

ΤΕΕ / Τμήμα Δυτικής Ελλάδας

Ομάδας Εργασίας με θέμα:

**“Ενιαίος Φορέας Διαχείρισης Κυκλοφορίας της  
Πάτρας και Ευρύτερης περιοχής”**

Μέλος της Ο.Ε.

Ντάγκας Δημήτρης, πολιτικός μηχανικός

Εκπρόσωπος Δήμου Πατρέων

Δεμαρτίνος Σπύρος, πολιτικός μηχανικός - Αντιδήμαρχος Περιβάλλοντος και  
Εικόνας Πόλεως

Μάιος 2008

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Εισαγωγή.....	σελ. 1
2. Συμπεράσματα – Πρόταση.....	σελ. 2
3. Βιβλιογραφία - πηγές.....	σελ. 7

## 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.

Καταθέτουμε σήμερα την δική μας διαφορετική προσέγγιση μεμονωμένα.

Η κατάθεση δυο διαφορετικών τελικών κειμένων αφορά την διαφορετική προσέγγιση ως προς το τελικό συμπέρασμα που διαμορφώνει ο κάθε συνάδελφος, αξιολογώντας τα ίδια σε γενικές γραμμές στοιχεία.

Για το λόγο αυτό υποβάλουμε μόνο τα τελικά συμπεράσματα και την τελικά διαμορφωμένη πρόταση, με την παρατήρηση ότι τα προηγούμενα κεφάλαια, της υπόλοιπης εργασίας των δυο συναδέλφων, είναι παράθεση στοιχείων, αδιαμφισβήτητων.

## 2 Συμπεράσματα - Πρόταση

Η πρόταση κατά τη γνώμη μου είναι η δημιουργία ανεξάρτητου Φορέα Κυκλοφοριακής διαχείρισης.

Η Πάτρα είναι η τρίτη πόλη της Ελλάδας. Ο Δήμος Πατρέων προβλέπεται να χαρακτηριστεί θεσμοθετημένα Μητροπολιτικός Δήμος (που βέβαια και σήμερα έχει όλα τα ουσιαστικά χαρακτηριστικά ενός τέτοιου Δήμου).

Τα κυκλοφοριακά ζητήματα τα οποία έχει να αντιμετωπίσει ο Δ. Πατρέων είναι πάρα πολλά, πολυσύνθετα και πολυεπίπεδα. Χρειάζεται εξειδικευμένη γνώση και τεχνική υποστήριξη. Για να παρακολουθηθεί η πολυσχιδής εξέλιξη και ανάπτυξη, με ταχύτατους ρυθμούς (γιατί είμαστε πολλά χρόνια πίσω, και προφανώς πίσω από τα προβλήματα που καθημερινά παρουσιάζονται), πρέπει να δημιουργήσουμε ένα μη γραφειοκρατικό μηχανισμό, έναν μηχανισμό σε διάρκεια χρόνου, που να ξεφεύγει από το αυστηρό γραφειοκρατικό πλαίσιο, αλλά ταυτόχρονα να μην είναι κερδοσκοπικού τύπου (δηλαδή αμιγούς ιδιωτικής πρωτοβουλίας, π.χ. τεχνικός σύμβουλος).

Η αντιμετώπιση όλων των παραμέτρων που συνθέτουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα, ο προγραμματισμός των ενεργειών, η σύνταξη των αναγκαίων μελετών η επιλογή εκτέλεσης των έργων ακόμα και οι μικρορυθμίσεις που θα απαιτούνται και οι οποίες πρέπει να είναι ενταγμένες σε μια συνολική στρατηγική, είναι ζητήματα που θα πρέπει ν' συζητούνται και ν' αποφασίζονται σε ένα όργανο τέτοιου στρατηγικού σχεδιασμού που θα συμμετέχουν εκτός του ΔΗΜΟΥ, ο οποίος βεβαίως έχει τις πρωτοβουλίες, την κύρια αρμοδιότητα και την ευθύνη, και οι κοινωνικοί εταίροι.

Ο κοινωνικός χαρακτήρας του Α' βαθμού αυτοδιοίκησης, μέσα από το θεσμικό του πλαίσιο, με το Ν. 3463/2006: «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων» (ΦΕΚ Α' 114 8 Ιουνίου 2006) έχει την αρμοδιότητα (Άρθρο 75 – Αρμοδιότητες) να ασχολείται με :

*«την 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».*

*«τον καθορισμό, την κατασκευή, συντήρηση και εκμετάλλευση υπόγειων και υπέργειων χώρων στάθμευσης, καθώς και ο έλεγχος της στάθμευσης των αυτοκινήτων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία».*

*«την ρύθμιση της κυκλοφορίας, τον καθορισμό πεζοδρόμων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, την απομάκρυνση εγκαταλελειμμένων οχημάτων και γενικότερα η*

*λήψη μέτρων για την αποφυγή δυσμενών επιδράσεων στην ασφάλεια της κυκλοφορίας, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία»*

Ταυτόχρονα το ίδιο θεσμικό πλαίσιο δίνει το δικαίωμα στον Α' βαθμό αυτοδιοίκησης, αλλά και σε συνδυασμό με άλλους Δήμους, αλλά και με την Νομαρχιακή αυτοδιοίκηση, να κάνει ανώνυμες εταιρίες και συγκεκριμένα

*«Ο Δήμος και η Κοινότητα μπορεί να συνιστά ανώνυμες εταιρίες, οι οποίες Δήμων διακρίνονται στους ακόλουθους τύπους:*

- *Τις κοινές ανώνυμες εταιρίες του ν. 2190/1920.*
- *Τις αναπτυξιακές ανώνυμες εταιρίες και*
- *Τις μονομετοχικές ανώνυμες εταιρίες»*

Η συνεργασία μεταξύ όμορων Δήμων θεσμοθετείται μέσω κοινών Ανωνύμων εταιριών, αλλά επιπρόσθετα και με την μορφή του «συνδέσμου»

Έτσι είναι προφανές ότι το πλαίσιο λειτουργίας υπάρχει.

Η πρότασή μας συγκεκριμενοποιείται στην ίδρυση ενός νέου ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΡΟΣΩΠΟΥ, στο Δ.Σ. της οποίας θα συμμετέχουν εκτός των εκπροσώπων του Δημοτικού Συμβουλίου, το Τ.Ε.Ε., το Πανεπιστήμιο, η ΤΡΟΧΑΙΑ και η ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ, ή ακόμα και άλλοι επιστήμονες – πολίτες οι οποίοι έχουν να επιδείξουν έργο παρόμοιο με το αντικείμενο του Φορέα.

Η Πάτρα λοιπόν, θέλει έναν ενιαίο φορέα, για να μπορέσει να καλύψει τις ανάγκες του πληθυσμού της, που θα συνεργάζεται μαζί με τους Δήμους Ρίου, Μεσσήνης, Παραλίας και Βραχονέικων, που στην ουσία αποτελούν έναν ενιαίο πολεοδομικό ιστό.

Ενιαίος Φορέας Διαχείρισης Κυκλοφορίας, τι σημαίνει;

Ο φορέας αυτός θα έχει την δική του διοίκηση (Διοικητικό Συμβούλιο – Διευθύνοντα Σύμβουλο), με την αυτοτέλεια που του παραχωρεί ο νόμος.

Θα δημιουργήσει Οργανόγραμμα, και θα έχει την δυνατότητα να προσλάβει ή να του παρέχουν υπηρεσίες εξειδικευμένοι επιστήμονες, άτομα της ελεύθερης αγοράς εργασίας, είτε να συνάψει επαφές και συνεργασίες με γνωστά Ερευνητικά – Πανεπιστημιακά Ιδρύματα και με μεμονωμένους ειδικούς του εσωτερικού και εξωτερικού.

Οικονομικά έχει την δυνατότητα να ενταθεί και σε Ευρωπαϊκά προγράμματα, αλλά και στο ΕΣΠΑ 2007-2013.

Άμεσες αρμοδιότητες του φορέα κατ' αρχάς θα είναι:

Να διαχειρίζεται το Σ.Ε.Σ. έχοντας την εποπτεία και την ευθύνη της λειτουργίας του και επιλέγοντας την κατεύθυνση της με ανταποδοτικό τρόπο προς τους δημότες, αξιοποίησης των όποιων εσόδων του.

Να διαχειρίζεται και να εποπτεύει την λειτουργία των Δημοτικών Parking είτε είναι προσωρινής λειτουργίας είτε εφ' όσον και όταν κατασκευασθούν μόνιμες εγκαταστάσεις Δημοτικών Parking.

Να διαχειρίζεται και να ρυθμίζει την λειτουργία της πόλης

πάντα με γνώμονα το συνολικό σχέδιο δράσης και τις στρατηγικές επιλογές που αφορούν την ανάπτυξη της Βιώσιμης Κινητικότητας.

Βασικά μακροπρόθεσμα αντικείμενα του φορέα θα είναι η κυκλοφοριακή μελέτη, οι επιμέρους μελέτες κυκλοφοριακών θεμάτων, η λειτουργία όλου του συστήματος των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), υπαρχόντων ή προβλεπόμενων, η βιώσιμη κινητικότητα, η στάθμευση γενικά και ειδικότερα η ελεγχόμενη, θα προετοιμάσει τα νέα συγκοινωνιακά έργα (Τραμ, προαστιακός κ.λ.π.) αλλά και μικρότερης κλίμακας έργα, όπως φωτεινή σηματοδότηση κ.λ.π..

Επειδή ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός και η διαχείριση του είναι ένα διαρκώς εναλλασσόμενο γεγονός, απαιτείται η διαρκής παρακολούθηση, ο συστηματικός έλεγχος και ο τακτικός επανασχεδιασμός του, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία του συστήματος των μεταφορών.

Στην Πάτρα είχε γίνει από το ΥΠΕΧΩΔΕ προ δεκαετίας περίπου μια κυκλοφοριακή μελέτη, γενική κυκλοφοριακή μελέτη (γραφείο Δοξιάδη), η οποία σήμερα είναι παρωχημένη χωρίς ουσιαστική ανταπόκριση στις συνθήκες. Αυτή η μελέτη όμως πρέπει να επικαιροποιηθεί, για λόγους οικονομίας κλίμακος αλλά και χρόνου. Γιατί για να προχωρήσει η Πάτρα σε κάποιον πραγματικά σωστό σχεδιασμό πρέπει να ξεκινήσει με την επικαιροποίηση αυτής της μελέτης. Και σ' αυτό ακριβώς το σημείο πρέπει να υπάρχει ο Φορέας Διαχείρισης Κυκλοφορίας που να μπορεί να τον παρακολουθήσει.

Βέβαια πάρα πολύ βασικό ζήτημα, είναι προφανώς η αναβάθμιση, η αναδιοργάνωση της λειτουργίας των συγκοινωνιακών μέσων μαζικής μεταφοράς. Με αναβάθμιση, και αξιοπιστία για να έχει μεγάλο και υψηλό μεταφορικό έργο και σαφώς κινείται με μεγαλύτερες ταχύτητες. Το θέμα αυτό είναι γεγονός ότι στο αμέσως προσεχές μέλλον, πρέπει να προχωρήσει με την συναίνεση του ΚΤΕΛ.

Τέλος υπό τον Φορέα αυτό είναι ευκαιρία να υπάρξει και να λειτουργήσει ένα Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας, αντίστοιχο του οποίου υπάρχει σε όλες της αναλόγου μεγέθους πόλεις στις χώρες της κεντρικής Ευρώπης.

Γενικότερα η λειτουργία του Ενιαίου 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 μας.

Βέβαια δεν σταματά μόνο σ' αυτά ο Φορέα Διαχείρισης Κυκλοφορίας. Θα αναφέρω συνοπτικά μερικά πρόσθετα αντικείμενα στα οποία μπορεί να παρέμβει ο φορέας.

Εφαρμογές της Τηλεματικής στις Μεταφορές. Εφαρμογή μεθόδων και τεχνολογιών της τηλεματικής στις μεταφορές όπως χρήση κινητής μετάδοσης δεδομένων (Mobile Data Communications), Ηλεκτρονική μετάδοση δεδομένων (EDI), έξυπνες κάρτες και ηλεκτρική πληρωμή στις μεταφορές, συστήματα ενημέρωσης κοινού, προηγμένος κυκλοφοριακός έλεγχος, εφαρμογή τεχνητής όρασης, κλπ. Πιλοτικές εφαρμογές των παραπάνω έχουν ήδη γίνει με ευθύνη του Εργαστηρίου.

Κυκλοφοριακές έρευνες. Ερευνητικές μελέτες σε όλα τα πεδία που σχετίζεται με τον τομέα των Μεταφορών π.χ. κατασκευή μαθηματικών μοντέλων, έρευνες ερωτηματολογίου, μελέτες προσομοίωσης πραγματικών καταστάσεων, ανάπτυξη μοντέλων με εφαρμογή έμπειρων συστημάτων και τεχνητής νοημοσύνης, εφαρμογές τηλεματικής και "νέων τεχνολογιών".

Πολιτική των Μεταφορών. Με την σύνταξη μελετών οργάνωσης, διατύπωση προτύπων λειτουργίας και σχεδιασμού, περιβαλλοντικές πολιτικές, Ανάπτυξη μοντέλων ζήτησης, ανάπτυξη μοντέλων ζήτησης μετακινήσεων με εφαρμογή μεθόδων χαμηλού κόστους στον Τομέα των μεταφορών και διατύπωσης προβλέψεων.

Αστικές και υπεραστικές μεταφορές. Εφαρμογή μεθοδολογιών κυκλοφοριακού Σχεδιασμού σε αστικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδη. Δημόσιες Συγκοινωνίες

Εφαρμογές Η/Υ σε όλα τα πεδία των μεταφορών. Σχεδιασμός, λειτουργία, έρευνα αγοράς. Ειδικές εφαρμογές σε μικροϋπολογιστή. GIS.

Οδική Ασφάλεια

Με όσα αναφέρω συνοπτικά πιστεύω ότι δεν υπάρχει άλλος δρόμος για την υλοποίηση τους παρά μόνο ο Φορέας.

Είναι δεδομένο ότι επειδή τα προβλήματα χρονίζουν, η σύσταση και λειτουργία του πρέπει να προχωρήσει γρήγορα έτσι ώστε στις αρχές του 2009, να είναι σε πλήρη λειτουργία.

### 3 Βιβλιογραφία – Πηγές

[1]

Νόμος 3463/2006 «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων» (ΦΕΚ Α΄ 114)

[2]

Ημερίδα ΤΕΕ/τμ. ΔΕ 27 Μαΐου 2006 «Παράμετροι του κυκλοφοριακού της Πάτρας - Φορέας Διαχείρισης»