτων σχετικά με την κινητικότητα που απαντώνται στην Πάτρα, έναντι των αντίστοιχων στις άλλες πρωτεύουσες όμορων Δήμων, αποτελούν τα αμέσως επόμενα εμπόδια.

10.2 Πρόταση

Συνοψίζοντας όλα τα παραπάνω η διατύπωση της πρότασης των συντακτών της παρούσας στηρίζεται στις εξής βασικές αρχές.

- Το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο για τις αρμοδιότητες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, καθιστά την α' βαθμίδα, δηλαδή τους Δήμους, ως καθ' ύλην αρμόδιους για τον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό στα όρια επιρροής τους.
- Παρόλο που το θεσμικό πλαίσιο προβλέπει τη δυνατότητα συνεργασιών και σύστασης φορέων με ομόλογους και λοιπούς φορείς δημόσιους και ιδιωτικούς, προκειμένου να ασκηθούν οι αρμοδιότητές του κυκλοφοριακού σχεδιασμού τα μεγέθη και οι συνθήκες διαφέρουν κατά πολύ με αυτές που ισχύουν για την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη όπου ακόμα και για πολύ απλές αποφάσεις όπως η μονοδρόμηση ενός οδικού άξονα απαιτούνται ταυτόχρονες αποφάσεις πολλών Δήμων.
- Οι σχέσεις του προτεινόμενου σχήματος με λοιπούς φορείς που εμπλέκονται στην διαδικασία κυκλοφοριακού σχεδιασμού, π.χ. Οργανισμός Ρυθμιστικού (αν γίνει), Περιφέρεια, Νομαρχία, Υπουργεία κλπ. πρέπει να στηρίζεται στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο και όχι να απαιτούνται επιπλέον νομοθετικές ρυθμίσεις για την ομαλή λειτουργία του.

Με βάση τα παραπάνω και σε συνδυασμό με την έρευνα στη βιβλιογραφία και τις εφαρμοζόμενες πρακτικές σε άλλες πόλεις της Ελλάδας και του εξωτερικού, **η πρόταση των συντακτών της παρούσας είναι ότι η αρμοδιότητα του Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού και της υλοποίησής του θα πρέπει να εντάσσεται στο οργανόγραμμα της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Πατρέων, ως Τμήμα της Διεύθυνσης Πολεοδομικού Σχεδιασμού & Εφαρμογών, έτσι ώστε να υπάρχει και πλήρη αντιστοιχία με τον Πολεοδομικό Σχεδιασμό.**

Η δημιουργία ανεξάρτητων Φορέων – εκτός Δημοτικών Υπηρεσιών – έχει νόημα στις εξής δύο περιπτώσεις:

- όταν πρόκειται για Διαδημοτικό (ή Μητροπολιτικό) Φορέα Αστικών Συγκοινωνιών, έστω και αν αυτός που εκτελεί το μεταφορικό έργο είναι το Αστικό ΚΤΕΛ ή μελλοντικά και άλλοι φορείς – ιδιωτικοί –, όπως αυτό θα επιτραπεί μετά το 2016, και

- όταν πρόκειται για Δημοτική (ή Διαδημοτική) Επιχείρηση Στάθμευσης, με αντικείμενο τη λειτουργία του ΣΕΣ και των εκτός οδού δημοτικών χώρων στάθμευσης.

Και σε αυτές τις περιπτώσεις η ευθύνη σχεδιασμού και διαχείρισης είτε του θέματος των αστικών συγκοινωνιών είτε της στάθμευσης είναι πολιτική και επιβάλλεται να καθορίζεται από το Δήμο.

Το προτεινόμενο σχήμα οργανωτικής αναβάθμισης του Γραφείου Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού – όπως απεικονίζεται στο επισυναπτόμενο οργανόγραμμα – σαφώς αποτελεί πρόπλασμα Ενιαίου Φορέα, η σύσταση του οποίου θα καταστεί δυνατή όταν οι γενικότερες συνθήκες το επιτρέψουν, ήτοι όταν:

- Θεσμοθετηθεί διοίκηση μητροπολιτικού χαρακτήρα.
- Θεσμοθετηθεί σε επίπεδο εφαρμογής ο ολοκληρωμένος πολεοδομικός – κυκλοφοριακός σχεδιασμός με την ανάληψη όλων των σχετικών αρμοδιοτήτων από τους ΟΤΑ.
- Διασφαλιστεί η αναγκαία δημοσιονομική βάση για την οικονομική στήριξη των δραστηριοτήτων του.

10.2.1 Τμήμα Κυκλοφοριακού – Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού

Προτείνεται η αναβάθμιση - σε αντικείμενο και στελέχωση - του υπάρχοντος τμήματος Κυκλοφοριακής Ρύθμισης και η μετονομασία του σε “Τμήμα Κυκλοφοριακού – Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού”.

Αντικείμενο του Τμήματος πρέπει να είναι:

- η υλοποίηση της πολιτικής για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά των αγαθών στα διοικητικά όρια του Δήμου Πατρέων, σε συνδυασμό με τις αντίστοιχες για την πολεοδομία, το περιβάλλον και την προστασία της δημόσιας υγείας,
- ο σχεδιασμός και η διαχείριση της ζήτησης των μεταφορών ανά μέσο,
- η διαχείριση, συντήρηση και βελτίωση των υποδομών, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Έργων, και
- η ενημέρωση, ευαισθητοποίηση και εκπαίδευση των πολιτών σε θέματα οδικής ασφάλειας και συμπεριφοράς στην κατεύθυνση της ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας.

Επισημαίνεται ότι ο σχεδιασμός, η υλοποίηση, η αξιολόγηση / αναθεώρηση και η διόρθωση πρέπει να αποτελούν διαδικασία λειτουργίας του εν λόγω Τμήματος.

10.2.2 Διάρθρωση

Το προτεινόμενο Τμήμα θα πρέπει να αποτελείται από επιμέρους Γραφεία, που περιγράφονται στα επόμενα. Επισημαίνεται ότι η προτεινόμενη διάρθρωση αφορά στην πλήρη διάρθρωση του Τμήματος, η οποία όμως δεν απαιτείται να είναι ταυτόχρονη, αλλά μπορεί να αναπτυχθεί σταδιακά, σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα. Σε κάθε περίπτωση πάντως, τα Γραφεία Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού και Διαχείρισης οδικού δικτύου είναι απαραίτητο να συσταθούν, ταυτόχρονα και πριν από οποιοδήποτε άλλο.

- Γραφείο Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού, με αντικείμενο:
 - Την εποπτεία της εφαρμογής των μελετών που σχετίζονται με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό (π.χ. Γενική Μελέτη Κυκλοφορίας και Μεταφορών).
 - Την εκπόνηση ή επίβλεψη κυκλοφοριακών μελετών στο πλαίσιο του συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.
 - Τη διαμόρφωση προτάσεων για την εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων επίλυσης των διαφόρων κυκλοφοριακών προβλημάτων.
 - Την εκπόνηση ή επίβλεψη μελετών στάθμευσης βάσει των στατιστικών δεδομένων για τα σχετικά μεγέθη (ζήτηση - προσφορά θέσεων στάθμευσης, εναλλαγή στάθμευσης, κλπ.) στα πλαίσια κυκλοφοριακού - πολεοδομικού σχεδιασμού.
 - Τη διαμόρφωση προτάσεων για την εφαρμογή κατάλληλων μέτρων επίλυσης προβλημάτων στάθμευσης.
 - Την εκπόνηση ή επίβλεψη μελετών για διαμόρφωση χώρων στάθμευσης οχημάτων.
 - Τη διαμόρφωση προτάσεων, εκπόνηση ή επίβλεψη μελετών που αφορούν το ΣΕΣ (επεκτάσεις - τροποποιήσεις της περιοχής του ΣΕΣ, εξοπλισμός - εγκαταστάσεις, τιμολογιακή πολιτική, κλπ.)
 - Την εκπόνηση ή επίβλεψη μελετών οδικής ασφάλειας και επεμβάσεων βελτίωσης των επικίνδυνων σημείων του αστικού οδικού δικτύου.
 - Την εισήγηση προτάσεων κυκλοφοριακών μέτρων και ρυθμίσεων προς τα αρμόδια θεσμοθετημένα όργανα του Δήμου π.χ. Επιτροπή Κυκλοφοριακών και Συγκοινωνιακών Θεμάτων.
 - Την τήρηση αρχείου αποφάσεων των αρμοδίων οργάνων και Υπηρεσιών (Αστυνομική Διεύθυνση, Επιτροπή Κυκλοφοριακών και Συγκοινωνιακών Θεμάτων, κλπ.) σχετικών με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
 - Τη συλλογή και στατιστική επεξεργασία πληροφοριών κυκλοφοριακών παραμέτρων, όπως ο κυκλοφοριακός φόρτος, η κυκλοφοριακή ικανότητα οδών, ο αριθμός

οχημάτων, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος, τα ατυχήματα, κλπ., σε τακτά χρονικά διαστήματα και η παρακολούθηση της εξέλιξης των μεγεθών αυτών στο χρόνο.

- Γραφείο Διαχείρισης Οδικού Δικτύου, με αντικείμενο:
 - Την εκπόνηση ή επίβλεψη μελετών και προμηθειών για τη φωτεινή σηματοδότηση.
 - Τη λειτουργία Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας.
 - Τον έλεγχο και τη συντήρηση των φωτεινών σηματοδοτών και των ηλεκτρονικών πινακίδων.
 - Την αποκατάσταση βλαβών και τήρηση αρχείου βλαβών.
 - Τη μελέτη και λειτουργία συστημάτων τηλεματικής για την καλύτερη διαχείριση του στόλου των αστικών λεωφορείων, των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης και την ενημέρωση των επιβατών.
 - Την εκπόνηση ή επίβλεψη μελετών και προμηθειών για την οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.
 - Την επιμέλεια της εκτελέσεως των έργων και προμηθειών αρμοδιότητας του τμήματος.
 - Την παρακολούθηση των πιστώσεων που διατίθενται για την εκτέλεση των έργων.
 - Την τήρηση και ενημέρωση αρχείου των μελετών και σχεδίων για ενδεχόμενες τροποποιήσεις κατά την κατασκευή.
 - Την ονοματοθεσία και αριθμοδότηση οδών και νέων οικοδομών, αντίστοιχα.
- Γραφείο Διαχείρισης Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης, με αντικείμενο:
 - Την εποπτεία της καλής λειτουργίας του ΣΕΣ.
 - Τον προγραμματισμό των προμηθειών αναλώσιμων και ανταλλακτικών για την απρόσκοπτη λειτουργία του ΣΕΣ.
 - Τον έλεγχο για την καλή λειτουργία των ηλεκτρονικών μηχανημάτων έκδοσης εισιτηρίων.
 - Την αποκατάσταση βλαβών και τήρηση αρχείου βλαβών.
 - Τη συλλογή και επεξεργασία των στατιστικών στοιχείων που παρέχουν τα μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων στάθμευσης.
 - Την καταχώρηση σε Η/Υ των πράξεων βεβαίωσης παραβάσεων, την παραλαβή των ενστάσεων των πολιτών κατά των παραβάσεων και την καταχώρηση των ακυρωμένων κλήσεων.

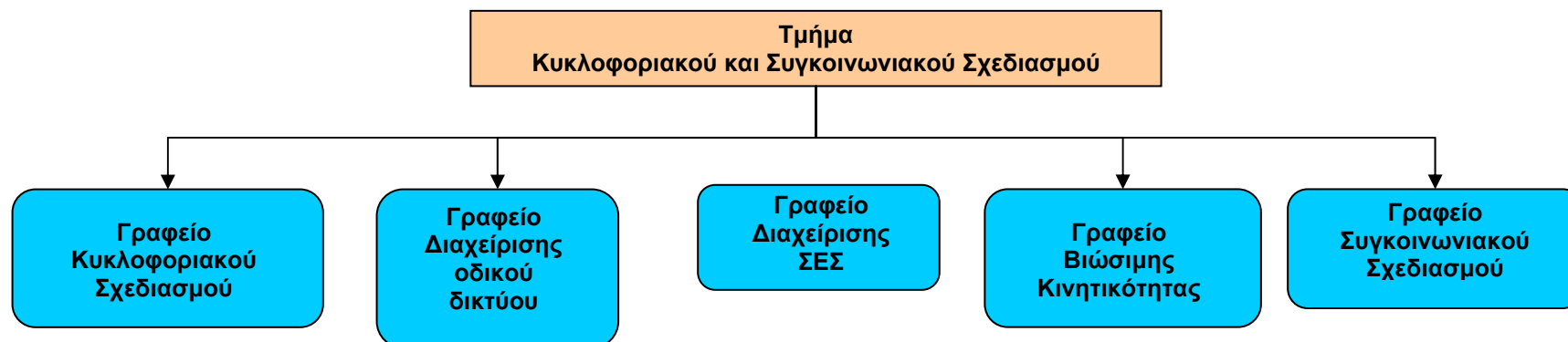
- Την έκδοση καρτών μονίμων κατοίκων και επαγγελματιών παραλαμβάνοντας τα σχετικά δικαιολογητικά και την τήρηση σχετικού αρχείου μονίμων κατοίκων.
- Τη συλλογή του αντιτίμου από τα μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων και τη μεταφορά του στην έδρα της Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών.
- Γραφείο Προώθησης Βιώσιμης Κινητικότητας, με αντικείμενο:
 - Την εκπόνηση ή επίβλεψη μελετών για την επέκταση των υποδομών για το περπάτημα και το ποδήλατο.
 - Την παρακολούθηση των υποδομών και τη μέριμνα για τη συντήρησή τους.
 - Την καταγραφή προβλημάτων που εντοπίζονται από τη λειτουργία των υποδομών, αξιολόγησή τους και σύνταξη εισηγήσεων για βελτιώσεις.
 - Την προώθηση διαδικασιών για επεκτάσεις των δικτύων, σε συνδυασμό με τις προτάσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού.
 - Το Συντονισμό των υπηρεσιών του Δήμου σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας και τη συνεργασία με συναρμόδιους φορείς.
 - Εντοπισμός των πιθανών πηγών χρηματοδότησης από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και τον ιδιωτικό τομέα σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.
 - Την κατάρτιση σχεδίων οργάνωσης και λειτουργίας της πόλης και των αστικών συγκοινωνιών για την βελτίωση της ασφαλούς διακίνησης και εξυπηρέτησης των ΑμεΑ και των ευάλωτων χρηστών της οδού (μαθητές, ηλικιωμένοι).
 - Την ανάπτυξη και αξιοποίηση αρχείου ατυχημάτων για τον προγραμματισμό βελτιωτικών επεμβάσεων στα επικίνδυνα σημεία του δικτύου.
 - Τη διοργάνωση εκστρατειών ενημέρωσης των πολιτών και ιδιαίτερα της μαθητικής κοινότητας για την πρόληψη των οδικών ατυχημάτων.
 - Την κατασκευή Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής και την εκπαίδευση του μαθητικού πληθυσμού και τη φιλοξενία εκδηλώσεων.
 - Την ενημέρωση πολιτών μέσω της διοργάνωσης εκστρατειών για την προώθηση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης και τα οφέλη τους στο περιβάλλον, την υγεία, την οικονομία και την αισθητική της πόλης.
 - Διοργάνωση εκδηλώσεων και δράσεων με έμφαση στη συμμετοχή του μαθητικού πληθυσμού.
- Γραφείο Γραφείο Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, με αντικείμενο:
 - Την εκπόνηση ή επίβλεψη μελετών και τον έλεγχο της εφαρμογής σχεδίων

αναδιάρθρωσης των λεωφορειακών γραμμών με τη δημιουργία νέων συνδέσεων και τον ανασχεδιασμό υφιστάμενων για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

- Την τροποποίηση χαράξεων γραμμών για καλύτερη κάλυψη συνοικιών και χρήσεων γης της περιοχής εξυπηρέτησης, τη σύνδεση περιοχών με το κέντρο της πόλης, καθώς και για την εξυπηρέτηση περιφερειακών κινήσεων.
- Την ενίσχυση της αξιοπιστίας, με αύξηση των συχνοτήτων σε προβληματικές γραμμές και αύξηση του συνολικού αριθμού δρομολογημένων οχημάτων.
- Την αξιολόγηση της λειτουργίας και αξιοπιστίας των λεωφορειακών γραμμών.
- Την εκπόνηση ή επίβλεψη μελετών σχετικών με την αναγκαιότητα επέκτασης / διαφοροποίησης των γραμμών και δημιουργίας Ειδικών Λωρίδων Λεωφορείων.
- Τη συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς (Τροχαία, Δημοτική Αστυνομία) για την αστυνόμευση των Ειδικών Λωρίδων Λεωφορείων, με χρήση μέσων οπτικού ελέγχου των παραβάσεων, καθώς και από μέτρα για τα ωράρια φορτοεκφόρτωσης στις λεωφορειολωρίδες.
- Την ενοποίηση επιλεγμένων λεωφορειακών γραμμών με κατάλληλη αναδιάρθρωση των στάσεων, με στόχο την αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων και τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των επιβατών.
- Την καταγραφή κυκλοφοριακών προβλημάτων σε κόμβους και οδικά τμήματα του δικτύου των αστικών συγκοινωνιών και τη διατύπωση προτάσεων άμεσης βελτίωσης των κυκλοφοριακών συνθηκών.
- Την ενημέρωση του επιβατικού κοινού για τις γραμμές, τα δρομολόγια, τα κόστη και τα διαθέσιμα προϊόντα (εισιτήρια απλής διαδρομής, μειωμένα εισιτήρια, μηνιαίες και ετήσιες κάρτες), με το σχεδιασμό και τη διάθεση κατάλληλου υλικού σε αφετηρίες - τέρματα, στάσεις, εντός των λεωφορείων και στο διαδίκτυο.
- Το σχεδιασμό του καταλληλότερου συστήματος τιμολόγησης.
- Τη συλλογή και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων για την επιβατική κίνηση και το εκτελούμενο μεταφορικό έργο.
- Την ενίσχυση της διατροπικότητας μεταξύ διαφορετικών μέσων μαζικής μεταφοράς (αστικά / υπεραστικά λεωφορεία, σιδηρόδρομος).
- Την υποστήριξη σε πολιτικό και τεχνικό επίπεδο των πρωτοβουλιών που αναλαμβάνουν οι όμοροι Δήμοι για τη σύσταση και λειτουργία δημοτικής - διαδημοτικής αστικής συγκοινωνίας.

Η προτεινόμενη διάρθρωση του Τμήματος Κυκλοφοριακού – Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού αποτυπώνεται στο οργανόγραμμα που ακολουθεί.

Οργανόγραμμα 5 Πρόταση διάρθρωσης Τμήματος Κυκλοφοριακού και Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού



10.2.3 Στελέχωση

Όσον αφορά τη στελέχωση του Τμήματος, ο Προϊστάμενος και οι επικεφαλές των Γραφείων κρίνεται απαραίτητο να είναι Πολιτικοί Μηχανικοί ή/και Συγκοινωνιολόγοι. Λοιπές ειδικότητες Πανεπιστημιακής ή/και Τεχνολογικής Εκπαίδευσης είναι Ηλεκτρολόγος Μηχανικός για το Γραφείο Διαχείρισης Οδικού Δικτύου, Αρχιτέκτων Μηχανικός για το Γραφείο Βιώσιμης Κινητικότητας, καθώς και διοικητικό και τεχνικό προσωπικό.

Σε κάθε περίπτωση διευκρινίζεται ότι το ακριβές αντικείμενο και οι ανάγκες στελέχωσης του Τμήματος θα προσδιοριστούν από τη Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Εφαρμογών, σε συνδυασμό και με τη σχετική μελέτη αναδιοργάνωσης των Υπηρεσιών του Δήμου, που συντάσσει για λογαριασμό του το Πανεπιστήμιο Πατρών.

11 Βιβλιογραφία – Πηγές

- [1] Νόμος 3463/2006 “Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων” (ΦΕΚ Α΄ 114)
- [2] Νόμος 2963/2001 “Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις” (ΦΕΚ Α΄ 268)
- [3] ΦΕΚ Β 1648/24.08.1999, Έγκριση της αριθ. 602/99 απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου Πατρέων περί ψήφισης νέου οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας
- [4] ΦΕΚ Β 1878/30.12.2005, Τροποποίηση και κωδικοποίηση ΟΕΥ Δήμου Βόλου
- [5] ΦΕΚ Β 2471/31.12.2007, Τροποποίηση Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας (ΟΕΥ) Δήμου Λάρισας
- [6] European Conference of Ministers of Transportation, 2003. National Reviews: IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES
- [7] The County Council of the city and county of Cardiff - Local Transport Plan 2000 – 2016, Cardiff, August 2006
- [8] Θ.Βλαστός, Δ.Μηλάκης, 2006. “Πολεοδομία vs Μεταφορές, από την Απόκλιση στη Σύγκλιση”. Αθήνα, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Έρευνας, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου & Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, ΕΜΠ/ΣΑΤΜ, Τομέας Γεωγραφίας & Περιφερειακού Σχεδιασμού
- [9] 1η Ελληνο-Γαλλική & Διεθνής Συνάντηση: Πολιτικές χωρικού σχεδιασμού και διευθέτησης στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης, Αθήνα, Μάιος 2007, Εισήγηση: «Αστική Δομή και Επιλογές Μετακίνησης στην Αθήνα: Προς έναν Ολοκληρωμένο Πολεοδομικό και Κυκλοφοριακό Σχεδιασμό», Δ. Μηλάκης Δρ. Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ/ΣΑΤΜ, Τομέας Γεωγραφίας & Περιφερειακού Σχεδιασμού
- [10] Απομαγνητοφωνημένα Πρακτικά Ημερίδας “Παράμετροι του Κυκλοφοριακού της Πάτρας - Φορέας Διαχείρισης”, ΤΕΕ - Τμήμα Δυτικής Ελλάδος / 27 Μαΐου 2006
- [11] Department for Transportation, Regional and local transport - Local transport plan - process and initiatives (<http://www.dft.gov.uk/pgr/regional/ltpl/>)
- [12] Ιστοσελίδα http://en.wikipedia.org/wiki/Local_Transport_Plan

- [13] Ιστοσελίδα Δήμου Πατρέων, Διάρθρωση Υπηρεσιών (<http://www.patras.gr>)
- [14] Ιστοσελίδα Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (<http://www.ses.gr>)
- [15] Ιστοσελίδα ΟΑΣΑ (<http://www.oasa.gr>)
- [16] Ιστοσελίδα ΟΑΣΘ (<http://www.oasth.gr>)
- [17] Ιστοσελίδα ΣΑΣΘ (<http://www.sasth.gr>)
- [18] Ιστοσελίδα Δήμου Ροδίων (<http://www.rhodes.gr>)
- [19] Dublin Transport Authority Establishment Team, March 2006: Report to the Minister for Transport (<http://www.transport.ie/>)
- [20] Βικιπαίδεια - η ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια (<http://el.wikipedia.org/>)