

**Συμπεράσματα** Διοικούσας Επιτροπής Τ.Ε.Ε./Τμ Δυτ. Ελλάδος.

Α. Η αναγκαιότητα του Ενιαίου Φορέα επιβεβαιώνεται από την Ομάδα Εργασίας, από τις προτάσεις του Τ.Ε.Ε./Τ.Δ.Ε. (23-05-2007) για το κυκλοφοριακό της Πάτρας και από την ημερίδα που έγινε το Μάη του 2006 από το Τ.Ε.Ε./Τ.Δ.Ε.

Β. Υπάρχει ανάγκη συντονισμού Πολεοδομικού και Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού.

Γ. Υπάρχει πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων όσον αφορά τον κυκλοφοριακό και μεταφορικό σχεδιασμό (χρηματοδότηση από το Υπουργείο Οικονομικών, βασικό οδικό δίκτυο και σηματοδότηση όλου του δικτύου από Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., Υπουργείο Δημ. Τάξης: έλεγχος κυκλοφορίας και στάθμευσης κ.λ.π.)

Δ. Μέσα στις αρμοδιότητες των Δήμων (Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων) είναι ο έλεγχος της στάθμευσης των αυτοκινήτων, η ρύθμιση της κυκλοφορίας, ο καθορισμός πεζοδρόμων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, κ.λ.π. καθορισμός, κατασκευή, συντήρηση και εκμετάλλευση υπόγειων και υπέργειων χώρων στάθμευσης κ.λ.π.

Ε. Η σύσταση διαδημοτικών συνεργασιών και συμπράξεων, συνδέσμων και επιχειρήσεων είναι μέσα στις αρμοδιότητες των Δήμων κ.λ.π..

ΣΤ. Παραδείγματα Βόλου-Λάρισας (με τμήματα Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων μέσα στη Δ/ση Πολεοδομίας και Δ/ση Τεχνικής Υπηρεσίας, αντίστοιχα!)

Ζ. Η Πάτρα για ότι προκύψει ή αποφασισθεί θα πρέπει να συζητήσει και να αποφασίσει με τους Δήμους Ρίου, Μεσσήνιους, Παλαμίου και Βραχνηϊκών. Δεν μπορεί να τους αγνοήσει. Κυκλοφοριακά-συγκοινωνιακά είναι ένα συγκρότημα! Τα πράγματα απλοποιούνται εφ' όσον ο Δήμος Πατρέων θεσμοθετηθεί ως Μητροπολιτικός Δήμος μαζί με τους παραπάνω Δήμους.

Η. Σύμφωνα με τις δύο προτάσεις:

- 1) Είναι ανάγκη να αναδιοργανωθεί το Γραφείο Κυκλοφοριακής Ρύθμισης της Δ/σης Πολεοδομίας για να λειτουργήσει και ως Φορέας Διαχείρισης Κυκλοφορίας. Έχει προϋπολογισμό και χρηματοδότηση και μπορεί να λειτουργήσει σχετικά σύντομα. Έχει το μειονέκτημα ότι μπορεί να καλύψει μόνο την Πάτρα και δεν έχει σχετική ανεξαρτησία. Δυνατότητα λοιπόν, άμεσης λειτουργίας και απόδοσης.
- 2) Είναι ανάγκη να λειτουργήσει Ανεξάρτητος Φορέας ως κοινή Ανώνυμη Εταιρεία ή Αναπτυξιακή Ανώνυμη Εταιρεία ή Μονομετοχική Εταιρεία ή και με τη μορφή Συνδέσμου. Απαιτεί όμως Διοικητικό Συμβούλιο και χρηματοδότηση και απαιτεί αρκετά μεγαλύτερο χρονικό διάστημα για τη λειτουργία και απόδοση. Δυνατότητα λοιπόν μεγαλύτερης ανεξαρτησίας και μεγαλύτερων έργων. Πάντως και στις δύο περιπτώσεις απαιτείται ενίσχυση με προσλήψεις Συγκοινωνιολόγων Μηχανικών και εκπροσωπήσεις φορέων π.χ. Τ.Ε.Ε. κ.λ.π.

Θ. Στο Δουβλίνο: υπάρχει ως πρόταση η Αρχή Μεταφορών του Δουβλίνου (Dublin transport authority) για τις επιφανειακές μετακινήσεις στην ευρύτερη περιοχή του Δουβλίνου. (Έχουμε την πρόταση της μελετητικής ομάδας που όρισε ο Υπουργός).

Οι κυριότερες λειτουργίες αρμοδιότητές του είναι:

- 1) Στρατηγικός Σχεδιασμός Μεταφορών
- 2) Παροχή Δημόσιων Μεταφορικών Υποδομών
- 3) Παροχή Δημόσιων Μεταφορικών Υπηρεσιών
- 4) Ρύθμιση Εισιτηρίων Δημόσιων Μεταφορών
- 5) Παράδοση ενός ολοκληρωμένου Δημόσιου Συστήματος Μεταφορών
- 6) Διαχείριση Κυκλοφορίας
- 7) Διαχείριση της Μεταφορικής Ζήτησης και
- 8) Συλλογή δεδομένων και Έρευνα (Data Collection)

Ι. Εναπόκειται συμπερασματικά στο Δήμο Πατρέων να αποφασίσει πολιτικά ποια από τις δύο λύσεις επιλέγει με βάση πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, υπάρχουσες ελληνικές και διεθνείς εμπειρίες και κύρια με βάση τις προβλεπόμενες διαχειριστικές του δυνατότητες και προβλέψεις (χρηματοδοτικές, νομοθετικές, ανθρώπινου δυναμικού κ.λ.π.).

Πάντως είναι ανάγκη να σημειώσουμε ότι όπως αναφέρουν οι Εισηγητές της 1<sup>ης</sup> λύσης συνάδελφοι Γόγολα Ανδριανή και Σαρδελιάνος Δημήτριος, Πολιτικοί Μηχανικοί- Συγκοινωνιολόγοι, «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».

Συνεπώς η 1<sup>η</sup> λύση δεν έρχεται ουσιαστικά σε αντίθεση με τη 2<sup>η</sup> λύση του Ανεξάρτητου Ενιαίου Φορέα που προτείνουν οι συνάδελφοι Ντάγκας Δημήτριος, Πολιτικός Μηχανικός, και Δεμαρτίνος Σπύρος, Πολιτικός Μηχανικός, Αντιδήμαρχος Περιβάλλοντος και Εικόνας Πόλης. Αντίθετα η 1<sup>η</sup> λύση μπορεί να οδηγήσει σύντομα ή σε βάθος χρόνου στη 2<sup>η</sup> λύση. Όποια λύση επιλεγεί, είναι ανάγκη να εφαρμοσθεί σύντομα, οπωσδήποτε έως τέλος 2008 ή τους πρώτους 1-2 μήνες του 2009. Μ' αυτό τον τρόπο θα είναι δυνατόν να δρομολογηθούν μέτρα που θα οδηγήσουν βραχυ-μεσο-μακροπρόθεσμα στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών και σε μια ευχάριστη και λειτουργική πόλη για τους κατοίκους της και τους επισκέπτες, που δυστυχώς δεν είναι σήμερα. Ισχύει πάντοτε το από 23/5/2007 Υπόμνημα που παραδόθηκε στον Δήμαρχο Πατρέων κ. Ανδρέα Φούρα με τις απόψεις του Τ.Ε.Ε./Τμ.Δ.Ε. για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Πάτρας. Κλείνοντας η Δ.Ε./Τ.Ε.Ε./Τ.Δ.Ε. προτείνει ως πιο αποτελεσματική τη 2<sup>η</sup> λύση (Ως «σύνδεσμος» με κρατική καθαρά χρηματοδότηση) με ενδιάμεση εφαρμογή της 1<sup>ης</sup> λύσης.

**Για τη Δ.Ε./Τ.Ε.Ε./Τ.Δ.Ε.  
Ο Πρόεδρος**

**Γιώργος Ζεπάτος**

