

**ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
ΠΑΤΡΑΣ**

ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ: ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: *Ο παρεμβατικός ρόλος της Διοίκησης στο κυκλοφοριακό πρόβλημα της Πάτρας (Έρευνα)*



Εισηγητής : Πολυδωρόπουλος Άγγελος

**Σπουδαστές : Λάμπρου Ιωάννης
Νικολόπουλος Σταύρος**

ΠΑΤΡΑ ΙΟΥΛΙΟΣ 2003

ΑΡΙΘΜΟΣ
ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

6667

**ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
ΠΑΤΡΑΣ**

ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ: ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ: *Ο παρεμβατικός ρόλος της Διοίκησης στο
κυκλοφοριακό πρόβλημα της Πάτρας (Έρευνα)***

Εισηγητής : Πολυδωρόπουλος Άγγελος

Σπουδαστές : Λάμπρου Ιωάννης

Νικολόπουλος Σταύρος

ΠΑΤΡΑ ΙΟΥΛΙΟΣ 2003

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

«Δεν μπορούμε να λύσουμε τα προβλήματα που εμείς δημιουργήσαμε με τον ίδιο τρόπο σκέψης που τα δημιούργησε» - Δίνστέιν

Με την παρούσα εργασία αγγίζουμε το οξύτατο πρόβλημα της κυκλοφορίας της Πάτρας. Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύουμε την έννοια της Διοίκησης, στο δεύτερο αναφέρουμε τις αρμοδιότητες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και στο τρίτο αναλύουμε τις έννοιες της κυκλοφορίας και του κυκλοφοριακού προβλήματος. Στο τέταρτο κεφάλαιο προσπαθήσαμε να καταγράψουμε την σημερινή κυκλοφοριακή «εικόνα» της Πάτρας. Στη συνέχεια ακολουθεί η έρευνα που πραγματοποιήσαμε όπου καταγράφουμε τις απόψεις της Διοίκησης καθώς και διάφορων φορέων που έχουν συμμετοχή στο πρόβλημα (ταξί, λεωφορεία, τροχαία). Στο έκτο κεφάλαιο αναφέρουμε τις επιπτώσεις του κυκλοφοριακού προβλήματος στη ζωή μας και τέλος στο έβδομο κεφάλαιο διατυπώνουμε κάποια συμπεράσματα και παρουσιάζουμε κάποιες προτάσεις μας. Σκοπός της εργασίας αυτής είναι να γνωστοποιήσει στον αναγνώστη τα προβλήματα που βιώνουν καθημερινά οι Πατρινοί εξαιτίας του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης, καθώς και την γενικότερη στάση που κρατούν οι αρμόδιοι φορείς, θέλοντας να τον προβληματίσουμε. Επίσης δίνουμε κάποιες κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη και υλοποίηση μιας ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής πολιτικής που θα συμβάλει στην επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Αχαϊκής πρωτεύουσας.

Η συνεχής επέκταση των σημερινών πόλεων είχε και έχει σαν επακόλουθο τη θεαματική αύξηση των αποστάσεων που πρέπει να διανύσει κάποιος για να μετακινηθεί καθημερινά - από και προς την κατοικία, τον τόπο εργασίας, τα εμπορικά κέντρα, ακόμα και τον τόπο της ψυχαγωγίας. Χαρακτηριστικό φαινόμενο των σημερινών πόλεων είναι η σταθερή προτίμηση της συντριπτικής πλειοψηφίας των πολιτών στη χρήση κυρίως του ΙΧ αυτοκινήτου για την κάλυψη των μετακινήσεων. Η γενικευμένη χρήση του ΙΧ προκαλεί αυξημένη ατμοσφαιρική

ρύπανση, ηχορύπανση, υψηλή κατανάλωση ενέργειας, ενώ οδηγεί και στη θυσία πολύτιμης γης για τη δημιουργία νέων αυτοκινητόδρομων. Η ανεξέλεγκτη χρήση του αυτοκινήτου ομολογείται η πλέον καταστροφική αιτία για την παραμόρφωση των σημερινών πόλεων.

Η σημερινή κατάσταση είναι τόσο αρνητική, ώστε δεν είναι αναμενόμενο ότι η άμεση εφαρμογή οποιωνδήποτε μέτρων (όσο σκληρά και αν ήταν αυτά) από την Διοίκηση θα έφερνε άμεσο αποτέλεσμα. Αν θέλουμε να μιλάμε για βιωσιμότητα, θα συνεννοηθούμε με ένα νέο μοντέλο, που θα ικανοποιεί πρώτα την αναγκαιότητα της δυνατότητας σε όποιον μπορεί να μετακινείται με έναν τρόπο που δεν θα συνεχίζει να καταστρέφει. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά εφαρμογής μπορούν και πρέπει να είναι διαφορετικά από περίπτωση σε περίπτωση.

Το πρόβλημα της κινητικότητας είναι ένα πρόβλημα σημαντικό και δύσκολο και κάθε προσέγγισή του σήμερα φαντάζει θεωρητική και χωρίς συγκεκριμένο πρακτικό ενδιαφέρον. Η εύρεση και εφαρμογή ενός βιώσιμου συστήματος μεταφοράς απαιτεί αλλαγές στον τρόπο της ζωής μας μεγαλύτερες και βαθύτερες - συνεπώς πιο δύσκολες! Για να παραφράσουμε τον Αϊνστάιν, «δεν μπορούμε να απαλλαχτούμε από τα προβλήματά μας χωρίς να αλλάξουμε μαζί με τις τεχνολογίες και τον τρόπο ζωής που τα δημιούργησε».

Πρόκειται για ένα πολυπαραγοντικό πρόβλημα, που επιδέχεται και απαιτεί πολλές και διαφορετικές προσεγγίσεις. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν πολλά πράγματα που μπορούν να γίνουν, ώστε να περιοριστεί τόσο ο αριθμός των νέων οχημάτων όσο και η χρήση αυτών που υπάρχουν. Ο σύγχρονος άνθρωπος έχει τη διάθεση να αποδεχτεί κάποιες μικρές καθημερινές θυσίες, αλλά δεν έχει συνήθως τη διάθεση ν' αλλάξει τον τρόπο της ζωής του, πράγμα που αποτελεί τη βασική απαίτηση μια ριζικής και αποτελεσματικής αλλαγής. Το τι θα γίνει τελικά κανείς δεν ξέρει, ξέρουμε όμως ότι αυτό θα εξαρτηθεί από την ευαισθησία, τον προβληματισμό, τις πρωτοβουλίες και τη δράση του μεγαλύτερου άγνωστου αυτής της πολύπλοκης εξίσωσης: του Πολίτη του Κόσμου.

ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Αποσαφήνιση όρων και περιεχομένου

Επειδή οι όροι που αναφέρονται παραπάνω έχουν εξέχουσα σημασία για την ανάπτυξη του θέματος μας είναι πολύ σημαντικό να τους αναλύσουμε εδώ και να περιγράψουμε συνοπτικά το περιεχόμενό τους. Πρόκειται δηλαδή να δοθούν εδώ οι περιγραφικοί ορισμοί και οι ορισμοί εργασίας με τέτοιο τρόπο ώστε να γίνει πλήρως κατανοητό το περιεχόμενό τους.

1.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Το αντικείμενο της Διοικήσεως από την αρχαιότητα απασχολούσε τους ανθρώπους, σε όλα τα μήκη και τα πλάτη του κόσμου.

Η σύγχρονη Διοίκηση είναι πολυδιάστατη και δυναμικά εξελισσόμενη έννοια. Είναι επιστήμη που συνδέεται με τον κοινό νου και την εμπειρία.

Αλλά ας εξετάσουμε την έννοια του όρου «Διοίκηση». Είναι γεγονός ότι δεν υπάρχει μία και μόνο ανάλυση του όρου. Ο Henri Fayol (1841- 1926) καθόρισε πρώτος την έννοια και τους κανόνες της διοικήσεως. Με τον Fayol ο όρος «διοίκηση» απέκτησε συγκεκριμένο περιεχόμενο, που μέχρι τότε δεν είχε.

Διοίκηση, καθορίζει ο Fayol, είναι Πρόβλεψη (και Σχεδιασμός), Οργάνωση, Διεύθυνση, Συντονισμός και Έλεγχος.

Τις έννοιες τις προσδιόρισε ως εξής :

1. Πρόβλεψη

Όταν ιδρυθεί ένας οργανισμός ή μια επιχείρηση, το διοικητικό όργανο πρέπει να καθορίσει το σκοπό που έχει πρόθεση να επιδιώξει και να αναζητήσει τα μέσα, που θα χρησιμοποιήσει. Όταν αποφασίζει πρέπει να προβλέψει και τις συνέπειες του.

Το πρόγραμμα δράσεως, δεν είναι παρά η συνισταμένη διαφόρων προβλέψεων. Πρέπει εξ άλλου να προβλέψει τον τρόπο, που θα χρησιμοποιήσει το καθαρό προϊόν των εργασιών του.

Κάθε υπεύθυνο διοικητικό όργανο πρέπει επίσης : 1) να προβλέπει τον τρόπο που θα εκτελεσθεί η εργασία στην υπηρεσία του, 2) να εξετάζει τον αντίκτυπο των διαταγών του, 3) να προβλέπει τις ανάγκες. Το εκτελεστικό όργανο επιφορτίζεται μόνο με την άμεση πραγματοποίηση.

Το διοικητικό έργο συνίσταται βασικά από προβλέψεις : πρόβλεψη των αμέσων συνεπειών της εκτελέσεως, πρόβλεψη να συνδεθούν οι εκτελούμενες εργασίες με εκείνες που θα γίνουν στη συνέχεια, πρόβλεψη για την πορεία που θα ακολουθήσουν οι επόμενες εργασίες.

Βραχυπρόθεσμα οι εκτιμήσεις μπορούν να γίνουν με αναδρομή σε προηγούμενα στοιχεία.

Μακροπρόθεσμα η διαδικασία προβλέψεως είναι πιο δύσκολη, λόγω της ρευστότητας των πληροφοριών.

2. Οργάνωση

Αφού καθορισθούν τα μέσα δράσεως, πρέπει 1) να ιδρυθούν τα όργανα, που θα αναπτύξουν την δραστηριότητα, που είναι η ίδια η ζωή του οργανισμού ή της επιχειρήσεως ή μιας κοινωνικής ομάδας και 2) να χορηγηθεί σε καθένα από αυτά η σοβαρότητα που τους ταιριάζει. Στη συνέχεια πρέπει να οργανωθεί η εργασία κάθε ημέρα.

Η διανομή της καθημερινής εργασίας προϋποθέτει μια σωρεία μικρολεπτομερειών οργανώσεως. Κατά την διάρκεια της εκτελέσεως της εργασίας πρέπει να πραγματοποιούνται νέοι συνδυασμοί κάθε στιγμή.

Η οργάνωση της εργασίας είναι η δεύτερη φάση του προβλήματος διακυβερνήσεως των υποθέσεων.

3. Διεύθυνση

Τα μέσα που διαθέτουμε, πρέπει να τα θέσουμε σε λειτουργία. Πρέπει να θέσουμε σε κίνηση όλο τον παραγωγικό

μηχανισμό και να δώσουμε κατευθύνσεις και οδηγίες. Η διεύθυνση είναι η ουσία της διοικητικής λειτουργίας. Για να εκτελούνται οι διαταγές με ταχύτητα και με νόημα, πρέπει να γνωρίζουμε πρώτα τι επιδιώκουμε. Όποιος δεν γνωρίζει με ακρίβεια τι θέλει, δεν έχει το δικαίωμα να κατηγορεί τους άλλους, διότι δεν το γνωρίζουν και οι άλλοι.

Η πηγή των λαθών και των ατελειών πρέπει να αναζητηθεί στην ανακρίβεια των οδηγιών και την αδεξιότητα και την αωθρότητα των ανθρώπων.

Βασικό προσόν του υπευθύνου διευθυντικού στελέχους είναι να κανονίζει, ώστε οι διαταγές που εκδίδει να είναι κατανοητές από αυτούς που θα τις εκτελέσουν και να ανταποκρίνονται προς τις ικανότητες τους.

4. Συντονισμός

Ο καταμερισμός της εργασίας, για να διατηρηθεί η ενότητα δράσεως, προϋποθέτει τον συντονισμό. Χωρίς συντονισμό δεν υπάρχει διαίρεση, σύμφωνα με τον ορθολογισμό, αλλά τεμαχισμός και διασπορά των προσπαθειών.

Δεν φθάνει μόνο να δημιουργήσουμε κάποιες δυνάμεις και να τις εφαρμόσουμε για τον ίδιο σκοπό. Η μηχανική μας διδάσκει, ότι ίσες δυνάμεις που δρουν σε αντίθετη φορά αλληλοεξουδετερώνονται.

Πρέπει επίσης όλες οι προσπάθειες να τείνουν προς τον ίδιο σκοπό και να δημιουργηθεί ενότητα δράσεως, η οποία είναι η αρμονία της επιχειρήσεως ή του οργανισμού.

Οι υπηρεσίες, τα γραφεία και οι εργαζόμενοι μισθωτοί έχουν ο καθένας την δραστηριότητα του. Η διοίκηση αποφεύγει να εργάζονται σε απομόνωση και να αγνοεί ο ένας τους άλλους.

Όταν οργανωθούν οι υπηρεσίες ο αρχηγός συντονίζει της ενδείξεις, οι οποίες του χορηγούνται, για να αποφασίσει με επίγνωση. Δεν είναι απαραίτητο να εξετάσει με λεπτομέρεια όλες τις προϋποθέσεις, για να βρίσκεται σε στενή επαφή με την επιχείρηση.

Το λάθος αυτό, που δεν θα του άφηνε καιρό να κρίνει όλες τις υποθέσεις, θα τον εμπόδιζε από το ουσιαστικό του έργο, που είναι να διευθύνει, να διοικεί.

Το υπεύθυνο διοικητικό όργανο πρέπει να παίρνει συνοπτικές αναφορές, που έχουν μελετηθεί προηγουμένως από τους συνεργάτες του. Οι αναφορές που έχουν σχέση με όλα τα στοιχεία της εργασίας, πρέπει να είναι πάντοτε συγκριτικής μορφής, να συγκρίνουν δηλαδή την κατάσταση που περιγράφουν, με προγενέστερες καταστάσεις ή με εξωτερικά γεγονότα.

Με τον συντονισμό η συλλογική εργασία είναι δυνατόν να γίνει πολύ πιο αποδοτική, από το σύνολο των ατομικών εργασιών, χωριστά.

5. Έλεγχος

Το έργο του διευθυντικού στελέχους θα ήταν ατελές, αν περιοριζόταν να ενεργοποιεί μόνο τους φορείς της εκτελέσεως.

Ο έλεγχος με τρεις από τις μορφές του, δηλαδή την επίβλεψη, την επιθεώρηση και την εξακρίβωση, έχει σκοπό α) να οδηγήσει τους εργαζομένους για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους και τις υποχρεώσεις τους, β) να προλαβαίνει τα λάθη ή να διαπιστώνει αν έγιναν κάποια, γ) να εξετάσει τα αίτια των λαθών αυτών και δ) να υποδείξει τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για τη θεραπεία τους.

Για να είναι αποδοτικός ο έλεγχος θα πρέπει:

- Να γίνεται σε κατάλληλο χρόνο και όπου είναι δυνατόν κατά την διάρκεια της εργασίας. Όταν ο έλεγχος γίνεται πολύ αργά, τότε έχει πλέον χαρακτήρα διαπιστώσεως.
- Να ακολουθείται αυτομάτως από επανορθώσεις ή και κυρώσεις.

Δεν υπάρχει ανάγκη ελέγχου, αν δεν πρόκειται να πάρουμε διδάγματα από τις διαπιστώσεις ή να φροντίζουμε για την ακριβή εκτέλεση των εντολών.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω θα λέγαμε ότι η διοίκηση συνίσταται στη σύλληψη και την εκτέλεση σκόπιμων και ευφυών έργων και εργασιών με την χρησιμοποίηση της διοικητικής μηχανής. Είναι η οργάνωση και η κατεύθυνση της

ανθρώπινης δραστηριότητας για την πραγματοποίηση αντικειμενικών σκοπών

Η σύγχρονη φιλοσοφία και τεχνική της Διοικήσεως αποβλέπει σε καλλίτερες μεθόδους πραγματοποίησης προκαθορισμένων σχεδίων με την βοήθεια οργανωμένης ανθρώπινης προσπάθειας στο πλαίσιο συγκεκριμένης οργανωτικής διαρθρώσεως.

Ακόμα διοίκηση είναι ο τρόπος με τον οποίο οργανώνεται και δομείται το κράτος και η υπόστασή του. Αφορά τον τρόπο οργάνωσης και κατανομής των εξουσιών, των αρμοδιοτήτων και της δύναμης. Είναι η ενέργεια του «διοικείν», η διεύθυνση του οργανωμένου συνόλου των αρχών, αλλά και η διοικητική υποδιαίρεση μιας χώρας καθώς και ο τρόπος της οργάνωσης αυτής της υποδιαίρεσης. Διοίκηση ακόμα είναι και η κάθε επιμέρους διοικητική αρχή, η προϊσταμένη αρχή ή εξουσία, αλλά και το σύνολο των προϊσταμένων μιας υπηρεσίας ή ο ανώτατος διοικητής της. Επίσης διοίκηση είναι το σύστημα της διακυβέρνησης ενός κράτους ή ενός οργανισμού ή μιας κοινωνικής ομάδας, μιας επιχείρησης ή ενός οργανωμένου συνόλου οποιασδήποτε μορφής ή περιεχομένου.

Από τα παραπάνω φαίνεται καθαρά ότι το εύρος του όρου διοίκηση είναι πολύ μεγάλο. Η προηγούμενη λειτουργική και οργανική έννοια που δίδεται στη διοίκηση μπορεί να επεκταθεί και:

α. Στη διενέργεια νομικών πράξεων και υλικών ενεργειών για την επίτευξη ενός αντικειμενικού σκοπού.

β. Στην ταύτιση με το πρόσωπο ή τους συλλόγους προσώπων, οι οποίοι σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες δικαίου έχουν δικαίωμα, υποχρέωση ή αρμοδιότητα να ασκήσουν τη δραστηριότητα αυτή.

1.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Διοίκηση, σημαίνει: διαχείριση, φροντίδα, εποπτεία υποθέσεων και προσώπων. Η διοίκηση μπορεί να αφορά τόσο τους ιδιώτες, τα άτομα, όσο και το κοινωνικό σύνολο, το Λαό. Η διοίκηση των ιδιωτικών υποθέσεων μπορεί να αφορά το ίδιο το πρόσωπο που μεριμνά γι' αυτές (διοίκηση ιδίων υποθέσεων) ή τρίτο πρόσωπο (διοίκηση αλλότριων υποθέσεων).

Η διοίκηση όμως των δημόσιων υποθέσεων (των «κοινών»), συνιστά φροντίδα, διαχείριση αλλότριων υποθέσεων, δηλαδή υποθέσεων του Λαού. Είναι η δημόσια διοίκηση.

Η δημόσια διοίκηση διαφέρει από την ιδιωτική ως προς το σκοπό και ως προς τα μέσα. Ειδικότερα :

α) Η δημόσια διοίκηση αποβλέπει μόνο στη θεραπεία των αναγκών του κοινωνικού συνόλου, του Λαού, θεραπεύει το γενικό συμφέρον (κοινωφελής σκοπός).

Η ιδιωτική διοίκηση αποβλέπει μόνο στη θεραπεία των αναγκών ενός ή περισσότερων μόνο ιδιωτών, θεραπεύει το ατομικό συμφέρον (ιδιοτελής σκοπός).

β) Η δημόσια διοίκηση χρησιμοποιεί ως μέσο, προς επιτυχία του σκοπού της, κυρίως τον εξαναγκασμό.

Η ιδιωτική διοίκηση χρησιμοποιεί ως μέσο την συνδιαλλαγή, και μόνο εξαιρετικά τον εξαναγκασμό.

Έτσι, κύριο χαρακτηριστικό γνώρισμα της δημόσιας διοίκησης είναι εξαναγκαστική επιβολή της βούλησης αυτού που μεριμνά για τα κοινά, δημόσια διοίκηση σημαίνει: άσκηση δημόσιας εξουσίας.

Ο όρος Δημόσια Διοίκηση μπορεί να εξεταστεί από δύο καθαρά απόψεις, από τη νομική άποψη ή την άποψη του διοικητικού δικαίου και την άποψη της επιστήμης της διοικήσεως.

Κατά τη νομική θεώρηση του όρου χρησιμοποιείται άλλοτε κριτήριο ουσιαστικό και άλλοτε οργανικό ή τυπικό.

Με τη χρησιμοποίηση του ουσιαστικού κριτηρίου της λειτουργίας, οι λειτουργίες της πολιτείας είναι τρεις : η νομοθετική που θεσπίζει κανόνες δικαίου μέσω των νομοθετικών σωμάτων, όπως η βουλή, η δικαστική λειτουργία

που απονέμει τη δικαιοσύνη, δηλαδή καθορίζει σε κάθε περίπτωση το δίκαιο, και η διοικητική λειτουργία που καλείται και εκτελεστική, η οποία εκτελεί τους νόμους όπως εκδίδονται από τη νομοθετική λειτουργία. Όταν δηλαδή η πολιτεία ενεργεί, ή θα νομοθετεί ή θα εκτελεί το νόμο ή θα δικάζει για να επιλύσει τις διαφορές, που παρουσιάζονται από την εφαρμογή των νόμων. Η παραπάνω διάκριση είχε γίνει κατά την αρχαιότητα από τον Αριστοτέλη, ο οποίος διέκρινε το τρισυπόστατο της Πολιτείας στο Δ' βιβλίο των "Πολιτικών" του.

Η διάκριση των λειτουργιών θα πρέπει να είναι εμφανής, διαφορετικά όσο λιγότερη είναι, τόσο λιγότερη ελευθέρια υπάρχει.

Ο χώρος επομένως της εκτελεστικής λειτουργίας καλύπτεται κυρίως από τη δημόσια διοίκηση, και λέμε κυρίως γιατί στην έννοια της εκτελεστικής εξουσίας μπορούν να συμπεριληφθούν και πράξεις που στην υφή τους δεν είναι διοικητικές, αλλά κυβερνητικές π.χ. η συνομολόγηση διεθνών συνθηκών, κήρυξη πολέμου κ.ο.κ.

Η νομική θεώρηση της δημόσιας διοικήσεως με τη χρησιμοποίηση κριτηρίου οργανικού ή τυπικού, εξετάζει και διακρίνει τις λειτουργίες της πολιτείας με βάση τα όργανα. Κατά τη διάκριση αυτή δημιουργούνται τρεις κατηγορίες οργάνων της πολιτείας : α) Τα νομοθετικά, β) Τα εκτελεστικά ή διοικητικά και γ) Τα δικαστικά όργανα. Και από τη διάκριση αυτή των τριών κατηγοριών οργάνων προκύπτει η έννοια της αρμοδιότητας. Δηλαδή, αρμόδια να θέτουν τον κανόνα είναι τα νομοθετικά όργανα, αρμόδια να τον εκτελούν είναι τα εκτελεστικά ή διοικητικά, και αρμόδια να λύνουν τις διαφορές που προκύπτουν από την εφαρμογή του είναι τα δικαστικά. Υπάρχει επομένως μία δέσμευση των οργάνων της πολιτείας να μην υπερβαίνουν τα όρια της αρμοδιότητάς τους. Η δέσμευση αυτή αποτελεί σημαντική εγγύηση για τους πολίτες και είναι το σπουδαιότερο γνώρισμα της πολιτείας δικαίου, που την διακρίνει από την αστυνομική πολιτεία, όπου τα εκτελεστικά ή διοικητικά όργανα έθεταν τον κανόνα και ταυτόχρονα τον εκτελούσαν ή ενεργούσαν κατά την δική τους κρίση. Αυτή η

δέσμευση αποκαλείται "υποταγή της Διοικήσεως στο νόμο" ή "αρχή της νομιμότητας της Διοικήσεως".

Η Δημόσια Διοίκηση χαρακτηρίζεται από την αρχή της νομιμότητας, που με βάση αυτή καμία εκτελεστή διοικητική πράξη δεν μπορεί να εκδοθεί χωρίς να υπάρχει κανόνας που να τη προβλέπει. Έτσι τα διοικητικά όργανα τελούν υπό το νόμο και δικαιούνται να ενεργούν μόνο εντός των πλαισίων του.

Κατά την κλασική αντίληψη η αρχή της νομιμότητας σημαίνει απλώς και μόνο την υποταγή της δημόσιας διοίκησης σε κανόνες δικαίου. Κατά την σύγχρονη αντίληψη σημαίνει επί πλέον και την θέσπιση κανόνων δικαίου ικανών να επιφέρουν την ισόρροπη ανάπτυξη του κοινωνικού συνόλου. Με άλλες λέξεις, η σύγχρονη δημόσια διοίκηση δεν εφαρμόζει απλώς τον νόμο αλλά μετέχει, δια της εφαρμογής του νόμου, στην προσπάθεια επιτυχίας των σκοπών της σύγχρονης Κοινωνικής και Οικονομικής Δημοκρατίας.

Ο έλεγχος της τηρήσεως της νομιμότητας της Διοικήσεως, είναι έργο του Συμβουλίου της Επικρατείας και των Διοικητικών Δικαστηρίων.

Η επιστήμη της δημόσιας διοικήσεως δίνει στη δημόσια διοίκηση ευρύτερο ρόλο απ' αυτόν που τον περιορίζει η νομική θεωρία.

Ο ρόλος που επιτελεί η δημόσια διοίκηση στο σύγχρονο Κράτος, την τοποθετεί από πλευράς σπουδαιότητας, στην πρώτη θέση των θεσμών, που βοηθούν στην εκπλήρωση της αποστολής του. Ο ρόλος που η δημόσια διοίκηση απέκτησε τη σημαντική αυτή θέση, είναι βασικά η διεύρυνση της αποστολής του σύγχρονου κράτους με τη συνεχή αύξηση του κρατικού παρεμβατισμού.

Ειδικότερα, η μεγάλη οικονομική και τεχνολογική εξέλιξη της εποχής μας και η παράλληλη μεγέθυνση των οικονομικών και κοινωνικών αναγκών, είχε ως επακόλουθο τη διεύρυνση του ρόλου της Δημόσιας Διοικήσεως και την επέκτασή του σε όλους τους τομείς της κοινωνικής ζωής. Σήμερα η δράση της Δημόσιας Διοικήσεως, όπως εκφράζεται από, μια ποικιλία υλικών και νομικών ενεργειών, αγκαλιάζει και περιβάλλει και τις μικρότερες πτυχές της ατομικής δραστηριότητας του πολίτη και

ακόμη περισσότερο, ο βαθμός εντάσεώς της, αποτελεί τον καθοριστικό παράγοντα για τον σχεδιασμό του μέλλοντος κάθε πολίτη.

Η επέκταση του ρόλου της Δημόσιας Διοικήσεως στην τεχνολογική εποχή μας, είχε ως συνέπεια τη δημιουργία της ανάγκης εγκαταλείψεως των παλαιών παραδοσιακών μεθόδων δράσεως και την ανακάλυψη νέων μεθόδων και «τεχνικών» που πρόσφεραν ταχύτητα στην ικανοποίηση των αναγκών και ταυτόχρονα παρέχουν υψηλής ποιοτικής στάθμης υπηρεσίες προς τους πολίτες.

Ιδιαίτερα η ανάμιξη της Δημόσιας Διοικήσεως στο χώρο των οικονομικών συναλλαγών ήταν αναπόφευκτη. Το πολύπλοκο των οικονομικών σχέσεων των πολιτών και η ανάγκη εναρμονίσεως τους με στόχο την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, οδηγεί στην επέμβαση της Δημόσιας Διοικήσεως στο οικονομικό πεδίο, με τη δημιουργία του βάθρου πάνω στο οποίο αναπτύσσονται και εκτείνονται οι οικονομικές σχέσεις.

Σκοπός της επεμβατικής δράσης της σύγχρονης δημόσιας διοίκησης είναι η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ ιδιωτικού και δημοσίου συμφέροντος, ώστε να επιτευχθεί η Κοινωνική και Οικονομική Δημοκρατία.

Ο σκοπός αυτός προσδιορίζει και το περιεχόμενο επέμβασης. Ειδικότερα :

α) Η επέμβαση αφορά σε οποιαδήποτε εκδήλωση της ελευθερίας του ατόμου, στα πλαίσια πάντοτε του σεβασμού των ατομικών δικαιωμάτων όπως ορίζονται από το Σύνταγμα. Έτσι, μπορεί ν' αφορά τόσο την προσωπική ελευθερία σε στενή έννοια – ελευθερία κίνησης ή την πνευματική ελευθερία, όσο και την ατομική ιδιοκτησία.

β) Η επέμβαση σημαίνει περιορισμό της ελευθερίας του ατόμου, είναι όμως δυνατό να σημαίνει και ευνοϊκή μεταχείριση τούτου (λ.χ. μειωμένη φορολογία λόγω εγκατάστασης βιομηχανίας σε περιφέρεια ανάπτυξης).

γ) Η επέμβαση μπορεί να είναι γενική, σε όλη την επικράτεια και για όλα τα άτομα (λ.χ. αναστολή χορήγησης δανείων από τους πιστωτικούς οργανισμούς) ή ειδική, για ορισμένες περιοχές

και ορισμένη κατηγορία ατόμων (λ.χ. επιδότηση ορισμένου γεωργικού προϊόντος).

δ) Η επέμβαση, οποιαδήποτε και αν είναι η μορφή της, είτε εμφανίζεται ως ευνοϊκή μεταχείριση είτε ως περιορισμός, καταλήγει να αποτελεί εξάρτηση της ιδιωτικής οικονομικής (και κοινωνικής) δραστηριότητας από το κράτος. Τούτο σημαίνει, ότι το κράτος κατευθύνει την οικονομική ζωή.

Η εκτεταμένη αυτή παρεμβατική δραστηριότητα του σύγχρονου κράτους οδήγησε αναγκαστικά στον πολλαπλασιασμό των διοικητικών υπηρεσιών, στη δημιουργία πολυάριθμων και ποικιλώνυμων διοικητικών οργανισμών και αυξημένης υπαλληλίας. Για το λόγο αυτό η δημόσια διοίκηση διογκώθηκε και απόκτησε τόσο εκτεταμένες δραστηριότητες, ώστε το σημερινό κράτος ονομάζεται "διοικητικό κράτος".

Πέρα όμως από το γεγονός ότι η δημόσια διοίκηση κατάκλυσε με τον όγκο της το χώρο της κρατικής δράσεως απόκτησε και ιδιαίτερη δύναμη, επειδή, σαν συνέπεια της εκτεταμένης παρεμβατικής δραστηριότητας του σύγχρονου κράτους και της ανάγκης ρυθμίσεως και επιλύσεως πολυάριθμων εξειδικευμένων ζητημάτων, ενισχύθηκε η εκτελεστική λειτουργία με την παροχή πλήθους εξουσιοδοτήσεων για την έκδοση διατάξεων νομοθετικού περιεχομένου, με τις οποίες αυτή ουσιαστικά νομοθετεί. Έτσι, η αυστηρή διάκριση των σχέσεων της νομοθετικής με την εκτελεστική λειτουργία έχει σήμερα αισθητά αμβλυνθεί και διαφοροποιηθεί προς όφελος της τελευταίας, επομένως και της δημόσιας διοικήσεως, η οποία κυριολεκτικά αποτελεί την τεχνική οργάνωση της εκτελεστικής λειτουργίας.

Πράγματι, η δημόσια διοίκηση, δηλαδή το σύνολο των διοικητικών υπηρεσιών του κράτους, αποτελεί το μηχανισμό με τον οποίο κινείται η εκτελεστική λειτουργία και πραγματοποιούνται οι κυβερνητικές επιδιώξεις. Η δημόσια διοίκηση αποτελεί πρωταρχική μορφή κρατικής δραστηριότητας. Σκοπός της είναι η υλοποίηση της κρατικής πολιτικής μέσα από τα αρμόδια διοικητικά όργανα, τα οποία έχουν επιφορτισθεί να φέρουν σε πέρας το έργο της κρατικής εξουσίας σε όλους τους τομείς των δραστηριοτήτων. Η δημόσια

διοίκηση είναι ένα φαινόμενο πολύπλοκο και πολυσήμαντο, σύνθετο και δαιδαλώδες και αναπόφευκτα περνά μέσα από τη δραστηριότητα πολλών και ποικίλων κρατικών οργάνων.

Η βασική διεργασία της δημόσιας διοίκησης είναι η εξεύρεση μιας σειράς οργανωτικών συστημάτων που αποβλέπουν στην ορθολογική λειτουργία, στη μεγιστοποίηση του οφέλους του πολίτη, την καταπολέμηση της γραφειοκρατίας, την αύξηση της αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας και τη βελτίωση της ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών.

Με άλλα λόγια η Δημόσια Διοίκηση είναι ένα όργανο για τη λύση των προβλημάτων που αφορούν μια χώρα και τους πολίτες της, μέσα από ένα σύστημα διαδικασιών, κανόνων, τεχνικών, και μεθόδων που εξελίσσονται συνεχώς, αφού έχουν να αντιμετωπίσουν ανάγκες διαρκώς διαφοροποιούμενες και εξελισσόμενες. Πέρα απ' την εκτέλεση των νόμων, καθορίζει πολιτικές, συνδέεται με τους σκοπούς της οικονομίας, με τις αξίες της εθνικής ζωής και με τον καθορισμό και την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, γενικά. Είναι μια λειτουργία δυναμική και ελαστική, συνεχώς μεταβάλλεται και προσαρμόζεται σε νέες πάντοτε καταστάσεις, σχεδιάζει και κατασκευάζει, γίνεται ένα αλλά και πολλά με στόχο την άμεση ικανοποίηση των αναγκών του λαού.

Η σημερινή δραστηριότητα της Δημόσιας Διοικήσεως επηρεάζεται από το πολιτικό κλίμα και τις ασκούμενες πιέσεις από τις διάφορες ομάδες πίεσεως που εκφράζουν τα συμφέροντα των διαφόρων τάξεων και που δημιουργούν την ανάγκη προσαρμογής της οργανώσεως της σε ταχύτερες διαδικασίες λήψεως αποφάσεων, στηριγμένες πάνω σε επαρκείς ποιοτικά και ποσοτικά πληροφορίες.

1.2.1 Κλασσική και σύγχρονη δημόσια διοίκηση

Υπό την επίδραση των αρχών της γαλλικής επανάστασης του 1789, η δημόσια διοίκηση δηλαδή η εκτέλεση στο σχήμα της τυπικής διάκρισης των Λειτουργιών της εννιαίας Εξουσίας του Κράτους δεν είχε ευρύ πεδίο δράσης. Διότι, η ευημερία του

κοινωνικού συνόλου επιδιωκόταν σχεδόν μόνο με την ιδιωτική πρωτοβουλία. Το κράτος απείχε από επεμβάσεις στην ατομική δραστηριότητα και έτσι η δημόσια διοίκηση ασκούσε περιορισμένες αρμοδιότητες, όπως η τήρηση της δημόσιας τάξης και αργότερα η μέριμνα για την δημόσια υγεία και την παιδεία.

Η συσσώρευση όμως πληθώρας οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων, λόγω της ταχέως επελθούσας βιομηχανικής προόδου και της τεχνικής εξέλιξης, οδήγησαν, αναγκαία σε αύξηση των επεμβάσεων του κράτους και συνεπώς των αρμοδιοτήτων της δημόσιας διοίκησης. Έτσι το κράτος από τον Α' ιδίως παγκόσμιο πόλεμο, μάλλον επεμβαίνει στην ατομική δραστηριότητα παρά απέχει να επεμβαίνει. Ότι εθεωρείτο ως κανόνας κατά τον 19^ο αιώνα, ήδη τείνει να καταστεί εξαίρεση ενώ, αντιθέτως, ότι εθεωρείτο ως εξαίρεση (επέμβαση) κατά τον 19^ο αιώνα, ήδη τείνει να καταστεί κανόνας.

Η δημόσια διοίκηση κατά τους θεμελιωτές της νεώτερης Δημοκρατίας ήταν το "Εκτελεστικό" της κρατικής εξουσίας και ήδη θεωρείται ως αποστολή της η "ζωτική πρόνοια" υπέρ του ατόμου. Από όργανο αστυνόμευσης προς διατήρηση της τάξης, κατέστη όργανο προγραμματισμού δημιουργίας ευημερίας για το σύνολο και συνεπώς για κάθε άτομο.

Κατ' ακολουθία, μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι η κλασσική δημόσια διοίκηση χαρακτηριζόταν από την έλλειψη επέμβασης στην οικονομική (και κοινωνική) δραστηριότητα των ατόμων, η αποστολή της ήταν συντηρητικής φύσης, ενώ η σύγχρονη δημόσια διοίκηση χαρακτηρίζεται από την συστηματική επέμβαση της στην ενλόγω δραστηριότητα, η αποστολή της είναι δημιουργικής φύσης. Το στοιχείο τούτο διαμόρφωσε και την οργανική διάρθρωση της δημόσιας διοίκησης κατά τρόπο που διαφέρει από εκείνον του παρελθόντος. Ειδικότερα :

- 1) Τα Υπουργεία εξειδικεύθηκαν και πολλαπλασιάστηκαν
- 2) Συστήθηκαν νέες Υπηρεσίες (π.χ. η Αγροτική Τράπεζα, η Υπηρεσία Προστασίας του Νομίσματος κ.α)
- 3) Υιοθετήθηκε ως θεσμός η επιχειρηματική δράση του κράτους (π.χ. ιδρύθηκαν δημόσιες επιχειρήσεις).

Η σύγχρονη δημόσια διοίκηση βρίσκεται οργανωμένη και δρα στα πλαίσια, κατά βάση, των θεμελιωδών αρχών δημοκρατικής διακυβέρνησης, που επικράτησαν από τον 19^ο αιώνα.

α) Της αρχής της τυπικής διάκρισης των κρατικών Λειτουργιών.
β) Της αρχής του κράτους Δικαίου, δηλαδή της υπαγωγής της δράσης των κρατικών οργάνων σε κανόνα δικαίου κατά τρόπο δεσμευτικό για το Κράτος (αυτοδέσμευση των οργάνων του κράτους).

Η αρχή αυτή απέληξε στην αρχή της νομιμότητας της δράσης των οργάνων της δημόσιας διοίκησης. Έτσι, τα διοικητικά όργανα τελούν υπό το νόμο και δικαιούνται να ενεργούν μόνο εντός των πλαισίων του.

γ) Της αρχής της οργάνωσης της δημόσιας διοίκησης κατά τα συστήματα της υπαλληλίας, της γραφειοκρατίας και της τεχνοκρατίας.

1.2.2 Η προέχουσα θέση της δημόσιας διοίκησης στο σύγχρονο Κράτος.

Τα κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα της Διοικητικής Λειτουργίας στο σύγχρονο κράτος Δικαίου είναι δύο, δηλαδή : 1) η ενίσχυση της με περαιτέρω αρμοδιότητες (διοικητές) , 2) η ενίσχυσή της με νομοθετικές επιπλέον αρμοδιότητες, δηλαδή η τάση συνταγματικής καθιέρωσης τεκμηρίου αρμοδιότητας υπέρ, μάλλον, της Διοικητικής Λειτουργίας. Τα δύο αυτά χαρακτηριστικά στην ουσία αποτελούν ένα : της ενίσχυσης.

Η ενίσχυση της Διοικητικής Λειτουργίας δεν σημαίνει και απομάκρυνση από το δημοκρατικό πολίτευμα. Αντιθέτως, μπορεί να υποστηριχθεί ότι το Δημοκρατικό κράτος έχει περισσότερες πιθανότητες να επιβιώσει με την σύγχρονη Διοικητική Λειτουργία που έχει αυξημένες αρμοδιότητες.

Η αύξηση αυτή των αρμοδιοτήτων οφείλεται, βασικά, σε δύο λόγους:

α) Στην ανάγκη αντιμετώπισης των προβλημάτων εκείνων που προέκυψαν από την διαμόρφωση του μεταπολεμικού κόσμου σε πολιτικώς στεγανά, μπορεί να πει κανείς, γεωγραφικά διαμερίσματα, όπου επικρατούν ή μάλλον επικρατούσαν, με δογματισμό, οι διέπουσες τα οικεία κράτη εντελώς διαφορετικές πολιτικές και οικονομικές κοσμοθεωρίες. Το φαινόμενο αυτό υπό την παλιά μορφή του άρχισε, πολύ πρόσφατα, να μειώνεται ή να εξαλείφεται. Εντούτοις, και πάλι άρχισε να επανεμφανίζεται ως συνέπεια της άνισης οικονομικής ανάπτυξης.

β) Στην ανάγκη, ιδίως, πραγμάτωσης της κοινωνικής και οικονομικής Δημοκρατίας.

Η τάση προς ενίσχυση της Διοικητικής Λειτουργίας δεν σημαίνει απαραίτητως ότι αναιρείται η αρχή της διάκρισης των Λειτουργιών, εφόσον παραμένουν – συνταγματικά κατοχυρωμένες – οι άλλες δυο Λειτουργίες : η Νομοθετική και η Δικαστική. Εξάλλου η κοινοβουλευτική ευθύνη της Διοικητικής Λειτουργίας, όσον αφορά το κυβερνητικό έργο της, και η άσκηση ελέγχου από τα δικαστήρια, όσον αφορά, το κανονιστικό και το υπό στενή έννοια διοικητικό έργο της, συνιστούν επαλήθευση της ισχύος της αρχής της διάκρισης των Λειτουργιών κατά τρόπο όμως σχετικό.

Κατ' ακολουθία, η ενίσχυση της Διοικητικής Λειτουργίας δεν είναι πάντοτε φαινόμενο πολιτειακής νοσηρότητας, διότι πολλές φορές επιβάλλεται ως ανάγκη προσαρμογής του δημοκρατικού πολιτεύματος στις σύγχρονες απαιτήσεις της πολιτειακής και κοινωνικής ζωής.

Το σύγχρονο κράτος δεν αποτελεί πια μόνο κράτος δικαίου. Η αποστολή του δεν εξαντλείται στην τήρηση του νόμου και της τάξεως. Το σημερινό κράτος είναι πριν απ' όλα κράτος πρόνοιας και ευημερίας. Η αποστολή του όπως είπαμε έχει διευρυνθεί. Για την επιτυχία των σκοπών του παρεμβαίνει ρυθμιστικά σε κάθε μορφή δραστηριότητας – κοινωνικής, οικονομικής, και πολιτιστικής. Η παροχή ομοιόμορφων κοινωνικών υπηρεσιών σε όλους τους πολίτες αποτελεί κύρια υποχρέωση του. Η κοινωνική ασφάλιση, η υγειονομική περίθαλψη, η προστασία της εργασίας, η δίκαιη κατανομή του

εισοδήματος, η πολιτιστική ανάπτυξη, η παιδεία κ.λ.π. βρίσκονται στο κέντρο της αποστολής του σύγχρονου κράτους.

Η εκτεταμένη αυτή παρεμβατική δραστηριότητα του σύγχρονου κράτους οδήγησε αναγκαστικά στην ενίσχυση της θέσεως της εκτελεστικής λειτουργίας και επομένως της δημόσιας διοικήσεως.

Όπως αναφέραμε και προηγουμένως η δημόσια διοίκηση αποτελεί τον μηχανισμό με τον οποίο κινείται η εκτελεστική λειτουργία και πραγματοποιούνται οι κυβερνητικές επιδιώξεις. Είναι ο βασικός μοχλός στα χέρια της κάθε κυβερνήσεως, μέσο του οποίου κινείται η κρατική μηχανή για την εκπλήρωση της αποστολής του κράτους. Στη δημόσια διοίκηση περιλαμβάνονται όχι μόνο οι καθαυτό κρατικές υπηρεσίες, αλλά και εκείνες, που λειτουργούν σύμφωνα με το σύστημα της καθ' ύλην ή κατά τόπον αυτοδιοικήσεως με την μορφή νομικού προσώπου. Η δημόσια διοίκηση ενσαρκώνει σήμερα την ζωοποιό δράση του κράτους προς όλους τους τομείς της παρεμβάσεώς του και σαν συνέπεια αυτής της θέσεως της, έχει διαμορφωθεί σε παντοδύναμο σχεδόν οργανισμό, που απ' την καλή ή κακή λειτουργία του εξαρτάται βασικά η επιτυχία ή η αποτυχία των κυβερνήσεων στην προσπάθεια των πολλαπλών σκοπών του σύγχρονου κράτους.

Στο δημοκρατικό όμως κράτος, η δημόσια διοίκηση έχει και πρόσθετο ρόλο. Πρέπει να έχει την ικανότητα να πραγματώνει την δημοκρατία από έννοια πολιτική σε έννοια κοινωνική και οικονομική. Έχει την ευθύνη της δημοκρατικής λειτουργίας της εκτελεστικής λειτουργίας του κράτους.

Ο σημερινός πολίτης δεν αρκείται μόνο στην ιδέα της δημοκρατίας. Θέλει να την βλέπει. Να την διαπιστώνει στην καθημερινή επαφή του με το κράτος. Και η δημόσια διοίκηση πρέπει να επιβεβαιώνει συνεχώς στους πολίτες, με την δράση της, την ύπαρξη της δημοκρατίας.

Επομένως, η αποστολή και ο ρόλος της σύγχρονης δημόσιας διοικήσεως στο δημοκρατικό κράτος είναι να συμβάλλει με τους θεσμούς της στη δημοκρατική αγωγή των πολιτών και με την λειτουργία των υπηρεσιών της να ικανοποιεί τις κοινωνικές, οικονομικές, εκπαιδευτικές, πολιτιστικές και λοιπές ανάγκες. Σε

τελευταία ανάλυση, να εδραιώνει κάθε μέρα τη δημοκρατία στη συνείδηση των πολιτών.

Η σύγχρονη δημόσια διοίκηση, για να είναι σε θέση να εκπληρώνει τη διευρυμένη αποστολή του σημερινού κράτους, πρέπει να έχει την ικανότητα να προβλέπει τις κοινωνικές και οικονομικές ανάγκες, ώστε να προσαρμόζεται οργανικά και λειτουργικά, σε σύντομο χρονικό διάστημα, για την αντιμετώπισή τους. Η δημόσια διοίκηση σήμερα δεν πρέπει να περιορίζεται πια στην εκ των υστέρων ρύθμιση των καταστάσεων που δημιουργούνται. Διοίκηση, που παραμένει προσκολλημένη στη στεία αυτή αντίληψη, δεν μπορεί να προλάβει τις εξελίξεις. Καθυστερημένη, θα τρέχει διαρκώς πίσω τους, χωρίς ποτέ να τις φθάσει και χωρίς ποτέ, βέβαια, να τις αντιμετωπίσει με επιτυχία. Ποτέ δεν θα είναι σε θέση να εκπληρώσει την αποστολή του σύγχρονου κράτους, ιδίως στον κοινωνικό και οικονομικό τομέα.

Αυτή η ανικανότητα, όμως, δεν μένει χωρίς συνέπειες. Είναι ιστορικά αναμφισβήτητο, ότι η ανικανότητα της δημόσιας διοικήσεως για επιτυχή αντιμετώπιση των προβλημάτων και αναγκών, που δημιουργούν οι συντελούμενες με ταχύτατο ρυθμό εξελίξεις, δεν μένει χωρίς τιμωρία. Με τη διαφορά ότι τις συνέπειες τις επωμίζεται το κοινωνικό σύνολο. Καθυστέρηση κάθε μορφής αναπτύξεως, αδυναμία παροχής των αναγκαίων κοινωνικών υπηρεσιών ή χαμηλή ποιότητα όσων απ' αυτές προσφέρονται, αποτελούν τα πιο συνηθισμένα αποτελέσματα μιας καθυστερημένης δημόσιας διοικήσεως. Οποιαδήποτε κυβέρνηση, οσοδήποτε προοδευτική και αν είναι, δεν θα μπορέσει να επιτύχει πολλά πράγματα, εφόσον δεν θα έχει στη διάθεσή της την κατάλληλη δημόσια διοίκηση, δηλαδή το μηχανισμό, στον οποίο αναγκαστικά θα στηριχτεί και με τον οποίο θα κινηθεί, ως εξουσία, για την πραγματοποίηση του σκοπού της.

1.3 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ

Ειπώθηκε ότι δημόσια διοίκηση καλείται το σύνολο των διοικητικών υπηρεσιών του Κράτους. Διοικητικές υπηρεσίες είναι όλες οι υπηρεσίες, στις οποίες ανατίθεται η άσκηση της εκτελεστικής λειτουργίας του Κράτους.

Οι διοικητικές υπηρεσίες κατανέμονται σε κεντρικές υπηρεσίες και όργανα, που η αρμοδιότητά τους απλώνεται σε ολόκληρη την επικράτεια. Με την έννοια αυτή κεντρικές υπηρεσίες είναι κυρίως τα υπουργεία.

Το σύστημα αυτό της άμεσης κρατικής διοίκησης, κατά το οποίο αυτή (διοίκηση), ασκείται απευθείας από τα κρατικά όργανα και η οποία, σύμφωνα με το άρθρο 101 του συντάγματος οργανώνεται κατά το αποκεντρωτικό σύστημα, δηλαδή με όργανα και υπηρεσίες τόσο κεντρικές, όσο και αποκεντρωμένες.

Κεντρικά κρατικά όργανα είναι ο πρόεδρος της δημοκρατίας, η κυβέρνηση, ο πρωθυπουργός, οι υπουργοί, οι υφυπουργοί κ.λ.π. Στα κεντρικά κρατικά όργανα περιλαμβάνονται επίσης ως ανώτατα συμβουλευτικά συλλογικά όργανα και το συμβούλιο της επικρατείας, το ελεγκτικό συνέδριο και το νομικό συμβούλιο του κράτους. Οι κεντρικές υπηρεσίες σύμφωνα με το σύνταγμα εκτός από ειδικές αρμοδιότητες, έχουν τη γενική κατεύθυνση, το συντονισμό και τον έλεγχο των περιφερειακών οργάνων.

Περιφερειακές υπηρεσίες είναι εκείνες που η αρμοδιότητά τους περιορίζεται σε τμήμα μόνο της επικρατείας. Τα περιφερειακά κρατικά όργανα σύμφωνα με το σύνταγμα έχουν γενική αποφασιστική αρμοδιότητα για τις υποθέσεις της περιφέρειάς τους.

Το σύστημα αυτό της έμμεσης κρατικής διοίκησης, κατά το οποίο η άσκηση αυτής (διοίκησης) ανατίθεται σε αυτοδιοικούμενους οργανισμούς, οι οποίοι είναι νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και άλλοι μεν απ' αυτούς έχουν αρμοδιότητα για την διοίκηση των τοπικών μόνο υποθέσεων, όπως είναι οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δευτέρου βαθμού (δήμοι – κοινότητες και νομαρχιακές

αυτοδιοικήσεις), άλλοι δε αρμοδιότητα μόνο καθ' ύλη, όπως είναι τα εκπαιδευτικά ιδρύματα κ.α.

2 Η ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

Έννοια, διακρίσεις και θεμελίωση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Η διοικητική αποκέντρωση αποτελεί σταθμό ως προς την αυτοδιοίκηση. Είναι ευκολότερο να μεταβιβαστεί σε όργανο της τοπικής αυτοδιοικήσεως αρμοδιότητα που ανήκει σε περιφερειακό κρατικό όργανο ή σε κεντρική διοικητική αρχή. Κρίθηκε δηλαδή ότι ήταν προτιμότερο, η λύση των τοπικών υποθέσεων να μη γίνεται από τα περιφερειακά όργανα της κεντρικής εξουσίας, αλλά από όργανα που δεν έχουν εξάρτηση από κεντρική εξουσία, που εκλέγονται ελεύθερα και ενδιαφέρονται για τις υποθέσεις αυτές. Έτσι η εξέλιξη οδήγησε στην έννοια της αυτοδιοικήσεως, στο σύστημα δηλαδή εκείνο της κρατικής διοικήσεως, κατά το οποίο η διενέργεια του διοικητικού έργου ανατίθεται σε αυτοδιοικούμενους οργανισμούς, που ασκούν το έργο τούτου με ιδιαίτερα όργανα.

Οι οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι ένα από τα κύρια θεμέλια κάθε δημοκρατικού καθεστώτος, παρέχοντας το δικαίωμα συμμετοχής των πολιτών στη διαχείριση των δημοσίων υποθέσεων της περιφέρειάς τους, με δική τους ευθύνη και για το δικό τους όφελος, εντός βέβαια των πλαισίων του άρθρου 102 του συντάγματος το οποίο ορίζει ότι: «Η διοίκηση των τοπικών υποθέσεων ανήκει στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης», ενώ κατά τον ΔΚΚ στην αρμοδιότητα των Δήμων και Κοινοτήτων ανήκει η διοίκηση «όλων των τοπικών υποθέσεων».

Η έννοια, λοιπόν της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΤΑ) προϋποθέτει τα στοιχεία:

- α) τοπικές υποθέσεις
- β) διοίκηση, δηλαδή διαχείριση τούτων,

γ) από ξεχωριστούς Οργανισμούς, δηλαδή σήμερα από τα όργανα των Δήμων, Κοινοτήτων και των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων.

Τοπική αυτοδιοίκηση, σημαίνει άσκηση διοικητικής εξουσίας εντός των ορίων ορισμένου χώρου, από όργανα ξεχωριστών Οργανισμών και υπό δική τους ευθύνη. Οι Δήμοι, οι Κοινότητες και οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις αποτελούν κατ' εξοχήν Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, τα οποία είναι υποκείμενα δικαιωμάτων και υποχρεώσεων.

Χαρακτηριστικά στοιχεία της έννοιας της ΤΑ είναι δύο:

Α) Η διοικητική αυτοτέλεια, διότι μόνο έτσι ενεργοποιείται η «αυτοδιοίκηση». Η διοικητική αυτοτέλεια σημαίνει : (1) θετικώς, ότι τα διοικούντα (αυτό-διοικούντα) τους ΟΤΑ όργανα είναι ξεχωριστά όργανα, δηλαδή Αρχές εκλεγόμενες με καθολική και μυστική ψηφοφορία (2) αρνητικώς, ότι δεν είναι όργανα του Κράτους. Η αυτοδιοίκηση όμως δεν σημαίνει ότι οι ΟΤΑ απολαμβάνουν και αυτονομίας, δηλ. ότι ασκούν αυτοτελώς νομοθετική εξουσία. Διότι, η αυτοδιοίκηση σημαίνει άσκηση εξουσίας «καθαρά διοικητικής» και όχι νομοθετικής.

Β) Η οικονομική αυτοτέλεια, διότι μόνο έτσι καθίσταται δυνατή η διοίκηση, δηλαδή η διαχείριση των τοπικών υποθέσεων. Κατά το Σύνταγμα δεν φαίνεται να θεμελιώνεται ασφαλώς η οικονομική αυτοτέλεια των ΟΤΑ, διότι:

1. Το κράτος «μεριμνά» απλώς για την εξασφάλιση των αναγκαίων πόρων, προς εκπλήρωση της αποστολής τους, κατά συνέπεια το κράτος δεν «υποχρεούται», ρητά, να εξασφαλίσει τους αναγκαίους πόρους.
2. Το κράτος εισπράττει φόρους ή τέλη – επιβαλλόμενα υπέρ των ΟΤΑ από τον νόμο – και στη συνέχεια αποδίδει και κατανέμει τούτα μεταξύ των ΟΤΑ.

Η απόλαυση λοιπόν «αυτοτέλειας» εξαρτάται από κρατικές παροχές.

Από την οικονομική αυτοτέλεια διαφέρει η δημοσιονομική αυτοτέλεια, διότι η τελευταία αναφέρεται στη νομική δυνατότητα να έχουν οι ΟΤΑ δική τους διαχείριση, δηλαδή προϋπολογισμό κλπ.

Η ΤΑ μπορεί να διακριθεί ως ακολούθως:

α) διοικητική και πολιτική

β) στενή και ευρεία, δηλαδή πρώτης βαθμίδας (Κοινότητα, Δήμος) και δεύτερης βαθμίδας (Επαρχιακή ή Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση) ή ενδεχομένως και τρίτης βαθμίδας (Νομαρχιακή ή Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση).

Το ισχύον Σύνταγμά μας (άρθρο 102) επιτακτικά προβλέπει την πρώτη βαθμίδα τοπικής αυτοδιοίκησης και αφήνει στην διακριτική ευχέρεια του κοινού νομοθέτη τη θεσμοθέτηση του δεύτερου και τρίτου βαθμού τοπικής αυτοδιοίκησης. Ο δεύτερος βαθμός τοπικής αυτοδιοίκησης, θεσμοθετήθηκε με το νόμο 2218/1994 και άρχισε να ισχύει από την 1/1/1995. Απομένει ακόμη να θεσμοθετηθεί και να λειτουργήσει και ο τρίτος βαθμός τοπικής αυτοδιοίκησης για να ολοκληρωθεί η δημοκρατική λειτουργία της αποκεντρωμένης διοίκησης της χώρας μας.

Με νόμο μπορεί να προβλεφθεί ότι στη διοίκηση των ΟΤΑ δεύτερης βαθμίδας συμμετέχουν αιρετοί αντιπρόσωποι τοπικών επαγγελματικών, επιστημονικών και πνευματικών οργανώσεων αλλά και της κρατικής διοίκησης, έως το ένα τρίτο του όλου αριθμού των μελών.

Η καθιέρωση ΤΑ τρίτου βαθμού προϋποθέτει επιτυχή ενίσχυση της αποκέντρωσης και εδραίωση της ΤΑ δευτέρου βαθμού.

Βάσει λοιπόν της ισχύουσας νομοθεσίας οι βαθμοί και οι μορφές ΟΤΑ έχουν ως εξής:

Α' βαθμός : περιλαμβάνει τις Κοινότητες, τους Δήμους και τα Τοπικά Συμβούλια των Δήμων που προέρχονται από συνένωση.

Β' βαθμός : περιλαμβάνει τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις.

Οι ΟΤΑ ασκούν παραχωρηθείσα, δοτή εξουσία εκ μέρους του Κράτους. Η δημόσια δηλαδή εξουσία που ασκείται από τους οργανισμούς της τοπικής αυτοδιοικήσεως σε σχέση με την εξουσία του Κράτους παρουσιάζει την εξής μόνη διαφορά, ότι δεν είναι πρωτογενής εξουσία, αλλά δοτή, πράγματι, δεν ανήκει στα νομικά πρόσωπα αλλά ασκείται κατόπιν παροχής εκ μέρους της πολιτείας. Στην ουσία ασκούν διοικητική εξουσία αντί του Κράτους. Οι ΟΤΑ δεν είναι ΝΠΔΔ ισότιμα προς το Κράτος,

ούτε βέβαια μπορεί να είναι αντίπαλοι του, διότι αποτελούν δημιουργήματα του Κράτους, στο πλαίσιο της διοικητικής οργάνωσής του.

Άμεσος διοικητικός σκοπός της ΤΑ είναι βέβαια η διοίκηση των τοπικών υποθέσεων, απώτερος όμως πολιτικός σκοπός είναι, και πρέπει να είναι, η παροχή πολιτικής δημοκρατικής αγωγής, ώστε να εξοικειωθεί ο πολίτης – δημότης με την διαχείριση των κοινών. Ωστε αργότερα να μπορέσει να μετάσχει αμεσότερα (με την ΤΑ δευτέρου ή τρίτου βαθμού) στην άσκηση της εξουσίας της ΤΑ αλλά και του Κράτους. Ο θεσμός της ΤΑ συνδέεται άμεσα και υλοποιεί την αρχή της λαϊκής κυριαρχίας ως θεμελιώδη βάση του Δημοκρατικού Πολιτεύματος.

2.1 Ο ΠΡΩΤΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Μέχρι το 1912 όλοι οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου βαθμού ονομαζόταν δήμοι. Η τότε κυβέρνηση Βενιζέλου, με το νόμο ΔΝΖ/1912, διέλυσε τους υπάρχοντες μεγάλους δήμους και στη θέση τους δημιούργησε άλλους μικρότερους και αναμικτούς οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, που τους ονόμασε δήμους και κοινότητες, ανάλογα με τον πληθυσμό τους. Δήμους αποτελούσαν οι πόλεις με πληθυσμό άνω των 10000 κατοίκων, οι πρωτεύουσες νομών ή επαρχιών και οι πόλεις με ιδιαίτερη ιστορική αξία ανεξαρτήτως πληθυσμού.

Οι οργανισμοί αυτοί, όπως ήταν φυσικό, δεν μπορούσαν να εκπληρώσουν τον προορισμό τους και λίγα μόλις χρόνια μετά τη δημιουργία τους αρκετοί ήταν εκείνοι που άρχισαν να υποστηρίζουν απόψεις για εθελοντικές ή αναγκαστικές συνενώσεις με άμεση νομοθετική παρέμβαση.

Με το νόμο 1622/1986 καθιερώθηκαν κίνητρα για εθελοντικές συνενώσεις ΟΤΑ, πλην όμως στα δέκα χρόνια που

ίσχυσε ο νόμος αυτός τα αποτελέσματα ήταν πενιχρά, τα δε προβλήματα οξύνονταν.

Μέχρι την ψήφιση του Ν. 2539/97, του γνωστού μας "Καποδίστρια" όπως ονομάστηκε, με τον οποίο έγινε υποχρεωτική συνένωση ΟΤΑ, ο συνολικός αριθμός τους ήταν 5923, από τους οποίους οι 4555 είχαν πληθυσμό κάτω από 1000 κατοίκους, δηλαδή δεν είχαν ούτε καν το νόμιμο πληθυσμό που χρειάζεται σύμφωνα με το νόμο για να γίνουν σήμερα κοινότητες.

Με το νόμο 2539/97 καταργήθηκαν από 1-1-1998 όλοι οι πρωτοβάθμιοι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, οι οποίοι όπως προαναφέρθηκε ήταν 5923, και συγκροτήθηκαν 1029 νέοι, εκ των οποίων οι 922 δήμοι και οι 107 κοινότητες.

Το σύνταγμα αναθέτει μεν τη διοίκηση των τοπικών υποθέσεων στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, αφήνει όμως στον κοινό νομοθέτη το δικαίωμα να ρυθμίσει με νόμο το εύρος των αρμοδιοτήτων τους, τον τρόπο άσκησής τους κλπ. Για την εκπλήρωση της συνταγματικής αυτής επιταγής έχουν εκδοθεί αρκετοί νόμοι, οι ισχύουσες διατάξεις των οποίων είναι κωδικοποιημένες σε ενιαίο κείμενο με τίτλο "Δημοτικός και κοινοτικός κώδικας".

2.1.1 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΔΗΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Η διοίκηση όλων των τοπικών υποθέσεων ανήκει στην αρμοδιότητα των δήμων και των κοινοτήτων, κύρια μέριμνα των οποίων αποτελεί η προαγωγή των κοινωνικών και οικονομικών συμφερόντων των κατοίκων της. Στην αρμοδιότητα των δήμων και κοινοτήτων ανήκουν ιδίως:

α. Η κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία:

➤ Συστημάτων ύδρευσης, άρδευσης και αποχέτευσης, αντιπλημμυρικών και εγγειοβελτιωτικών έργων, έργων δημοτικής και κοινοτικής οδοποιίας, πλατειών, γεφυρών και έργων ηλεκτροφωτισμού των κοινόχρηστων χώρων.

➤ Χώρων πρασίνου, βοσκοτόπων, υπαίθριων κοινοχρήστων χώρων, κοιμητηρίων και δημοτικών και κοινοτικών χώρων άθλησης και αναψυχής, και

➤ Δημοτικών, κοινοτικών και λαϊκών αγορών.

β. Η λειτουργία των εμποροπανηγύρεων.

γ. Η καθαριότητα και η διαχείριση των απορριμμάτων, η κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία λουτρών και αποχωρητηρίων (δημοτικών-κοινοτικών).

δ. Η ίδρυση και η λειτουργία παιδικών, βρεφικών, βρεφονηπιακών σταθμών και νηπιαγωγείων, κέντρων ψυχαγωγίας και αναψυχής ηλικιωμένων, βρεφοκομείων, ορφανοτροφείων, Κ.Α.Π.Η. και κέντρων υποστήριξης και αποκατάστασης ατόμων με ειδικές ανάγκες.

ε. Η ίδρυση, κατασκευή και λειτουργία πολιτιστικών και πνευματικών κέντρων, σχολών διδασκαλίας μουσικής, χορού, ζωγραφικής και κέντρων επαγγελματικού προσανατολισμού.

στ. Η εξασφάλιση στέγης και η δημιουργία θερέτρων.

ζ. Η μελέτη, διαχείριση και εκτέλεση προγραμμάτων οικιστικής και πολεοδομικής ανάπτυξης.

η. Η προστασία του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος, η προστασία της ζωής και της υγείας των κατοίκων και η κατάρτιση ειδικών προγραμμάτων πρόληψης, άμεσης βοήθειας και θεραπείας.

θ. Η ίδρυση και λειτουργία πολιτιστικών και πνευματικών κέντρων όπως : βιβλιοθήκες, μουσεία, πινακοθήκες, φιλαρμονικές, θέατρα, η επισκευή και συντήρηση παραδοσιακών ή ιστορικών κτιρίων και σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς, η συντήρηση και λειτουργία αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων της περιοχής.

ι. Η κατασκευή, επισκευή και συντήρηση σχολικών κτιρίων.

ια. Η κατασκευή, επισκευή, συντήρηση και διαχείριση των δημοτικών και κοινοτικών σταδίων, των γυμναστηρίων και των αθλητικών κέντρων.

ιβ. Η προστασία, η αξιοποίηση και εκμετάλλευση των τοπικών φυσικών πόρων και περιοχών, των ιαματικών πηγών και των ήπιων μορφών ενέργειας.

ιγ. Η υλοποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού, σύμφωνα με το εγκεκριμένο γενικό πολεοδομικό σχέδια, ζώνη οικιστικού ελέγχου, καθώς και κάθε άλλο σχέδιο χωροταξικού επιπέδου και η τήρηση των δεδομένων του κτηματολογίου της περιοχής τους.

ιδ. Η ρύθμιση της κυκλοφορίας, ο καθορισμός πεζοδρομίων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, ο προσδιορισμός και η λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων, η ονομασία των οδών και των πλατειών και η τοποθέτηση πινακίδων, η αρίθμηση των κτισμάτων και η διοίκηση της αστικής συγκοινωνίας.

ιε. Ο έλεγχος της τήρησης των διατάξεων που αφορούν την καθαριότητα, την κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων, την οικοδόμηση, την ύδρευση, την άρδευση, την αποχέτευση, την ηχορύπανση, τη ρύπανση των θαλασσών από πηγές ξηράς, την προστασία των επίγειων και υπόγειων υδάτινων αποθεμάτων και την προστασία του περιβάλλοντος.

ιστ. Η μελέτη, εκτέλεση και εκμετάλλευση βιοτεχνικών κέντρων και κτιρίων στις ειδικές βιοτεχνικές και βιομηχανικές ζώνες που καθορίζονται στα πλαίσια του πολεοδομικού και του χωροταξικού σχεδιασμού.

ιη. Η χορήγηση αδειών μικροπωλητών και λειτουργίας κυλικείων σε κοινόχρηστους χώρους.

ιθ. Ο έλεγχος της τήρησης των διατάξεων που αφορούν τη λειτουργία των πάσης φύσεως επιτηδευμάτων και επαγγελμάτων.

κ. Η διαχείριση της δημοτικής ή κοινοτικής περιουσίας και η κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία δημοτικών ή κοινοτικών καταστημάτων.

κα. Η ίδρυση και λειτουργία δημοτικών και κοινοτικών εργαστηρίων και ο έλεγχος των υγρών, στερεών και αέριων αποβλήτων, της ρύπανσης των υδάτων και της θάλασσας.

Η άσκηση των περισσότερων από τις παραπάνω αρμοδιότητες του δήμου είναι έργο ειδικής υπηρεσίας, η οποία προβλέπεται από τον οργανισμό εσωτερικής υπηρεσίας και ονομάζεται "δημοτική αστυνομία". Με προεδρικό διάταγμα, καθορίζονται οι αρμοδιότητες και ο τρόπος άσκησής τους, τα προσόντα, τα καθήκοντα, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των οργάνων της δημοτικής αστυνομίας.

2.1.1.1 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ Ή ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Τη δημοτική ή κοινοτική αρχή, αποτελεί το δημοτικό ή κοινοτικό συμβούλιο αντίστοιχα, το οποίο είναι το ανώτατο συλλογικό αυτής όργανο. Λειτουργεί μόνο σε ολομέλεια και συγκροτείται από το σύνολο των μελών του, δηλαδή το δήμαρχο ή τον πρόεδρο και τους δημοτικούς ή κοινοτικούς συμβούλους αντίστοιχα.

Η σπουδαιότερη αρμοδιότητα του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου είναι αυτή της έκδοσης κανονιστικών πράξεων, η παραβίαση των οποίων τιμωρείται, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 459 του ποινικού κώδικα. Στις κανονιστικές αυτές

αποφάσεις – πράξεις πρέπει να καθορίζονται οι περιπτώσεις για τις οποίες επιβάλλονται πρόστιμα και να ορίζεται το ύψος του προστίμου για κάθε περίπτωση. Αυτές δημοσιεύονται με ανάρτηση στις πινακίδες των δήμων ή της κοινότητας για την οποία συντάσσεται αποδεικτικό. Οι διατάξεις αυτές παραμένουν συνεχώς εκτεθειμένες σε χώρο του δημοτικού ή κοινοτικού καταστήματος που είναι προσιτός στο κοινό.

Ειδικότερα το δημοτικό ή το κοινοτικό συμβούλιο μπορεί να εκδίδει τοπικές κανονιστικές πράξεις με τις οποίες :

α. Καθορίζονται οι όροι για τη χρήση και τη λειτουργία των δημοτικών και κοινοτικών αγορών και των τόπων αγορών, των εμποροπανηγύρεων, των συστημάτων υδρεύσεως και αποχετεύσεως, των αλσών και των κήπων, των κοιμητηρίων, των αθλητικών εγκαταστάσεων, των κέντρων νεότητας, των παιδικών χαρών, των παιδικών και βρεφικών σταθμών, των υγειονομικών σταθμών και των κέντρων παροχής κοινωνικών υπηρεσιών, των πολιτιστικών και πνευματικών κέντρων, των δημοτικών ή κοινοτικών λαϊκών κατοικιών, θερέτρων και τουριστικών εγκαταστάσεων, των πεζοδρομίων, των πλατειών και των λοιπών κοινόχρηστων χώρων.

β. Ρυθμίζονται θέματα κυκλοφορίας και στάθμευσης των οχημάτων, ειδικών όρων δόμησης, καθαριότητας, προστασίας των κατοίκων από ηχορύπανση, προστασίας από πηγές ξηρά, των υπογείων και των επιγείων υδάτινων αποθεμάτων από τη ρύπανση, και

γ. Ορίζονται οι όροι λειτουργίας των ψυχαγωγικών παιδικών, των θεάτρων, των κινηματογράφων και παρεμφερών επιχειρήσεων, των νυχτερινών κέντρων, των μπάρ και των συναφών καταστημάτων.

2.2 Η ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΒΑΘΜΟΥ

Ο θεσμός του δεύτερου βαθμού τοπικής αυτοδιοίκησης επανήλθε με την ψήφιση του Ν 1622/1986. Ο θεσμός αυτός, για λόγους προφανώς πολιτικής σκοπιμότητας, δεν καθιερώθηκε παρά μόνο το 1994. Με το νόμο 2218/1994, καταργήθηκαν οι διορισμένοι νομάρχες και οι νομαρχίες με την έως τότε διοικητική τους οργάνωση και αρμοδιότητα και στη θέση τους συστάθηκαν, ως δεύτερη βαθμίδα οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, οι νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις (Ν.Α.), με αρμοδιότητα τη διοίκηση των τοπικών υποθέσεων. Στις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις περιήλθαν οι πιο πολλές από τις αρμοδιότητες των πρώην νομαρχών και νομαρχιακών υπηρεσιών. Εξαιρέθηκαν όμως αρκετές, όπως αυτές της εποπτείας και χρηματοδότησης των Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού κλπ., οι οποίες μεταφέρθηκαν στις αποκεντρωμένες υπηρεσίες των περιφερειών, δηλαδή σε κυβερνητικά όργανα. Έκτοτε με αλληπάλληλους νόμους, προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις, αφαιρούνται – εκχωρούνται στις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις αρμοδιότητες, ρυθμίζονται – τροποποιούνται θέματα λειτουργίας τους κλπ., χωρίς να μπορεί να υποστηριχθεί ότι έχει εισαχθεί τέλειο σύστημα ΤΑ β' βαθμού. Ασφαλώς υπάρχουν ατέλειες, αλλ' εξίσου ασφαλώς υπάρχει και η δυνατότητα να βελτιωθεί το σύστημα.

Έτσι ως δεύτερη βαθμίδα ΟΤΑ, έχουν συσταθεί οι νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις (ΝΑ), που ορίστηκαν ότι αποτελούν αυτοδιοικούμενα κατά τόπο νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου (ΝΠΙΔΔ).

Οι ΝΑ διέπονται από τα ακόλουθα γνωρίσματα :

- Ως σκοπό έχουν την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της περιφέρειάς τους.
- Δεν θίγουν τις αρμοδιότητες των ΟΤΑ πρώτης βαθμίδας.
- Δεν ασκούν εποπτεία στους ΟΤΑ πρώτης βαθμίδας.
- Δεν υφίσταται ιεραρχική σχέση μεταξύ των δύο βαθμίδων ΤΑ.

Η περιφέρεια κάθε ΝΑ συμπίπτει με την περιφέρεια του νομού και έδρα της είναι η πρωτεύουσα του νομού. Η ονομασία κάθε ΝΑ αποτελείται από τις λέξεις "νομαρχιακή αυτοδιοίκηση" και το όνομα του αντίστοιχου νομού.

Οι ΝΑ μπορούν να συνιστούν Ιδρύματα, λοιπά ΝΠΔΔ και ΝΠΙΔΔ μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα. Επίσης μπορούν να συνιστούν Επιχειρήσεις και να μετέχουν σε επιχειρήσεις.

Έχουν συσταθεί ή μπορούν να συσταθούν, με ΠΔ, ΝΑ με κατά τόπο αρμοδιότητα ευρύτερη, δηλαδή την περιφέρεια περισσότερων Νομών ή Νομαρχιών.

Ειδικότερα, κάθε νομός ή νομαρχία αποτελεί νομαρχιακό διαμέρισμα της ενιαίας νομαρχιακής αυτοδιοίκησης. Έδρα του νομαρχιακού διαμερίσματος είναι η έδρα του αντίστοιχου νομού ή της νομαρχίας. Σε κάθε νομαρχιακό διαμέρισμα εκλέγεται νομάρχης και αριθμός νομαρχιακών συμβούλων ανάλογος με τον πληθυσμό του, όπως ισχύει για τις υπόλοιπες Ν.Α. της χώρας. Ο συνολικός αριθμός των μελών του συμβουλίου της ενιαίας νομαρχιακής αυτοδιοίκησης είναι ίσος με το άθροισμα του αριθμού των μελών των νομαρχιακών διαμερισμάτων.

Όργανα των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων είναι:

- α. Το νομαρχιακό συμβούλιο
- β. Η νομαρχιακή επιτροπή
- γ. Ο νομάρχης

2.2.1 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΩΝ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΕΩΝ

Το νομαρχιακό συμβούλιο (Ν.Σ.) ασκεί όλες τις αρμοδιότητες της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, εκτός από αυτές που ανήκουν στον νομάρχη ή στη νομαρχιακή επιτροπή. Το Ν.Σ. είναι αρμόδιο ιδίως για:

α. Την εφαρμογή της διαδικασίας του δημοκρατικού προγραμματισμού.

β. Την επιβολή φόρων, τελών, εισφορών και δικαιωμάτων.

γ. Την απαλλοτρίωση ακινήτων.

δ. Την εκποίηση, ανταλλαγή και δωρεά ακινήτων, καθώς και τη σύσταση εμπραγμάτων δικαιωμάτων.

ε. Την παραχώρηση της χρήσης και την εκμίσθωση κινητών και ακινήτων.

στ. Την αγορά και μίσθωση κινητών και ακινήτων.

ζ. Τη σύναψη δανείων και την αποδοχή δωρεών, κληρονομιών, κληροδοσιών.

η. Το πρόγραμμα των εκτελεστών έργων και προμηθειών.

θ. Την προστασία και αξιοποίηση περιοχών.

ι. Τη μελέτη, την κατασκευή και τη συντήρηση έργων.

ια. Την ίδρυση κέντρων παροχής πολιτιστικών και κοινωνικών υπηρεσιών.

ιβ. Την ίδρυση νομικών προσώπων και επιχειρήσεων ή τη συμμετοχή σε επιχειρήσεις.

Όπως διαπιστώνουμε από τα παραπάνω μια σημαντική αρμοδιότητα της Διοίκησης είναι η ρύθμιση της κυκλοφορίας και η κατασκευή έργων υποδομής. Η αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Πάτρας και γενικότερα των πόλεων της Ελλάδας ανέκαθεν αποτελούσε μία εκ των βασικών δεσμεύσεων της Διοίκησης και στην κατεύθυνση αυτή δρομολόγησε λύσεις. Οι προσπάθειες όμως παραμένουν

άκαρπες. Το κυκλοφοριακό πρόβλημα και η επίλυση του δεν είναι ένα καθαρά τεχνικό ζήτημα, αφορά και την γενικότερη νοοτροπία και φιλοσοφία της Διοίκησης. Γνωρίζοντας επομένως τα μειονεκτήματα και την δυσλειτουργία της Δημόσιας Διοίκησης στη χώρα μας μπορούμε εύκολα να κατανοήσουμε για πιο λόγο συνεχίζει να μας ταλαιπωρεί το πρόβλημα της κυκλοφορίας στις πόλεις μας.

3 ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Η κυκλοφορία απορρέει από την φυσική ανάγκη των ανθρώπων να έρχονται σε επαφή μεταξύ τους. Καθημερινώς, είτε πρόκειται για εργασία είτε για αναψυχή, για επίσκεψη ή για ανταλλαγή αγαθών, ο άνθρωπος βρίσκεται σε μια διαρκή κίνηση. Όσο πιο αναπτυγμένο είναι το μορφωτικό και βιοτικό επίπεδο ενός λαού τόσο μεγαλύτερη είναι και η ανάγκη κινήσεώς του, δηλαδή κυκλοφορίας του.

Ο φορέας του πολιτισμού μας είναι η πόλη. Στην πόλη γίνεται η ανταλλαγή του πολιτισμού και του πνεύματος, εδώ βρίσκεται η διοίκηση, εδώ λαμβάνει χώρα το εμπόριο.

Η κυκλοφορία είναι η προϋπόθεση για τη ζωή στις κατοικημένες περιοχές. Όπως εξυπηρετεί τον πολιτισμό έτσι εξυπηρετεί και την ζωή. Γι' αυτό πρέπει να είναι ο ρυθμιστικός παράγοντας της πόλης. Από τα παραπάνω φαίνεται πόσο σπουδαία είναι η κυκλοφορία σήμερα για την ομαλή εξέλιξη της ζωής μας.

Η συνεχής αύξηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών και η αντίστοιχη των μετακινήσεων οχημάτων, καθώς και η αδυναμία να αντιμετωπισθεί η παραπάνω αύξηση της ζήτησης με αντίστοιχη αύξηση της προσφοράς, οδηγούν στη συνεχή χειροτέρευση των κυκλοφοριακών συνθηκών, ιδιαίτερα στις αστικές περιοχές. Η αύξηση των καθυστερήσεων και της κατανάλωσης καυσίμων και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκαλούνται καθιστούν το κυκλοφοριακό ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα των πόλεων.

3.1 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το σύστημα μεταφορών προσώπων και αγαθών σε μια αστική περιοχή αποτελείται από:

- A. Τα δίκτυα μεταφορών: οδικό, σιδηροδρομικό, ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι κλπ.
- B. Τα οχήματα: επιβατικά, φορτηγά, σιδηροδρομικά κλπ και

C. Τους τερματικούς σταθμούς: σταθμοί λεωφορείων, χώροι στάθμευσης κλπ

Τα διάφορα μέσα μεταφορών τα οποία χρησιμοποιούν τα παραπάνω δίκτυα, οχήματα ή τερματικούς σταθμούς προσφέρουν ένα εκτεταμένο φάσμα επιλογών για αστικές μετακινήσεις με την χρησιμοποίηση ενός μόνο ή περισσότερων μέσων (συνδυασμένες μεταφορές).

Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του, το κάθε μέσο προσφέρεται ιδιαίτερα για ένα είδος μετακίνησης ενώ ταυτόχρονα παρουσιάζει διάφορα πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα από άποψη χωρητικότητας, κατανάλωσης ενέργειας, επιπτώσεων στο περιβάλλον κλπ., τα οποία καθορίζουν το βαθμό επιθυμητότητας χρησιμοποίησής του.

Ανάλογα με την χωρητικότητα τα διάφορα μέσα μεταφορών διακρίνονται σε:

1. Μαζικά Μέσα Μεταφορών (MMM) τα οποία εξυπηρετούν μεγάλο αριθμό επιβατών ανά όχημα όπως ο προαστιακός σιδηρόδρομος, ο μητροπολιτικός σιδηρόδρομος, τα λεωφορεία κλπ.
2. Μικρά επιβατικά οχήματα ή απλώς επιβατικά οχήματα (Ι.Χ., ταξί, μοτοσικλέτες) τα οποία μπορούν να εξυπηρετήσουν περιορισμένο αριθμό επιβατών ανά όχημα και πολλές φορές εξυπηρετούν μόνο ένα επιβάτη.

Τα MMM παρουσιάζουν το βασικό πλεονέκτημα της μεγάλης χωρητικότητας, άρα μικρού απαιτούμενου χώρου ανά μεταφερόμενο επιβάτη για την ανάπτυξη των δικτύων τους και των τερματικών εγκαταστάσεων. Επιπλέον παρουσιάζουν τη μικρότερη κατανάλωση ενέργειας ανά μεταφερόμενο επιβάτη ή μονάδα φορτίου και προκαλούν τις πιο περιορισμένες περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Τα επιβατικά οχήματα παρουσιάζουν το βασικό πλεονέκτημα της ευελιξίας στις διαδρομές και δίνουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης από πόρτα σε πόρτα.

Τέλος οι μετακινήσεις με ανθρώπινη ενέργεια (ποδήλατο, πεζή) γνωστές και ως πράσινες μεταφορές ή ήπιες μεταφορές, αποτελούν τον πιο φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μετακίνησης για μικρές αποστάσεις.

Η επιλογή του κατάλληλου μέσου η συνδυασμού δύο ή περισσότερων μέσων είναι δυνατόν να προσφέρει τις βέλτιστες συνθήκες μετακίνησης και μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας και των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Στις Συνδυασμένες Μεταφορές τόσο για επιβάτες όσο και για εμπορεύματα, έχει δοθεί τελευταία ιδιαίτερη σημασία.

Μακροπρόθεσμος στόχος ανάπτυξης ενός συστήματος μεταφορών είναι η συγχώνευση όλων των συνισταμένων των αστικών μεταφορών σε ένα ενιαίο συντονισμένο βέλτιστο σχέδιο και πρόγραμμα λειτουργιών που να εξασφαλίζει αστική κινητικότητα με ένα φάσμα επιλογών για καλλίτερη εξυπηρέτηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών με ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Στην επίτευξη του στόχου αυτού σημαντικό ρόλο παίζει ο κατάλληλος συνδυασμός του συστήματος μεταφορών με άλλους παράγοντες όπως οι χρήσεις γης, οι κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες, το φυσικό περιβάλλον κτλ.

Η ανάπτυξη των αστικών περιοχών πριν από την εξάπλωσή του επιβατικού αυτοκινήτου δυσχεραίνει την ανάπτυξη και κατάλληλη χρήση ενός βέλτιστου συστήματος μεταφορών και αυξάνει τις επιπτώσεις των μέσων μεταφορών στο περιβάλλον. Τα οδικά δίκτυα των πόλεων μελετήθηκαν και κατασκευάστηκαν χωρίς την κατάλληλη μορφή, ιεράρχηση, αποστάσεις και πλάτη για την εξυπηρέτηση του μεγάλου αριθμού των επιβατικών αυτοκινήτων. Οι εκ των υστέρων διορθώσεις είναι δαπανηρές και τις περισσότερες φορές ανεφάρμοστες, με αποτέλεσμα τη συνεχή επιδείνωση της κατάστασης.

3.2 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Υπάρχει μια συνεχής αύξηση της ζήτησης μετακινήσεων προσώπων και αγαθών και της κυκλοφορίας των οχημάτων που οφείλεται κυρίως σε δύο ομάδες αιτιών:

- 1) Την αύξηση του πληθυσμού και της κινητικότητας - περισσότερες και μεγαλύτερου μήκους μετακινήσεις - καθώς και της κατανάλωσης αγαθών.
- 2) Τη μεγαλύτερη χρήση του επιβατικού αυτοκινήτου, το οποίο απαιτεί μεγαλύτερο χώρο ανά μεταφερόμενο επιβάτη από ότι τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), τόσο για κίνηση όσο και για στάθμευση.

Η αύξηση της ζήτησης μετακινήσεων στις πόλεις είναι ιδιαίτερα έντονη στη χώρα μας όπου τόσο ο δείκτης ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων όσο και η ανά άτομο κινητικότητα βρίσκονται ακόμα σε χαμηλά επίπεδα σε σύγκριση με τις μεγαλουπόλεις της δυτικής Ευρώπης.

Η συνεχής αύξηση της ζήτησης μετακινήσεων προσώπων και αγαθών και η αντίστοιχη αύξηση της κυκλοφορίας, συνδυαζόμενες με το γεγονός ότι οι αστικές περιοχές δεν έχουν σχεδιαστεί και αναπτυχθεί με την πρόβλεψη μιας τέτοιας αύξησης, δημιουργούν σοβαρά κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα.

Το κύριο οδικό δίκτυο που εξυπηρετεί το μεγαλύτερο ποσοστό της κυκλοφορίας, παρουσιάζει κορεσμό ο οποίος συνεχώς εξαπλώνεται τόσο γεωγραφικά όσο και χρονικά. Στα κορεσμένα τμήματα του δικτύου, που συνεχώς αυξάνονται, και κατά τις περιόδους κορεσμού, οι οποίες συνεχώς επεκτείνονται, παρουσιάζουν σημαντικές καθυστερήσεις οι οποίες δημιουργούν απώλεια χρόνου και αυξάνουν την ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση. Επιπλέον, στην προσπάθεια τους να αποφύγουν τα κορεσμένα τμήματα του κύριου οδικού δικτύου, οι χρήστες ανακαλύπτουν νέες διαδρομές μέσω του δευτερεύοντος οδικού δικτύου, δημιουργώντας διαμπερείς

κινήσεις μέσα από περιοχές κατοικίας και άλλες ευαίσθητες περιοχές, χειροτερεύοντας συνεχώς την ποιότητα ζωής.

Η έλλειψη χώρων στάθμευσης εκτός οδού και η χρησιμοποίηση των οδοστρωμάτων κίνησης ή των πεζοδρομίων για την κάλυψη της έλλειψης αυτής επιδεινώνει ακόμα περισσότερο την κατάσταση.

3.3 Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

Η αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος με προγράμματα κατασκευής νέων οδών και γενικότερα με την επέκτασή της συγκοινωνιακής υποδομής απαιτεί σημαντική και συνήθως μη διαθέσιμη χρηματοδότηση και είναι αναμφίβολη η υλοποίηση της γιατί συνήθως υπάρχουν περιορισμοί στην εξεύρεση των απαιτούμενων χώρων, περιβαλλοντικές επιπτώσεις και δικαιολογημένη αντίδραση των κατοίκων. Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι η αύξηση της προσφοράς με την κατασκευή νέων οδών συμβάλλει στην ταχύτερη αύξηση της κυκλοφορίας και των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οπότε παρουσιάζεται ανάγκη κατασκευής και νέας υποδομής κ.ο.κ. Κατά συνέπεια δημιουργείται ένας φαύλος κύκλος.

Η Διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας ή απλά Διαχείριση της κυκλοφορίας αποτελεί μια προσπάθεια μείωσης της κατασκευής νέων οδών και συγκοινωνιακών έργων:

- I. Με την αποτελεσματική χρησιμοποίηση της υπάρχουσας συγκοινωνιακής υποδομής βραχυχρόνια και με περιορισμένου ύψους επενδύσεις
- II. Με τον περιορισμό της ζήτησης για μεταφορές και της χρήσης του επιβατικού αυτοκινήτου στις κυκλοφοριακά συμφορημένες περιοχές και ειδικότερα κατά τις περιόδους αιχμής.

Μεγάλη σημασία δίνεται σήμερα διεθνώς αλλά και στην Ελλάδα στην Διαχείριση της κυκλοφορίας.

Οι θεμελιώδεις έννοιες της Διαχείρισης Συστήματος Μεταφορών και Ζήτησης Μετακινήσεων μπορεί να εκφραστούν και να ομαδοποιηθούν ως εξής σε σχέση με τα

βασικά χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας και των μετακινήσεων:

1. Βελτίωση των χαρακτηριστικών της κυκλοφοριακής ροής
2. Ανακατανομή της κυκλοφορίας στο χώρο
3. Ανακατανομή της κυκλοφορίας στο χρόνο
4. Ανακατανομή της κυκλοφορίας στα μέσα μεταφοράς
5. Μείωση του μήκους και της διάρκειας των μετακινήσεων
6. Μείωση της συχνότητας των μετακινήσεων
7. Αύξηση της πλήρωσης των οχημάτων

Τα μέτρα τα οποία περιλαμβάνονται σε ένα πρόγραμμα Διαχείρισης της κυκλοφορίας εφαρμόζονται σε συγκεκριμένες κατηγορίες ανθρώπων και αγαθών που χρησιμοποιούν το σύστημα και που είναι:

- Οδηγοί επιβατικών αυτοκινήτων
- Επιβάτες επιβατικών αυτοκινήτων
- Επιβάτες δημοσίων μέσων μεταφοράς
- Πεζοί
- Ποδηλάτες
- Μεταφερόμενα αγαθά (φορτηγά)

Η έννοια της Διαχείρισης της Κυκλοφορίας δεν είναι νέα. Ορισμένες από τις μεθόδους που περιλαμβάνει άρχισαν να αναπτύσσονται από τότε που άρχισε να κυκλοφορεί το αυτοκίνητο ή ακόμα νωρίτερα, π.χ. μονόδρομοι στην αρχαία Πομπηία. Αυτό που είναι νέο στη Διαχείριση της Κυκλοφορίας είναι η έμφαση στο συντονισμό των ενεργειών και η εισαγωγή μιας μεγάλης ποικιλίας μέτρων βραχυχρόνιας υλοποίησης και χαμηλού κόστους στο όλο κύκλωμα του σχεδιασμού και μελέτης συγκοινωνιακών έργων και της λειτουργίας τους.

3.4 ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΜΕΤΡΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός μέτρων ή έργων Διαχείρισης της Κυκλοφορίας που εφαρμόζονται σήμερα διεθνώς και στη

χώρα μας. Τα μέτρα αυτά μπορεί να καταταγούν, ανάλογα με το είδος της ενέργειας που απαιτείται και το σκοπό που εξυπηρετούν, στις παρακάτω οκτώ κύριες κατηγορίες.

1. **Βελτίωσης Ροής Οχημάτων**, με σκοπό την αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας και ταχύτητας και τη μείωση των ατυχημάτων, της ρύπανσης και της κατανάλωσης ενέργειας. Τα κυριότερα μέτρα βελτίωσης ροής οχημάτων είναι:

- Βελτίωση σηματοδότησης
- Μονοδρομήσεις
- Αντίστροφη κατεύθυνσης λωρίδων κυκλοφορίας
- Απαγόρευση στάθμευσης παρά το κράσπεδο
- Διοχετευτική διαρρύθμιση κόμβων
- Απαγόρευση κινήσεων
- Μεταφορά στάσεων και διαμόρφωση εσοχών για λεωφορεία
- Έλεγχος εισόδων ελεύθερων λεωφόρων
- Χρησιμοποίηση για κίνηση των ερεισμάτων των ελεύθερων λεωφόρων

2. **Προνομιακή Μεταχείριση και Βελτίωση Μαζικών Μεταφορών**, με σκοπό να εξυπηρετηθούν καλύτερα οι επιβάτες τους και να μειωθεί η χρήση των επιβατικών αυτοκινήτων.

- Λωρίδες λεωφορείων και λεωφορειόδρομοι
- Προτεραιότητα λεωφορείων στη σηματοδότηση
- Ειδική μεταχείριση λεωφορείων με σήμανση
- Αξιολόγηση και αναμόρφωση συστήματος. (Επέκταση γραμμών. Συνδυασμός γραμμών. Τοπικές γραμμές και γραμμές κορμού. Αναμόρφωση δρομολογίων)
- Επικοινωνία και κατεύθυνση οχημάτων
- Πολιτική συντήρησης
- Πολιτική πωλήσεων

3. **Προαγωγή Μετακινήσεων με Ανθρώπινη Ενέργεια**, δηλαδή των μετακινήσεων με ποδήλατα και πεζή με σκοπό τη

μείωση των μετακινήσεων με τα μηχανοκίνητα μέσα αλλά και τη φυσική άσκηση.

- Διευκόλυνση κυκλοφορίας πεζών (πεζόδρομοι, διαβάσεις πεζών, πεζοδρόμια, στοές, φωτισμός)
- Ενημέρωση, διαφήμιση για μετακινήσεις πεζή και με ποδήλατο
- Διευκόλυνση κυκλοφορίας ποδηλάτων (ποδηλατόδρομοι, λωρίδες ποδηλάτων, ειδική σήμανση, συμπλήρωμα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας)
- Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων

4. **Διαχείριση Στάθμευσης**, με σκοπό να επηρεαστεί ευνοϊκά η κυκλοφορία και να ενισχυθούν τα ΜΜΜ.

- Πολιτική τελών στάθμευσης
- Οργάνωση και έλεγχος στάθμευσης στην οδό
- Περιορισμός προσφοράς στάθμευσης
- Άδειες στάθμευσης κατοίκων
- Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση

5. **Προνομιακή Μεταχείριση Επιβατικών Αυτοκινήτων με Υψηλή Πλήρωση**, δηλαδή των επιβατικών αυτοκινήτων με μεγάλο αριθμό επιβατών, με σκοπό την εξυπηρέτηση ενός μεγαλύτερου αριθμού μετακινουμένων για τον ίδιο αριθμό οχημάτων.

- Ενίσχυση από τους εργοδότες της ομαδικής χρήσης αυτοκινήτων
- Ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας
- Προνομιακή είσοδος σε αυτοκινητόδρομους
- Πολιτική διοδίων
- Ταξί πολλαπλής μίσθωσης

6. **Περιορισμοί Κυκλοφορίας Οχημάτων**. Αφορά την απαγόρευση της κυκλοφορίας όλων ή ορισμένων κατηγοριών οχημάτων από ορισμένες κρίσιμες περιοχές με στόχο να

αποφευχθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση σε περιοχές μεγάλης κυκλοφορίας (π.χ. κέντρο) και να προστατευθούν οι περιοχές κατοικίας και άλλες ευαίσθητες περιοχές (π.χ. αρχαιολογικοί χώροι).

- Παρεμπόδιση διαμπερούς κυκλοφορίας μέσα από γειτονίες
- Απαγόρευση - μόνιμη, περιοδική, ή κατά περίπτωση- της κυκλοφορίας σε ορισμένες περιοχές
- Περιορισμοί κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων
- Περιορισμοί της κυκλοφορίας σε μια περιοχή με χρέωση

7. *Μείωση Μετακινήσεων σε Περίόδους Αιχμής*, με σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας κατά τις κρίσιμες περιόδους αυξημένης κίνησης και επομένως την αποφυγή κατασκευής έργων απαραίτητων μόνο για τις περιόδους αυτές.

- Αλλαγή των ωραρίων εργασίας (σταθερά μετατοπισμένα ωράρια ή ελεύθερα ωράρια)
- Χρέωση κατά τις περιόδους αιχμής ή αύξηση υφιστάμενων διοδίων

8. *Εφαρμογή Νέων Τεχνολογιών*. Υπάρχει η δυνατότητα εφαρμογής στη Διαχείριση της Οδικής Κυκλοφορίας εξελιγμένων μεθόδων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών που αναπτύχθηκαν τα τελευταία χρόνια κυρίως στην Ευρώπη, στις ΗΠΑ και την Ιαπωνία.

3.5 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ, ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Ο Σχεδιασμός και Προγραμματισμός έργων Διαχείρισης της κυκλοφορίας μπορεί να γίνει από διάφορους φορείς όπως

Υπουργεία, Οργανισμούς (π.χ. ΟΑΣΑ για δημόσιες συγκοινωνίες), Δήμους κ.λ.π. Περιλαμβάνει την εκτίμηση των διαθέσιμων πιστώσεων, τον εντοπισμό και αξιολόγηση των προβλημάτων, τον καθορισμό των βασικών αρχών και της πολιτικής για την αντιμετώπιση τους και στη συνέχεια τον προγραμματισμό των απαιτούμενων ενεργειών μέσα στα πλαίσια των διαθέσιμων πόρων και των στοιχείων κόστους που προκύπτουν από τις μελέτες κάθε έργου διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Η μελέτη των μεμονωμένων έργων που γίνεται από διάφορους φορείς είτε κατευθείαν είτε, συνηθέστερα, με την ανάθεση σε ειδικευμένα γραφεία συγκοινωνιακών-κυκλοφοριακών μελετών, περιλαμβάνει μια λεπτομερέστερη ανάλυση των προβλημάτων, τον καθορισμό διάφορων δυνατών λύσεων και μια πρώτη επιλογή, τη μελέτη ανάλυση και αξιολόγηση των λύσεων που επιλέγησαν αρχικά και τέλος την τελική επιλογή μιας βέλτιστης λύσης και την κατάρτιση ενός σχεδίου δράσης για την εφαρμογή της.

3.5.1 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ

• Εκτίμηση Διαθέσιμων Πόρων

Τα διαθέσιμα κεφάλαια ενός φορέα για έργα Διαχείρισης Μεταφορών προέρχονται συνήθως από:

1. Τέλη που εισπράττονται από του χρήστες (π.χ. εισιτήρια δημόσιων συγκοινωνιών, διόδια, τέλη στάθμευσης, τέλη κυκλοφορίας κ.λ.π.)
2. Προγραμματισμένη χρηματοδότηση από το κράτος ή την Τοπική Αυτοδιοίκηση
3. Λοιπές χρηματοδοτήσεις που διατίθεται στο φορέα από άλλες πηγές (π.χ. Ευρωπαϊκή Ένωση)
4. Δανεισμό

Η κατά το δυνατό ακριβής εκτίμηση των προβλεπόμενων διαθέσιμων κεφαλαίων από τις διάφορες πηγές για τα επόμενα

χρόνια αποτελεί το πρώτο βήμα για το σχεδιασμό-προγραμματισμό των έργων Διαχείρισης της Κυκλοφορίας που θα εκτελεστούν από ένα φορέα.

• Εντοπισμός και Αξιολόγηση Προβλημάτων

Τα προβλήματα που μπορεί να αντιμετωπισθούν με τη βοήθεια της Διαχείρισης των Μεταφορών μπορεί να εντοπισθούν από διάφορες πηγές, οι κυριότερες από τις οποίες είναι:

- Επί τόπου αναγνώριση. Με την επί τόπου παρακολούθηση των κυκλοφοριακών συνθηκών ή της λειτουργίας των μαζικών μέσων μεταφορών, μπορεί να εντοπισθούν τοπικά προβλήματα όπως κυκλοφοριακή συμφόρηση και δημιουργία ουρών κατά τις περιόδους αιχμής, παράνομη στάθμευση, προβλήματα φορτοεκφόρτωσης, υπερπλήρωση των δημόσιων συγκοινωνιών κ.λ.π.
- Ανάλυση των χαρακτηριστικών της κυκλοφορίας. Στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων, ταχυτήτων και καθυστερήσεων, επιβατικής κίνησης και χρόνων διαδρομής δημόσιων συγκοινωνιών, συσσώρευσης, εναλλαγής και διάρκειας στάθμευσης, ατυχημάτων κ.λ.π., που συγκεντρώνονται τακτικά ή ειδικά για ορισμένες χρήσεις από διάφορες υπηρεσίες ή μελετητές μπορεί να αναλυθούν για τον εντοπισμό προβλημάτων.
- Παράπονα και Αιτήσεις. Παράπονα του κοινού μέσω εφημερίδων ή κατευθείαν στις διάφορες υπηρεσίες, ή αιτήσεις για αντιμετώπιση διάφορων προβληματικών καταστάσεων, αποτελούν χρήσιμα στοιχεία εντοπισμού προβλημάτων.

- Οικονομική Ανάλυση. Με την ανάλυση εσόδων-δαπανών των δημόσιων συγκοινωνιών ή των συστημάτων στάθμευσης μπορεί να προκύψουν προβλήματα διοίκησης σχετικά με ανεπαρκή τιμολόγηση, μεγάλες δαπάνες διοίκησης, λειτουργίας ή συντήρησης, χαμηλή παραγωγικότητα κ.λ.π.
- Στόχοι Πολιτικής. Προβλήματα μπορεί να εντοπιστούν εκεί όπου οι συνθήκες ή οι παρεχόμενες υπηρεσίες δεν καλύπτουν γενικούς στόχους πολιτικής που πιθανόν έχουν τεθεί σε κάποιο κυβερνητικό επίπεδο. Π.χ. ατμοσφαιρική ρύπανση, εξοικονόμηση ενέργειας, επίπεδο εξυπηρέτησης των δημόσιων συγκοινωνιών κ.λ.π..
- Σχεδιασμός και Εκτέλεση Νέων Έργων. Στο σχεδιασμό και τη μελέτη νέων έργων προβλέπονται πολλές φορές αλλαγές των κυκλοφοριακών φόρτων στο υφιστάμενο δίκτυο μεταφορών ή υποδεικνύονται θέσει όπου θα δημιουργηθούν προβλήματα αν δεν γίνουν οι απαραίτητες βελτιώσεις. Επίσης κατά τη διάρκεια της κατασκευής δημιουργούνται ιδιαίτερες κυκλοφοριακές συνθήκες που πρέπει να μελετηθούν και αντιμετωπισθούν.

Μετά τον εντοπισμό των προβλημάτων, μια γενική αξιολόγηση θα βοηθήσει στην κατάταξη τους ανάλογα με την σοβαρότητα, το βαθμό επείγοντος και τη δυνατότητα άμεσης εφαρμογής (π.χ. προβλήματα που μπορούν να λυθούν άμεσα, ανεξάρτητα από άλλες Υπηρεσίες ή χωρίς νομοθετικές ρυθμίσεις ή γενικότερες κρατικές αποφάσεις, ή χωρίς να απαιτούν μακροχρόνια μελέτη). Μια τέτοια αξιολόγηση πρέπει να γίνεται κατά προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα μέσα στα πλαίσια του γενικότερου προγραμματισμού της Υπηρεσίας.

Ανάλογα με τις αρμοδιότητες της Υπηρεσίας, μια αξιολόγηση των προβλημάτων που έχουν εντοπιστεί περιλαμβάνει συνήθως:

- a. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά: πλάτη εύρους κατάληψης, οδοστρώματος και λωρίδων κυκλοφορίας, οριζόντιες και κατακόρυφες καμπύλες, διοχετευτικές διαρρυθμίσεις κόμβων κ.λ.π.
- b. Φυσική κατάσταση: καταστροφή και φθορά τεχνικών έργων θεμελίωσης οδού, οδοστρωμάτων, ερεισμάτων, πεζοδρομίων, κρασπέδων κ.λ.π.
- c. Σήμανση: οριζόντια ή κατακόρυφη. Τύπος, θέση και κατάσταση κατακόρυφων σημάτων και διαγραμμίσεων
- d. Ασφάλεια: ανάλυση αριθμού και δεικτών ατυχημάτων. Ύπαρξη και κατάσταση προειδοποιητικών πινακίδων, στηθαίων ασφάλειας και άλλων προστατευτικών διατάξεων
- e. Ποιότητα Εξυπηρέτησης: ταχύτητες λειτουργίας, καθυστερήσεις, στάθμη εξυπηρέτησης, αξιοπιστία δρομολογίων δημοσίων συγκοινωνιών
- f. Παραγωγικότητα: π.χ. επιβατοχιλιόμετρα ή επιβάτες που επιβιβάστηκαν ανά οχηματοχιλιόμετρο ή ανά οχηματοώρα ή ανά ώρα οδηγού
- g. Κάλυψη Κόστους: π.χ. ποσοστό των δαπανών λειτουργίας, κατασκευής και προμηθειών που καλύπτεται από τις εισπράξεις εισιτηρίων ή τελών.

Καθορισμός Προτύπων και Πολιτικής

Ανάλογα με τις διαθέσιμες πιστώσεις καθορίζονται τα πρότυπα και η πολιτική για την επιλογή και μελέτη των έργων Διαχείρισης της Κυκλοφορίας. Για τα έργα αυτά απαιτείται ορισμένες φορές ο καθορισμός χαμηλότερων προτύπων από εκείνα του μακροχρόνιου σχεδιασμού, για την άμεση αντιμετώπιση ενός μεγαλύτερου αριθμού άμεσων προβλημάτων.

Κατά το στάδιο αυτό καθορίζεται και η γενική πολιτική που θα ακολουθηθεί κατά την επιλογή και μελέτη των μεμονωμένων έργων Διαχείρισης της Κυκλοφορίας, π.χ. περιοχή μελέτης, στόχοι, είδος προβλημάτων που θα εξεταστούν, κριτήρια επιλογής λύσεων, ενδεικτικές προτεραιότητες, καθοδήγηση σχετικά με τις πιστώσεις που είναι διαθέσιμες για κατασκευή και λειτουργία κ.λ.π.

Πρόγραμμα Εφαρμογής

Σύμφωνα με τις διαθέσιμες και αναμενόμενες πιστώσεις για τα επόμενα χρόνια, για τα οποία γίνεται ο προγραμματισμός, τα έργα διαχείρισης της κυκλοφορίας μπορούν να καταταγούν σε τρεις ομάδες:

1. Έργα που θα εφαρμοστούν εκτός αν παρουσιαστούν δυσκολίες χρηματοδότησης ή άλλες (π.χ. μη αναμενόμενη αντίδραση κοινού)
2. Έργα που θα εφαρμοστούν αν εγκριθούν πρόσθετες πιστώσεις ή αν παρουσιαστούν δυσκολίες στην εφαρμογή έργων της προηγούμενης ομάδας
3. Έργα που αναβάλλονται για επόμενες περιόδους προγραμματισμού

Ακολουθεί ο χρονικός προγραμματισμός για την εφαρμογή μέσα στην εξεταζόμενη περίοδο των έργων της πρώτης ομάδας σύμφωνα με:

- Το χρονικό προγραμματισμό των διαθέσιμων πιστώσεων
- Τον απαιτούμενο χρόνο για τις διαδικασίες ανάθεσης και εκτέλεσης έργων του φορέα
- Την ανάγκη λεπτομερών τεχνικών μελετών ή μελετών επιπτώσεων

- ο Το διαθέσιμο προσωπικό για την επίβλεψη ή εκτέλεση των έργων
- ο Το συντονισμό με άλλα έργα ή διαδικασίες

3.5.2 ΜΕΛΕΤΗ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ

Ανάλυση Προβλημάτων

Ο εντοπισμός και αξιολόγηση των προβλημάτων που έγινε κατά το στάδιο του σχεδιασμού-προγραμματισμού των έργων, προσφέρει ορισμένα στοιχεία για τα υφιστάμενα προβλήματα και τις αιτίες τους, πιθανόν όμως τα στοιχεία αυτά να μην είναι αρκετά για τη λεπτομερή ανάλυση και τη μελέτη ενός συγκεκριμένου έργου. Η συγκέντρωση των αναγκαίων πρόσθετων στοιχείων μπορεί να απαιτήσει και τη διεξαγωγή ερευνών ή μετρήσεων.

Η γραφική παρουσίαση των στοιχείων μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά στην ανάλυση των προβλημάτων. Χάρτες κυκλοφοριακών φόρτων, χρόνων διαδρομής, ατυχημάτων κ.λ.π., ή διαγράμματα συγκρούσεων, βοηθούν ιδιαίτερα στην ανάλυση των προβλημάτων και την επισήμανση των αιτιών τους.

Καθορισμός και Πρώτη Επιλογή Λύσεων

Σε ορισμένες περιπτώσεις, ιδιαίτερα όταν εξετάζεται μόνο μια μεμονωμένη θέση αλλά ένας διάδρομος ή μια ευρύτερη περιοχή, μπορεί στην αρχή να παρουσιάζονται διάφορες δυνατότητες βελτίωσης. Μετά από τον καθορισμό των διάφορων εναλλακτικών λύσεων γίνεται μια πρώτη επιλογή για να διαπιστωθεί κατά πόσο οι λύσεις αυτές είναι πραγματοποιήσιμες από άποψη χρήσεων γης και πυκνοτήτων (π.χ. αρκετή πυκνότητα πληθυσμού για να δικαιολογηθεί η επέκταση μιας λεωφορειακής γραμμής), υφιστάμενου συστήματος μεταφορών, λειτουργικών χαρακτηριστικών,

διαθέσιμου εύρους κατάληψης (για διαπλάτυνση μιας οδού), αντιδράσεων του κοινού κ.λ.π.

Αποτέλεσμα αυτής της πρώτης επιλογής είναι μια ή περισσότερες εναλλακτικές λύσεις για κάθε εξεταζόμενο έργο. Με τη λεπτομερέστερη μελέτη που θα ακολουθήσει στο επόμενο στάδιο οι λύσεις αυτές μπορεί να μεταβληθούν, απορριφθούν ή συνδυαστούν.

Μελέτη, Ανάλυση και Αξιολόγηση Λύσεων

Οι εναλλακτικές λύσεις που επιλέχθηκαν στο προηγούμενο στάδιο μελετούνται, αναλύονται και τέλος αξιολογούνται με διάφορα κριτήρια που συνήθως ανήκουν σε μια ή περισσότερες από τις παρακάτω κατηγορίες:

- ❖ Ποιότητα εξυπηρέτησης (π.χ. στάθμη εξυπηρέτησης ενός στοιχείου οδού, χρόνος μετακίνησης, ταχύτητα)
- ❖ Κυκλοφοριακή ικανότητα (αριθμός οχημάτων ή προσώπων που μπορεί να εξυπηρετηθούν σε μια δεδομένη χρονική περίοδο)
- ❖ Ασφάλεια (δείκτες ατυχημάτων)
- ❖ Κόστος κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας
- ❖ Περιβαλλοντικές επιπτώσεις (θόρυβος, ατμοσφαιρική ρύπανση)

Μέθοδοι ποσοτικής σύγκρισης, όπως οι παρακάτω, μπορεί να χρησιμοποιηθούν για να βοηθήσουν στην αντικειμενική σύγκριση των λύσεων.

- Μέθοδοι οικονομικής ανάλυσης δαπανών και ωφελειών, όπως ο δείκτης εσωτερικής αποδοτικότητας, η καθαρή παρούσα αξία ή ο λόγος ωφελειών /κόστους
- Μέθοδοι ανάλυσης δαπανών /αποτελέσματος

Οι μέθοδοι οικονομικής ανάλυσης, πρέπει να προτιμούνται όπου είναι δυνατή η έκφραση σε χρήμα των κύριων ωφελειών από την εφαρμογή ενός έργου.

Οι μέθοδοι ανάλυσης δαπανών /αποτελέσματος χρησιμοποιούν γενικότερους δείκτες βαρύτητας για τη σύγκριση εναλλακτικών λύσεων ή για τη σύγκριση έργων. Π.χ. αριθμός ατυχημάτων ή αριθμός ωρών καθυστέρησης που αποφεύγονται ανά εκατομμύριο δραχμές που δαπανάται. Το πλεονέκτημα αυτών των μεθόδων είναι ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν και για βελτιώσεις που δύσκολα εκφράζονται σε χρήμα. Το μειονέκτημα τους όμως είναι ότι δεν είναι δυνατός ο συνδυασμός διαφορών δεικτών, οπότε πρέπει να εξετάζονται χωριστά ή να συνδυάζονται με την παραδοχή ενός αυθαίρετου βάρους για κάθε ένα από αυτούς.

Προτεινόμενο Σχέδιο Δράσης

Μετά την επιλογή και την μελέτη της ενδεδειγμένης λύσης για ένα μεμονωμένο έργο, η λύση αυτή προτείνεται για εφαρμογή. Η πρόταση πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερειακά σχέδια κατασκευής ή λειτουργίας, ώστε η λύση να είναι άμεσα εφαρμόσιμη. Επίσης μπορεί να περιλαμβάνει προτάσεις για σταδιακή εφαρμογή ή για ενέργειες που χρειάζονται για να εξασφαλιστεί η υποστήριξη άλλων φορέων ή του κοινού.

Ο τελικός προγραμματισμός και καθορισμός προτεραιοτήτων για τα διάφορα έργα Διαχείρισης της Κυκλοφορίας αποτελεί το έργο των εκλεγμένων αρχών και των διορισμένων εκπροσώπων τους. Την ευθύνη της πρότασης και της ενημέρωσης σχετικά με τις δυνατές εναλλακτικές λύσεις για να βοηθήσει τις τελικές επιλογές να γίνουν σε σωστή και δικαιολογημένη βάση, έχει ο συγκοινωνιολόγος. Παρουσιάσεις στο κοινό και σε άλλες ομάδες ενδιαφερομένων μπορεί να απαιτηθούν για να εξασφαλιστεί η υποστήριξη του έργου από τους χρήστες και η αποδοχή του από τους θιγόμενους.

3.6 ΕΦΑΡΜΟΓΗ -ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ-ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ

Μετά την εφαρμογή των έργων σύμφωνα με το γενικό προγραμματισμό και τις αντίστοιχες μελέτες κάθε έργου, θα πρέπει να γίνεται μια αξιολόγηση των πραγματικών αποτελεσμάτων και μια σύγκριση με εκείνα που αναμένονται από τη μελέτη. Η παραπάνω αξιολόγηση και γενικότερα η μελέτη των αποτελεσμάτων της εφαρμογής ενός έργου μπορεί να οδηγήσει σε περαιτέρω βελτιώσεις.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία ορισμένων, περιοριστικών κυρίως μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας είναι η αυστηρή αστυνόμευση αμέσως μετά την εφαρμογή τους. Π.χ. οι απαγορεύσεις στάθμευσης, και οι ειδικές λωρίδες λεωφορείων απαιτούν αυστηρή αστυνόμευση και δεν πρέπει να εφαρμόζονται αν μια τέτοια αστυνόμευση δεν είναι εφικτή. Έλλειψη της σωστής αστυνόμευσης όχι μόνο μειώνει ή μηδενίζει πλήρως τα αναμενόμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του συγκεκριμένου μέτρου αλλά και δημιουργεί γενικότερα μια νοοτροπία μη συμμόρφωσης προς όλες τις σχετικές απαγορεύσεις, μειώνοντας έτσι την αποτελεσματικότητα κάθε ανάλογου έργου.

4 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Στην ενότητα αυτή επιχειρείται η απογραφή και η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης στην πόλη της Πάτρας αναφορικά με το κυκλοφοριακό.

Όπως συμβαίνει σε όλες τις ελληνικές πόλεις έτσι και στην Πάτρα έχουμε ένα δίκτυο το οποίο δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της κυκλοφορίας, έχουμε ένα μοντέλο μετακινήσεων το οποίο φορτώνει το δίκτυο με πάρα πολλές μετακινήσεις σε Ι.Χ. αυτοκίνητα, έχουμε μέτρια έως κακή οργάνωση του δικτύου, δεν έχουμε αποτελεσματικό έλεγχο, ενώ παράλληλα δεν υπάρχει συντονισμός σε ότι αφορά τα μέτρα και την εφαρμογή της πολιτικής που θα πρέπει να ακολουθηθεί. Όλα αυτά μαζί συμβάλλουν στο να δημιουργείται μια κατάσταση κυκλοφοριακής ασφυξίας και χάους που βιώνουν καθημερινά οι Πατρινοί.

Οι φορείς που εμπλέκονται σε αυτή τη διαδικασία είναι πρώτα από όλα το ΥΠΕΧΩΔΕ που έχει την ευθύνη για τα θέματα που αφορούν το εθνικό οδικό δίκτυο και όπως ξέρουμε μεγάλο κομμάτι του δικτύου της πόλης είναι εθνικό καθώς και για τα θέματα χρηματοδότησης, οι υπηρεσίες της Περιφέρειας που έχουν της ευθύνη της σηματοδότησης και της σήμανσης, το Υπουργείο Μεταφορών το οποίο έχει την ευθύνη για τα θέματα που αφορούν τις αστικές συγκοινωνίες, η τροχαία κ.τ.λ.

Στην Ελλάδα σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στις περισσότερες χώρες της Ευρώπης ή της Αμερικής, η ευθύνη για την κυκλοφοριακή πολιτική δεν ανήκει στο δήμο, αλλά κατακερματίζεται μεταξύ διαφόρων υπηρεσιών όπως αναφέραμε παραπάνω, οι οποίες δεν συντονίζονται μεταξύ τους. Η προσπάθεια συντονισμού γίνεται εκ των ενόντων, μέσα από συσκέψεις ή συνεργασία υπηρεσιών και ανθρώπων αλλά αυτό δεν φτάνει. Έτσι ο δήμος της Πάτρας δεν έχει την ευθύνη επάνω του και κατ' επέκταση δεν έχει τη δυνατότητα αλλά και τους πόρους να σχεδιάσει μια κυκλοφοριακή πολιτική και να την

εφαρμόσει με αποτέλεσμα η Πάτρα να αντιμετωπίζει οξύ κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Ειδικότερα, αυτή τη στιγμή δημιουργούνται προβλήματα στην κίνηση των οχημάτων λόγω της αντιδρόμησης της Ερμού, κυρίως στην συμβολή της με την Καραϊσκάκη. Η αντιδρόμηση της Ερμού είχε προβλεφθεί να ξεκινήσει αμέσως μετά το κλείσιμο της Αγίου Νικολάου για τα έργα της πεζοδρόμησης αυτής. Αυτή τη στιγμή υπάρχουν διάφορες απόψεις όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της αντιδρόμησης της Ερμού, υπάρχουν αρκετές ενστάσεις επαγγελματιών οδηγών οι οποίοι έχουν προτείνει και στο Δήμο η Ερμού να είναι κάθοδος μέχρι την Κορίνθου και άνοδος από εκεί μέχρι και την παραλιακή οδό, κάτι που έχει υιοθετήσει η τροχαία και εξετάζει σοβαρά ο Δήμος.

Δύο είναι τα λειτουργικά προβλήματα που παρουσιάζει η αντιδρόμηση της Ερμού. Το πρώτο εντοπίζεται στη συμβολή της Ερμού με την οδό Καραϊσκάκη. Σε αυτό το σημείο διοχετεύεται η κίνηση των οχημάτων, χωρίς να υπάρχει φωτεινός σηματοδότης, από τις οδούς: Ερμού (άνοδος και κάθοδος από Αγίου Γεωργίου) και Καραϊσκάκη. Η μεγάλη πυκνότητα των οχημάτων δυσκολεύει ούτως ή άλλως τα πράγματα. Η κατάσταση καταντά εξωφρενική καθώς όλα τα οχήματα κατευθύνονται στη συμβολή της Καραϊσκάκη με την Αγίου Νικολάου, όπου ο φωτεινός σηματοδότης μετά βίας επιτρέπει την διέλευση τετράτροχων που μετριούνται στα δάχτυλα του ενός χεριού (δεύτερο πρόβλημα).

Στην κατεύθυνση επίλυσης του προβλήματος, η δημοτική Αρχή έχει δρομολογήσει τρεις παρεμβάσεις που αφορούν : Την αύξηση της διάρκειας του πράσινου σηματοδότη στη συμβολή των οδών Καραϊσκάκη και Αγίου Νικολάου έτσι ώστε να είναι δυνατή η διέλευση περισσότερων οχημάτων, την πεζοδρόμηση της Ερμού από Αγίου Γεωργίου μέχρι Αλ. Υψηλάντου και την κίτρινη διαγράμμιση της Καραϊσκάκη.



Εικόνα 1 Καθημερινά δημιουργούνται προβλήματα στην κίνηση των οχημάτων λόγω της αντιδρόμησης της Ερμού, κυρίως στη συμβολή της με την Καραϊσκάκη

Επίσης, προβλήματα στην κίνηση των οχημάτων δημιουργούνται και στην Ακτή Δυμαίων, που εντείνουν με τη σειρά τους το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης.

Μπορεί Τροχαία και Δημοτική Αστυνομία να φυλάσσουν ως κόρη οφθαλμού την Μαιζώνος (ιδίως έξω από το Δημαρχείο) την Αγίου Νικολάου αλλά και την Κανακάρη εκεί στην διασταύρωση με την Ερμού όμως ξεχνούν ότι το σοβαρό κυκλοφοριακό πρόβλημα της Πάτρας αρχίζει από την Ακτή Δυμαίων.

Ακριβώς από την ΒΕΣΟ και λίγο πριν κοντά στη διασταύρωση με την Ιεροθέου Αρχιεπισκόπου αρχίζει το πρόβλημα. Αιτία ; Η στάθμευση των αυτοκινήτων λόγω ΔΟΥ κ.λ.π. στην Εθνική οδό και στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας πολλές φορές μάλιστα με την ... άδεια των αρχών.

Και αυτό γιατί ουδέποτε διέρχεται από εκεί η Τροχαία, ενώ η Δημοτική Αστυνομία είναι άορατη.



Εικόνα 2 Κατά μήκος της Ακτής Δυμαίων (από την Δ. Υψηλάντους και λίγο πριν κοντά στη διασταύρωση με την Ιεροθέου Αρχιεπισκόπου) δημιουργούνται καθημερινά προβλήματα από την στάθμευση των αυτοκινήτων λόγω Δ.Ο.Υ, ΔΕΗ κ.τ.λ.

Έτσι τα αυτοκίνητα αρχίζουν να συνωθούνται και μια τεράστια ουρά αρχίζει που πυκνώνει και ακολουθεί την κατεύθυνση : Ακτή Δυμαίων – Παπαφλέσσα – Κορίνθου (μέχρι τα Δικαστήρια) ή Ακτή Δυμαίων – Αγίου Ανδρέου μέχρι Αγίου Νικολάου. Στους δρόμους αυτούς επικρατεί καθημερινά ένα πρωτοφανές κομπούζιο, και ενώ όλοι γνωρίζουν την ρίζα του κακού που βρίσκεται στην Ακτή Δυμαίων, εν τούτοις ουδείς ενδιαφέρεται και έτσι χιλιάδες Πατρινοί αλλά και ξένοι (διερχόμενοι) οδηγοί ταλαιπωρούνται αφάνταστα. Πριν από λίγο καιρό μάλιστα ο πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένα Πατρών είχε εγκαλέσει την τροχαία, για τις σταθμεύσεις των αυτοκινήτων στην Ακτή Δυμαίων.

Και όπως διαβάσαμε στον τύπο ο διοικητής της τροχαίας αντέδρασε άμεσα λέγοντας ότι η Αστυνομία εποπτεύει αν υπάρχουν κυκλοφοριακά προβλήματα από τις σταθμεύσεις των οχημάτων, χωρίς ωστόσο να μπορεί να βεβαιώσει παραβάσεις αφού καμία απόφαση δεν αναφέρει ότι απαγορεύεται η στάθμευση.



Εικόνα 3 Ακτή Δυμαίων

Η έλλειψη θέσεων στάθμευσης αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της πόλης. Τα πάρκιν στην πόλη μας είναι ελάχιστα. Τα αυτοκίνητα εξαναγκάζονται να καταλαμβάνουν τους στενούς δρόμους που είναι για τα αυτοκίνητα που κινούνται και τα στενά πεζοδρόμια που έπρεπε να είναι αποκλειστικά για τους πεζούς. Η λειτουργία του πάρκιν που δημιουργήθηκε στην Ακτή Δυμαίων με την προοπτική οι Πατρινοί να αφήνουν εκεί τα αυτοκίνητά τους και να μπαίνουν στο κέντρο της πόλης με μίνι μπάς δεν έχει καταφέρει να δώσει ανάσα στο κέντρο της πόλης. Η κλίμακα του πάρκιν είναι πολύ μικρή για να επηρεάσει την κυκλοφορία της πόλης. Ακόμη και να γεμίσει δεν θα έχουμε ένα σοβαρό αποτέλεσμα. Παρόλα αυτά θα πρέπει να επικροτήσουμε την προσπάθεια αυτή της Δημοτικής Αρχής για δωρεάν πάρκινγκ στην Ακτή Δυμαίων, με στόχο να διαμορφωθούν στο μέλλον κι άλλοι αντίστοιχοι χώροι στάθμευσης ώστε να έχουμε ένα σοβαρό αποτέλεσμα.



Εικόνα 4 Η κλίμακα του Δημοτικού Πάρκιν στην Ακτή Λυμαίων είναι πολύ μικρή για να επηρεάσει την κυκλοφορία της πόλης

Το πρόβλημα έρχεται να εντείνει ακόμη περισσότερο η εφαρμογή του προεδρικού διατάγματος που απαγορεύει την δημιουργία στεγασμένων πάρκιν στο κέντρο της πόλης. Σαφώς θα πρέπει να προχωρήσουν τα κλειστά πάρκιν και ήδη το προεδρικό διάταγμα έχει κάνει ζημιά σε αυτό το θέμα, γιατί υπήρχαν δεσμευμένα οικόπεδα για πάρκιν από το Σχέδιο Πόλης και ήρθε κάποια στιγμή το Π.Δ. απελευθέρωσε αυτά τα οικόπεδα, χτίστηκαν, έγιναν εμπορικά κέντρα στη θέση τους και επομένως αυτό που ήταν εν δυνάμει δυναμικό στάθμευσης εκτός δρόμου στο κέντρο, σήμερα δεν υπάρχει. Ελπίζουμε πως πολύ σύντομα το Π.Δ. θα αλλάξει ώστε να βρεθούν άλλα οικόπεδα τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για χώρους στάθμευσης.

Επίσης ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα που παρουσιάζει αυτή τη στιγμή το οδικό δίκτυο της πόλης είναι η κακή και σε πολλές περιπτώσεις ανύπαρκτη σηματοδότηση. Η σηματοδότηση ως βοηθητικό μέσο κυκλοφορίας είναι δυστυχώς ελλιπέστατη.

Συγκεκριμένα υπάρχουν αρκετές επικίνδυνες διασταυρώσεις – καρμανιόλες στις οποίες επανειλημμένως έχουν σημειωθεί τροχαία ατυχήματα ή σε άλλες που οι οδηγοί πρέπει να έχουν

την τύχη με το μέρος τους όταν πρόκειται να τις διασχίσουν. Κατ' αρχήν δεν καλύπτεται η συμβολή των οδών Ανθείας και Ευβοίας, ούτε φυσικά η διασταύρωση στο κουκούλι. Ακόμη έχουν τοποθετήσει σηματοδότη στη διασταύρωση Κορίνθου και Φαβιέρου, τη στιγμή που το πρόβλημα υπήρχε και υπάρχει στη συμβολή των οδών Νόρμαν και Κορίνθου.

Ατελείωτα είναι τα αιτήματα που έχουν κατατεθεί στο Δήμο Πατρών για τοποθέτηση σηματοδότη, όχι μόνο από φορείς αλλά και από δημότες που διαπιστώνουν τον κίνδυνο.

Στα επικίνδυνα σημεία συμπεριλαμβάνεται και η συμβολή των οδών Ηρώων Πολυτεχνείου και Κανελλοπούλου, καθώς εκεί παρατηρείται το φαινόμενο να έχει στόπ όποιος κατεβαίνει από Κανελλοπούλου για να βγει στην Ηρώων Πολυτεχνείου, αλλά κι εκείνος που κινείται από δεξιά στην παραλιακή από την πλαζ προς το κέντρο. Τα παράλληλα στοπ ουσιαστικά προειδοποιούν για την επικινδυνότητα της διασταύρωσης, φαίνεται όμως ότι αυτό δεν ήταν τόσο ισχυρό για να πείσει την Περιφέρεια ότι χρειάζεται φανάρι.

Γεγονός είναι πάντως ότι τα νέα φανάρια που τοποθετούνται δεν λύνουν το πρόβλημα, κι αυτό γιατί όλο το δίκτυο σηματοδότησης της πόλης είναι πεπαλαιωμένο γι' αυτό και συχνά αντικρίζουμε σηματοδότες εκτός λειτουργίας. Πολλοί σηματοδότες λειτουργούν χωρίς να υπάρχει προγραμματισμός ως προς το χρόνο που αναμοσβήνουν.

Ενδεικτικό της κατάστασης είναι ότι χωρίς πρόγραμμα αναμοσβήνουν το 30% των φαναριών της Πάτρας. Η εκτίμηση ανήκει στο Δήμο Πατρέων που εισπράττει καθημερινά τα παράπονα αυτοκινητιστών.



Εικόνα 5 Ο φωτεινός σηματοδότης στη συμβολή Καραϊσκάκη και Αγίου Νικολάου μετά βίας επιτρέπει την διέλευση τετράτροχων, που μετριοούνται στα δάχτυλα του ενός χεριού.

Η Πάτρα είναι σήμερα κυκλοφοριακά εχθρική προς τους πολίτες της και τους επισκέπτες της, τους πεζούς. Η κίνηση των πεζών στα στενά, γεμάτα εμπόδια και λακκούβες πεζοδρόμια είναι όχι μόνο δυσάρεστη αλλά και επικίνδυνη. Υπάρχουν πάρα πολλοί δρόμοι που δεν διαθέτουν καν πεζοδρόμιο. Δεν έχουν δημιουργηθεί αρκετές ζώνες πεζών ούτε στο κέντρο ούτε στις συνοικίες.

Οι σημερινές αστικές συγκοινωνίες δεν εξυπηρετούν τον πολίτη όπως θα έπρεπε. Η συχνότητα των δρομολογίων αλλά και η ποιότητα των λεωφορείων βρίσκονται σε τέτοια κατάσταση ώστε να χρησιμοποιούνται από μία μικρή μερίδα πολιτών. Γενικά οι σημερινές αστικές συγκοινωνίες δεν είναι ελκυστικές.

Ακόμη τα υπό εκτέλεση έργα εντείνουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης. Και τούτο διότι έχουν ως συνέπεια την κατάληψη μεγάλου τμήματος του οδοστρώματος, ίσως μεγαλύτερου απ' ό,τι πραγματικά χρειάζεται.

Οι δρόμοι μετατρέπονται για μεγάλα χρονικά διαστήματα σε εργοτάξια αφού εργαλεία και υλικά αποθηκεύονται στο

οδόστρωμα και όχι σε ειδικούς χώρους όπως θα έπρεπε. Επίσης θα πρέπει να πιεσθούν οι εργολάβοι να αποκαθιστούν κάθε φορά τις ζημιές κατά τμήματα και όχι να περιμένουν την ολοκλήρωση του έργου με αποτέλεσμα μεγάλα τμήματα του οδικού δικτύου να παραμένουν κλειστά και να δυσχεραίνουν την διέλευση των οχημάτων.



Εικόνα 6 Τα έργα που εκτελούνται για την ανακατασκευή της Πλατείας Γεωργίου εμποδίζουν την κίνηση τόσο των αυτοκινητιστών όσο και των πεζών.

Τέλος δεν θα πρέπει να ξεχνάμε τα προβλήματα που δημιουργούν και οι Λαϊκές Αγορές. Τώρα πλέον μαζί με τις Νόμιμες Λαϊκές Αγορές, γύρω από αυτές λειτουργούν και οι παράνομες οι οποίες καταλαμβάνουν τριπλάσιο χώρο από αυτόν που ορίζει ο νόμος. Το αποτέλεσμα είναι να αποκόπτονται μεγάλα τμήματα του οδικού δικτύου, να απομονώνονται ολόκληρες συνοικίες και να δημιουργείται κυκλοφοριακό χάος.

5 ΕΡΕΥΝΑ - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Για την καλύτερη μελέτη του θέματος, προσπαθήσαμε μέσα στα πλαίσια αυτής της εργασίας να συγκεντρώσουμε και να καταγράψουμε τις θέσεις, τις προτάσεις αλλά και τα παράπονα των φορέων που εμπλέκονται άμεσα στο κυκλοφοριακό (ταξί, λεωφορεία αστικά – υπεραστικά), αλλά και των Αρχών (Δημοτικοί παράγοντες, Νομαρχία, Περιφέρεια, Τροχαία) που είναι αρμόδιες για το συγκεκριμένο θέμα, και τις απόψεις των οποίων παραθέτουμε στην ενότητα αυτή.

5.1 ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΤΑΞΙ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ

Όλοι γνωρίζουμε ότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα είναι μεγάλο στην πόλη μας και ότι όσο περνάει ο καιρός όλο και μεγαλώνει, με αποτέλεσμα η κατάσταση να γίνεται αφόρητη έως τραγική. Εξαιτίας του ταλαιπωρούνται αφάνταστα οι πολίτες καθώς και οι διερχόμενοι, είτε αυτοί είναι από την ευρύτερη περιοχή, είτε είναι Ευρωπαίοι τουρίστες που λόγω του λιμανιού καταφθάνουν και χιλιάδες την ημέρα, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.

Αυτό όπως προαναφέραμε οι πολίτες το γνωρίζουν, διερωτώμεθα όμως εάν οι αρμόδιοι το γνωρίζουν. Στηριζόμενοι στην συμπεριφορά τους μάλλον όχι.

Δυστυχώς καταλήγουμε σε αυτό το συμπέρασμα διότι παρά τις διαμαρτυρίες των πολιτών και την κατάθεση πολλές φορές προτάσεων από διάφορους φορείς για να επιλυθεί το πρόβλημα, κανείς δεν ασχολείται πραγματικά και το αποτέλεσμα είναι ένα πραγματικό χάος.

Παρακάτω αναφέρουμε ποιες είναι κατά την γνώμη μας οι αιτίες που δημιουργούν το πρόβλημα, με την ελπίδα ότι κάποιος αυτή τη φορά θα αναλάβουν τις ευθύνες τους.

1) Ασυδοσία των Εργολάβων

Εκτελούν τις εργασίες τους χωρίς προγραμματισμό και οργάνωση, σαν αυτά τα έργα να γίνονται σε έρημη τοποθεσία

και όχι σε μία πόλη, προκαλώντας έτσι ίσως μεγαλύτερο πρόβλημα. Παρατηρείται ακόμη το φαινόμενο ότι ενώ το έργο τελειώνει και ο δρόμος δίνεται στην κυκλοφορία, μετά από λίγες ημέρες οι εργασίες και πάλι ξαναρχίζουν. Εδώ δημιουργούνται και ερωτηματικά που πρέπει κάποτε να απαντηθούν. Τα έργα τις περισσότερες φορές μένουν ημιτελή και το αποτέλεσμα είναι με την πρώτη βροχή οι δρόμοι να μετατρέπονται σε χείμαρρους με όλα τα δυσάρεστα αποτελέσματα. Επίσης, τελείως απρογραμμάτιστα και αδιαφορώντας για τις επιπτώσεις αποκλείουν ολόκληρες συνοικίες, αφού κλείνουν ταυτόχρονα όλες τις προσβάσεις προς αυτές (π.χ. κλείσιμο της Αθηνών και της Έλληνος Στρατιώτου συγχρόνως ,κάνοντας αδύνατη την πρόσβαση στις Βόρειες Συνοικίες).

2) Λαϊκές Αγορές

Παράλληλα με τις Νόμιμες Λαϊκές Αγορές λειτουργούν και οι παράνομες οι οποίες καταλαμβάνουν πολύ μεγαλύτερο χώρο από αυτόν που ορίζει νομός. Το αποτέλεσμα είναι γνωστό : αποκλεισμός και πάλι ολόκληρων περιοχών.

3) Διπλοπαρκάρια :

Εδώ την ευθύνη μαζί με τους αρμόδιους την έχουμε και εμείς, οι πολίτες που με την συμπεριφορά μας ταλαιπωρούμε ο ένας τον άλλον. Επίσης η κακή τοποθέτηση , χωρίς μελέτη από ότι φαίνεται των κάδων απορριμμάτων (γωνίες των δρόμων κ.τ.λ.), η κακή σήμανση (έλλειψη πινακίδων ή λάθος σημείο τοποθέτησης), η κατάληψη με παράνομα παρκαρισμένα αυτοκίνητα των στάσεων των λεωφορείων που εκ των πραγμάτων για να γίνει η επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών κλείνει τελείως η κυκλοφορία.

Επιπλέον η κατάληψη των Σταθμών Ταξί που έχει σαν αποτέλεσμα να γυρίζουν τα οχήματα ασκόπως αναζητώντας χώρο στάθμευσης, δημιουργώντας με την σειρά τους κυκλοφοριακό πρόβλημα. Τώρα τελευταία μάλιστα έχουν δημιουργηθεί και πρακτορεία υπεραστικών ΚΤΕΛ σε κεντρικούς δρόμους της πόλης, όπως στην Όθωνος Αμαλίας , με αποτέλεσμα να βλέπουμε ολόκληρες ώρες διπλοπαρκαρισμένα λεωφορεία να περιμένουν να αναλάβουν δρομολόγια.

Αυτές είναι οι κυριότερες αιτίες που έχουν φέρει την κατάσταση σε αυτό το τραγικό σημείο. Το πρόβλημα θα μπορούσε να ήταν και χειρότερο εάν η Τροχαία δεν έκανε υπεράνθρωπες προσπάθειες για να βελτιώσει την κατάσταση. Οφείλουμε να αναγνωρίσουμε τον αγώνα των Αξιωματικών, αλλά και των απλών Αστυνομικών που δίνουν καθημερινή μάχη. Αλλά και εδώ υπάρχει πρόβλημα, αφού με αχαρακτήριστες αποφάσεις αποσπών προσωπικό από την Τροχαία με μεταθέσεις σε άλλες περιοχές, γεγονός που αποδυναμώνει την υπηρεσία και κάνει το έργο της πιο δύσκολο.

Για την βελτίωση της κατάστασης προτείνουμε :

α) Τον έλεγχο των εργολάβων από ειδική επιτροπή, η οποία να προγραμματίζει τα έργα και να επιβλέπει την κατασκευή τους. Επίσης τα υλικά και τα μηχανήματα που χρησιμοποιούνται στα έργα να φυλάσσονται σε ειδικούς αποθηκευτικούς χώρους μετά το πέρας των εργασιών προκειμένου να μειώνεται στο ελάχιστο η κατάληψη του δρόμου, για το υπόλοιπο της ημέρας.

β) Τον περιορισμό των Λαϊκών Αγορών στους χώρους που έχουν εγκριθεί γι' αυτό το σκοπό. Σωστή θα ήταν και η απομάκρυνση των παράνομων πωλητών και η καθιέρωση αστυνομικής δύναμης που να επιβλέπει τον χώρο.

γ) Οργάνωση και ενίσχυση της περιφέρειας Δημοτικής Αστυνομίας με αντικείμενο την επίβλεψη της σωστής στάθμευσης των οχημάτων.

δ) Απομάκρυνση από το κέντρο της πόλης των πρακτορείων Υπεραστικών λεωφορείων (Τρίπολης, Άμφισσας κ.τ.λ.).

ε) Αστυνόμευση των στάσεων των λεωφορείων καθώς και των σταθμών ταξί. Ειδικότερα να τοποθετηθούν ειδικά καουτσούκ στους σταθμούς ταξί της πόλης μας με φωσφορίζοντα σήματα, ούτως ώστε να γίνονται εύκολα αντιληπτά και να αποφεύγουν να παρκάρουν τα Ι.Χ.

Αυτό είναι απαραίτητο να γίνει γιατί η σημερινή κατάσταση είναι απαράδεκτη αφού όλοι οι σταθμοί είναι κατειλημμένοι από Ι.Χ., με αποτέλεσμα να μην βρίσκουν τα ταξί χώρο στάθμευσης στις αφετηρίες τους και αναγκάζονται να τριγυρίζουν ασκόπως στην πόλη δημιουργώντας με την σειρά τους κυκλοφοριακό πρόβλημα αφενός και αφετέρου δεν μπορούμε σαν επαγγελματίες να δουλέψουμε αλλά και οι πολίτες να ταλαιπωρούνται κατά την ώρα της αιχμής, αφού τα ταξί απουσιάζουν από τους φυσικούς τους χώρους.

στ) Ενίσχυση της δύναμης της Τροχαίας για να μπορέσει έτσι να ανταπεξέλθει στις αυξημένες υποχρεώσεις της, λόγω των μεγάλων έργων που γίνονται στην πόλη μας.

ζ) Να μονοδρομηθούν ορισμένοι δρόμοι προς διευκόλυνση της κυκλοφορίας.

η) Να μετατραπεί η Όθωνος Αμαλίας σε δρόμο διπλής κατευθύνσεως, ταχείας κυκλοφορίας με παράλληλη απαγόρευση στάθμευσης και στις δύο πλευρές.

θ) Να επισπευσθούν οι εργασίες για την δημιουργία της Μικρής Περιμετρικής και να δημιουργηθούν Δημοτικά Πάρκιν προς εξυπηρέτηση των πολιτών.

ι) Να γίνει επέκταση της κίτρινης διαγράμμισης και σε άλλους κεντρικούς δρόμους, ειδικότερα όμως στην Μαιζώνας και επι της αριστερής πλευράς από την Καρόλου, έως και την Παπαφλέσσα.

Σύμφωνα με ανακοίνωση που εξέδωσε ο κ. Σκέντζος, πρόεδρος του συλλόγου Ιδιοκτητών Ταξί τονίζει :

« Τώρα εξηγείται γιατί η Πάτρα είναι η πιο μίζερη και αναχρονιστική πόλη που από μέρα σε μέρα βυθίζεται στην κακομοιριά και αναρχία με αποτέλεσμα οι κάτοικοί της να χάνουν την αυτοπεποίθηση και ενεργητικότητά τους και δυστυχώς να αποδέχονται τελικά αυτή την άρρωστη κατάσταση.

Η εξήγηση είναι ότι οι φορείς και οι κοινωνικές ομάδες εγωιστικά κοιτάζουν τα συμφέροντά τους και απαιτούν από την συντεταγμένη πολιτεία και τα θεσμοθετημένα όργανά της να τα στηρίζουν, άσχετα αν αυτό είναι παράνομο και βλάπτει όλες τις άλλες κοινωνικές ομάδες.

Συγκεκριμένα ζητάμε από την Τροχαία να παρανομεί η ίδια και να επιτρέπει την παράνομη στάθμευση στο κέντρο της πόλης, μετατρέποντάς το σε άναρχο πάρκιγκ διότι έτσι εξυπηρετούνται τα συμφέροντα ορισμένων. Και με τα συμφέροντα των άλλων τι γίνεται; Τι γίνεται με τα συμφέροντα των μεταφορέων προσώπων και αγαθών και των πολιτών που συναλλάσσονται μαζί τους. Πρέπει και εμείς να πιέσουμε την Τροχαία να εξαντλεί την αυστηρότητά της και να εφαρμόζει το νόμο όπως εμάς συμφέρει ;

Κακά τα ψέματα δεν πρέπει να μοιράζουμε εύσημα ή κατάρες στην εν λόγω υπηρεσία, κατά πως συμφέρει εμάς κοιτάζοντας μόνο τα στενά συντεχνιακά μας συμφέροντα.

Στηρίζουμε λοιπόν την Τροχαία και ζητάμε την ενίσχυσή της με προσωπικό και υλικοτεχνικά μέσα ούτως ώστε να ανταπεξέλθει στο δύσκολο έργο της.

Ζητάμε από την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τους Φορείς να κάνουν το ίδιο και όχι να την μετατρέπουμε σε εξιλαστήριο θύμα και να της φορτώνουμε εμείς τις δικές μας αδυναμίες και παραλήψεις.

Όσοι ασχολούμαστε με τα κοινά γνωρίζουμε ότι η Τροχαία και ο Διοικητής της με λόγο και έργο βοηθάει στην ανάπτυξη ποιότητας ζωής των πολιτών, αρκεί να συνεχίσει με τον επαγγελματισμό που έχει, την διευκόλυνση των πολιτών και την εφαρμογή των νόμων, λαμβάνοντας υπ' όψιν τον παράγοντα άνθρωπο και τα προβλήματά του».

5.2 ΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΠΑΤΡΩΝ

Παράγοντας του Αστικού ΚΤΕΛ της περιοχής Πατρών, αναφέρει σχετικά με το κυκλοφοριακό τα εξής :

- Τι προβλήματα αντιμετωπίζεται σαν Αστικό ΚΤΕΛ και που οφείλονται αυτά ;

« Τα αστικά λεωφορεία δεν μπορούν να περάσουν από τους δρόμους εξαιτίας κυρίως της παράνομης στάθμευσης με αποτέλεσμα τα δρομολόγια να μην ανταποκρίνονται στις ώρες τους να έχουν καθυστερήσεις και ως εκ τούτου να ταλαιπωρούνται οι πολίτες-επιβάτες. Ο αριθμός των αυτοκινήτων συνεχώς αυξάνεται, από το 1992 μέχρι σήμερα έχουν βγει εξήντα χιλιάδες καινούργιες πινακίδες στην Πάτρα. Αυτά τα αυτοκίνητα δεν έχουν που να σταθμεύσουν με αποτέλεσμα να γυρνάνε ασκόπως στην πόλη δημιουργώντας έτσι κυκλοφοριακό πρόβλημα».

- Έχουν γίνει κάποια βήματα για την καλύτερευση της κατάστασης ;

«Πρώτα απ' όλα την αρμοδιότητα για τα θέματα που αφορούν το κυκλοφοριακό την έχει κυρίως ο Δήμος και η Τροχαία. Και εμείς και οι ταξιτζήδες που είναι και αυτοί επαγγελματίες και έχουμε ουσιαστικά τα ίδια προβλήματα κάνουμε συνεχώς παρεμβάσεις προς τον Δήμο, προς τον Εμπορικό Σύλλογο προκειμένου να μην κατεβάζουν οι έμποροι τα αυτοκίνητά τους στο κέντρο, παντού αλλά δυστυχώς η νοοτροπία είναι υπέρ του Ι.Χ., πλήρης υπέρ του Ι.Χ. στην Πάτρα. Έχουμε την φιλοσοφία να κατεβαίνουμε στο κέντρο της πόλης με το Ι.Χ. επιβαρύνοντας έτσι το κυκλοφοριακό».

- Ποια είναι η άποψή σας για το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης που πολύ σύντομα επανέρχεται στην πόλη;

«Η προσωπική μου γνώμη είναι ότι το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης, δηλαδή τα παρκόμετρα δεν θα δώσουν λύση στο πρόβλημα. Και τούτο διότι οι περισσότεροι, προκειμένου να αποφύγουν το κόστος της στάθμευσης θα κατεβαίνουν στο κέντρο της πόλης δυο τρεις μαζί με ένα Ι.Χ. , ο ένας θα γυρίζει ασκόπως στην πόλη με το αυτοκίνητο δημιουργώντας κυκλοφοριακό πρόβλημα μέχρι οι υπόλοιποι να

τελειώσουν τις δουλείες τους. Για μένα προσωπικά η μόνη λύση πάνω στο πρόβλημα είναι τα Πάρκιν. Τα υπόλοιπα μέτρα θα έρθουν μετά».

- Πόσο έχουμε μείνει πίσω από την εφαρμογή του Προεδρικού Διατάγματος που απαγορεύει την δημιουργία των στεγασμένων πάρκιν στο κέντρο;

«Αυτά είναι αστειότητες. Υπόγειο πάρκιν αυτή τη στιγμή υπάρχει κάτω από την Βουλή των Ελλήνων για να εξυπηρετούνται οι βουλευτές αλλά και οι εργαζόμενοι, το οποίο χωράει γύρω στα επτακόσια με οχτακόσια αυτοκίνητα. Ας μου πει λοιπόν κάποιος εάν το συγκεκριμένο πάρκιν επηρεάζει δυσμενώς το κυκλοφοριακό στην Αθήνα ή αν βοηθάει την κυκλοφορία στο Σύνταγμα. Μόνο με τη κατασκευή υπογείων πάρκιν θα έχουμε σοβαρά αποτελέσματα.

Όσο τα Ι.Χ. αυτή τη στιγμή δεν έχουν χώρο να σταθμεύσουν και οι δρόμοι χωράνε χίλια αυτοκίνητα και κυκλοφοράνε πέντε χιλιάδες, μοιραίο είναι να μην μπορεί να λυθεί το κυκλοφοριακό. Δυστυχώς, στην Ελλάδα οι δρόμοι έχουν γίνει όχι για να κυκλοφορούν τα αυτοκίνητα αλλά για να σταθμεύουν τα αυτοκίνητα».

- Ένα μεγάλο πάρκιν στα υπόγεια της πλατείας Γεωργίου θα έδινε μια λύση ;

«Δεν νομίζω πως έχει ιδιαίτερη αξία να συζητάμε κάτι τέτοιο γιατί δεν υπάρχει πλέον καμία τέτοια πρόβλεψη. Πάντως νομίζω ότι όλη αυτή η φιλοσοφία έχει να κάνει με οικονομικές, πολεοδομικές και άλλες παραμέτρους. Ναι μεν είναι βάσιμες κάποιες ανησυχίες που λένε αν γεμίσουμε την κεντρική περιοχή με πάρκιν, λογικά θα προσελκυσθούν περισσότερα αυτοκίνητα, αλλά από την άλλη όπως αναφέραμε και προηγουμένως, αν θεωρητικά μπορούσε να φτιαχτεί κάτι τέτοιο και π.χ. αν 500 αυτοκίνητα στάθμευαν εκεί, αυτό θα ισοδυναμούσε με την δυνατότητα στάθμευσης που έχουν 10 οικοδομικά τετράγωνα, άρα άνετα σε μια περιοχή γύρω από την πλατεία Γεωργίου θα μπορούσαν να εφαρμοστούν περιορισμοί, μέτρα ήπιας κυκλοφορίας, ή πεζοδρομήσεις. Και δεν ξέρω πραγματικά γιατί αυτή η κατάσταση θα ήταν χειρότερη από αυτή που ισχύει σήμερα».

- Ανάσα στο κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης θα αποτελούσε και η αναβάθμιση των αστικών συγκοινωνιών. Έχουν γίνει κάποια βήματα προς αυτήν την κατεύθυνση;

«Έχουν ήδη γίνει κάποιες ενέργειες γι' αυτό το σκοπό όπως η αγορά νέων λεωφορείων για την ανανέωση του στόλου και παράλληλα η αναβάθμιση ορισμένων γραμμών όπου παρατηρείται υψηλή κίνηση. Ωστόσο, δεν νομίζω να έχουμε ένα θετικό αποτέλεσμα. Άλλωστε και στην Αθήνα αλλάζανε οι συγκοινωνίες, κατασκευάστηκε το μετρό και παρόλα αυτά το κυκλοφοριακό εξακολουθεί να ταλαιπωρεί τους Αθηναίους. Αυτό που ίσως θα έδινε λύση στο πρόβλημα είναι η μετεγκατάσταση και συνένωσή των αφετηριών των αστικών λεωφορείων, αλλά δυστυχώς δεν υπάρχει ο απαιτούμενος χώρος για να γίνει κάτι τέτοιο προς το παρόν. Πριν από τέσσερα χρόνια η αφετηρία του έξι ήταν στην Κανακάρη, την αλλάζανε και την μεταφέρανε στην Καρόλου με αποτέλεσμα το λεωφορείο που έρχεται από το Νοσοκομείο μπαίνει στην Πάτρα, γυρνάει γύρω γύρω, έρχεται στην αφετηρία, ξαναφεύγει από την αφετηρία και γυρνάει πάλι γύρω γύρω για να πάει στο Νοσοκομείο επιβαρύνοντας έτσι το κυκλοφοριακό. Και η αφετηρία των Βραχνεϊκών αρχικά ήταν στην Όθωνος Αμαλίας και τώρα έχει έρθει εδώ και να πως επιβαρύνεται η κίνηση. Μας εξαναγκάσανε να φύγουμε δίπλα από τη Γούναρη κάτω στο λιμάνι που ήμασταν αρχικά, και τώρα τα λεωφορεία διασχίζουν την Αγίου Ανδρέου. Αυτό δημιουργεί προβλήματα και σε εμάς, γιατί θέλουμε περισσότερα λεωφορεία αφού αργούνε, αλλά και την Αγίου Ανδρέου την φορτώνουμε με περισσότερα αυτοκίνητα. Γι' αυτό η μετεγκατάσταση και η συνένωση των αφετηριών θα βελτίωνε πάρα πολύ την κατάσταση».

- Πώς κρίνεται το έργο της Τροχαίας;

«Παρά τις φιλότιμες προσπάθειες που κάνει, η Τροχαία αδυνατεί να δώσει λύση στο πρόβλημα. Δεν επαρκεί το ανθρώπινο δυναμικό και τα μέσα που διαθέτει για να καλύψει τις αυξημένες ανάγκες. Είναι λίγα τα άτομα και ως εκ τούτου δεν προλαβαίνουν να αστυνομεύσουν όλα τα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία παρουσιάζεται εντονότερα το

πρόβλημα τις ώρες αιχμής. Καθόλου δύναμη επίσης δεν έχει και η Δημοτική Αστυνομία η οποία είναι σχεδόν ανύπαρκτη».

5.3 ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΠΑΤΡΩΝ

Ο Πρόεδρος του Υπεραστικού ΚΤΕΛ κ. Κουρμπανάς καταθέτει αναφορικά με το κυκλοφοριακό της Πάτρας τα εξής:

- Σε ποια σημεία του οδικού δικτύου αντιμετωπίζεται προβλήματα και γιατί ;

« Σε όλο το ενδονομαρχιακό δίκτυο υπάρχουν προβλήματα γιατί οι δρόμοι είναι στενοί, τα αυτοκίνητα είναι μεγάλα και η κυκλοφορία έχει πολλαπλασιαστεί. Επίσης, τα δέντρα που είναι δίπλα στα ερείσματα των δρόμων έχουν μεγαλώσει και κανένας δεν φροντίζει να τα κόψει, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται σε καθημερινή βάση προβλήματα ».

- Πώς παρεμβαίνουν οι αρμόδιες Αρχές προκειμένου να καλυτερεύσουν την κατάσταση ;

« Δυστυχώς η διοίκηση δεν παρεμβαίνει. Οι δρόμοι έχουν παραμείνει στα ίδια χάλια που ήταν και παλιά για να μην πο προπολεμικά. Γίνονται κάποιες παρεμβάσεις αλλά δυστυχώς στην Ελλάδα ξεκινάνε να φτιάξουν ένα δρόμο και δεν τον τελειώνουν. Πόσα χρόνια έχει αρχίσει η Πατρών Καλαβρύτων; Και αυτό συμβαίνει αφενός γιατί δεν υπάρχουν τα απαιτούμενα κονδύλια και αφετέρου γιατί δεν γίνονται σωστά οι δημοπρασίες των έργων, δίνονται μεγάλες εκπτώσεις και μετά τα εγκαταλείπουν, ζητάνε αναπροσαρμογές τιμών και ένα σωρό άλλα πράγματα που ακούγονται σε καθημερινή βάση στα ραδιόφωνα και στις τηλεοράσεις».

- Έχετε κάνει κάποιες προτάσεις προς τις αρμόδιες Υπηρεσίες για την βελτίωση της κατάστασης ;

« Έχουμε ζητήσει επανειλημμένως να καθαρίσουνε τα δέντρα και δεν έχουν καθαριστεί πουθενά. Αν αυτή τη στιγμή πούμε ότι πρέπει σε κάποιους δρόμους να συναντηθούνε δύο λεωφορεία εν κινήσει, δηλαδή το ένα να ανεβαίνει και το άλλο να κατεβαίνει, δεν είναι δυνατόν να περάσουν. Αυτά σχετικά με το επαρχιακό δίκτυο. Όσον αφορά το Εθνικό γίνονται κάποιες

παρεμβάσεις στα κλαδιά, αλλά και πάλι υπάρχουν κλαδιά. Σε πολλά σημεία του Εθνικού δικτύου τα αυτοκίνητα λόγω του μεγέθους τους χτυπάνε πάνω σε κλαριά εάν ξακρίσουνε ή ακόμα και σε πινακίδες που τοποθετούνται για τη σήμανση, οι οποίες προεξέχουν προς το δρόμο με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα. Ενώ το σωστό θα ήταν, να ανεβαίνει η κολόνα της πινακίδας δίπλα στο δρόμο και να τσακίζει προς τα έξω ούτως ώστε να μην εμποδίζει την διέλευση των οχημάτων».

- Ποια είναι η άποψή σας για το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης ;

« Πιστεύω ότι θα διευκολύνει και τους καταστηματάρχες και το αγοραστικό κοινό αρκεί να το σεβαστούμε και να το εφαρμόσουμε, ενώ παράλληλα θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα για τους μόνιμους κατοίκους του κέντρου».

- Στην Αθήνα όμως που εφαρμόστηκε το συγκεκριμένο μέτρο θεωρήθηκε αντισυνταγματικό.

«Αντισυνταγματικό ήταν ότι δεν μπορούσε να επιβάλλει πρόστιμο η ιδιωτική επιχείρηση. Δημοτική όμως επιχείρηση, του Δήμου υπάλληλος μπορεί να επιβάλλει πρόστιμο. Πέρα όμως από το συγκεκριμένο μέτρο θα πρέπει να βρεθούν χώροι στάθμευσης των Ι.Χ., αν θέλουμε να έχουμε ένα σοβαρό αποτέλεσμα. Και εμείς αντιμετωπίζουμε πρόβλημα στάθμευσης. Έχουμε βέβαια δύο μεγάλους χώρους έναν στην Ακτή Δυμαίων και έναν στη Νόρμαν και Όθωνος Αμαλίας (στο πρώην εργοστάσιο των μύλων Αγίου Γεωργίου) αλλά και πάλι δεν αρκούν γιατί τα αυτοκίνητα είναι πολλά και μεγάλα».

- Έχουν γίνει κάποια βήματα για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του Υπεραστικού ΚΤΕΛ ;

«Από την πρώτη Γενάρη μέχρι σήμερα έχουν έρθει τριάντα καινούργια λεωφορεία, και αυτό είναι κάτι που φαίνεται. Πρέπει όμως παράλληλα και η αστική συγκοινωνία με την ανανέωση των οχημάτων της να αναβαθμιστεί. Η ανάπτυξη κυρίως της αστικής συγκοινωνίας είναι αναγκαία προϋπόθεση για να υπάρξει κυκλοφοριακή ανακούφιση στην πόλη. Βέβαια για να συμβεί αυτό θα πρέπει εκεί που περνάει το λεωφορείο να είναι ο δρόμος ελεύθερος, να μην παρεμποδίζεται η διέλευσή του από

σταθμευμένα Ι.Χ., έτσι ώστε να έχουμε μία τακτική και γρήγορη συγκοινωνία. Μία αστική συγκοινωνία που να εξυπηρετεί και να διευκολύνει τον πολίτη ως προς τις μετακινήσεις του ούτως ώστε να γίνει βίωμα του Πατρινού ότι δεν πρέπει να κατεβάζει το αυτοκίνητό του στο κέντρο».

- Πως κρίνεται το έργο της Τροχαίας ;

«Η Τροχαία καταβάλλει προσπάθειες για να διευκολύνει τους πολίτες και να εφαρμόσει τους νόμους, αλλά μην ξεχνάμε ότι και αυτοί είναι άνθρωποι. Αν δεν καθορίσουν από την πλευρά του Δήμου τους μονόδρομους, τα απαγορευτικά της στάθμευσης η Τροχαία δεν μπορεί να παρέμβει. Να παρέμβει γιατί κάποιος έχει παρκάρει εκεί που απαγορεύεται ναι, αλλά να παρέμβει όταν επιτρέπεται η στάθμευση δεν έχει δικαίωμα να το κάνει, ούτε ανήκει στην αρμοδιότητά της, μόνο εισηγητικό ρόλο μπορεί να έχει. Επίσης οι Δημόσιες Υπηρεσίες που βρίσκονται στο κέντρο της πόλης όπως η πρώτη εφορία που βρίσκεται στην Κανακάρη, δυσχεραίνουν ακόμα περισσότερο την κατάσταση. Και ο πολίτης που έχει πάει και πληρώνει και το φόρο εκείνη τη στιγμή τι να του πεις, γιατί άραξε σε διπλή γραμμή; Κάνει βέβαια παράβαση πολλές φορές κάνει και ο τροχονόμος τα "στραβά μάτια". Ανθρώπινο είναι».



Εικόνα 7 Ένας από τους χώρους που διαθέτει το Υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας για την στάθμευση των οχημάτων του στο πρώην εργοστάσιο των μύλων Αγίου Γεωργίου

5.4 ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Ο κ. Χατζηβασιλείου, βοηθός δημάρχου και μέλος της επιτροπής κυκλοφοριακής ρύθμισης του Δήμου Πατρών μας δήλωσε σχετικά με το κυκλοφοριακό τα εξής :

- Πού οφείλεται η κατάσταση του κυκλοφοριακού χάους που καθημερινά βιώνουμε στην πόλη μας ;

«Κατ' αρχήν το κυκλοφοριακό της Πάτρας και γενικότερα των πόλεων της Ελλάδος είναι απ' τα πιο οξύτερα προβλήματα, μάλιστα στην Πάτρα είναι το οξύτερο πρόβλημα μετά από την ανεργία. Που οφείλεται τώρα το κυκλοφοριακό των πόλεων. Τα αίτια είναι πάρα πολλά. Πρώτον, η έλλειψη δρόμων. Οι πόλεις μας δεν είχαν προβλεφθεί να έχουν το κατάλληλο οδικό δίκτυο για να μπορέσουν να ανεχθούν τον μεγάλο αριθμό αυτοκινήτων. Ο μεγάλος αυτός αριθμός των αυτοκινήτων που είναι και το βασικότερο πρόβλημα είναι ανεξέλεγκτος και καθημερινά μεγαλώνει. Εν συνεχεία, πρέπει να διανοιχτούν αρτηρίες στο σχέδιο πόλης. Το σχέδιο πόλης της Πάτρας έχει περίπου είκοσι πέντε χιλιάδες στρέμματα εκ' των οποίων οι δρόμοι δεν έχουν ανοιχθεί στο σύνολό τους και μάλιστα μας λείπουν αρκετές αρτηρίες. Ένα πρόβλημα που είχε η Πάτρα ήταν ότι δεν υπήρχε περιμετρική και η διερχόμενη κυκλοφορία από Πύργο προς Αθήνα και αντίστροφα πέρναγε μέσα από την πόλη, ενώ τώρα 16.000 αυτοκίνητα τη μέρα περνάνε από την περιμετρική. Αντιλαμβάνεστε τι ανάσα έχει πάρει η πόλη. Δεν μπορούσαμε με αυτό το συνοθήλευμα των αυτοκινήτων να εφαρμόσουμε μέτρα όπως π.χ. μονά-ζυγά. Και αυτό γιατί δεν μπορούσες να πεις στον Πυργιώτη που πήγαινε Αθήνα ότι σήμερα έχουμε μονά ή ζυγά και επομένως δεν μπορείς να περάσεις, ήταν αδύνατον. Ενώ τώρα υπάρχει η δυνατότητα να κάνουμε και αυτό, αν και είναι ένα μέτρο που δεν θα θέλαμε να το εφαρμόσουμε. Ως επιβαρυντικοί παράγοντες του κυκλοφοριακού μπορούν να θεωρηθούν: α) Η συμπεριφορά των οδηγών, η άναρχη συμπεριφορά ορισμένων οδηγών δημιουργεί προβλήματα και δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο την κατάσταση, β) Τα διπλοπαρκάρια. Μπορεί βέβαια να φαίνεται μικρό, κι' όμως ένα διπλοπαρκάρισμα κόβει μία

λωρίδα κυκλοφορίας καθ' όλο το μήκος του δρόμου με αποτέλεσμα τα αυτοκίνητα να μην μπορούν να περάσουν και να δημιουργούνται προβλήματα, γ) Ο μεγάλος και ανεξέλεγκτος αριθμός των αυτοκινήτων και δ) Οι λίγοι δρόμοι. Όλα αυτά συνθέτουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης».

- Έχουν γίνει κάποια βήματα για την καλύτερευση της κατάστασης ;

«Προσπαθούμε συνεχώς να βελτιώσουμε το οδικό δίκτυο. Έχουμε προγραμματίσει να διανοίξουμε την Κανακάρη έως τον κόμβο Κουρτέση. Εάν διανοιχτεί αυτός ο δρόμος, τότε η Κανακάρη γίνεται έξοδος την πόλης και κατά συνέπεια η Κορίνθου γίνεται είσοδος. Όταν η Κορίνθου γίνεται είσοδος αυτομάτως μας "περισσεύει" η Μαιζώνος. Που σημαίνει ότι μπορούμε να κάνουμε πεζοδρομήσεις στη Μαιζώνος. Δηλαδή, το κυκλοφοριακό μπορεί να βελτιωθεί πάρα πολύ με πολεοδομικές παρεμβάσεις. Το μεγάλο πρόβλημα είναι το Ι.Χ. , το οποίο πρέπει να το "διώξεις", να το απομακρύνεις από το κέντρο της πόλης χωρίς αστυνομικά μέτρα άλλα με πολεοδομικές παρεμβάσεις. Μία από τις παρεμβάσεις αυτές είναι οι πεζοδρομήσεις. Ξεκινήσαμε την πεζοδρόμηση της Αγίου Νικολάου με αποτέλεσμα και ο κόσμος συσσωρεύτηκε εκεί, διασκεδάζει, πίνει το καφέ του κ.τ.λ. ενώ παράλληλα έφυγε το αυτοκίνητο και ως εκ τούτου μειώθηκε το κυκλοφοριακό στο συγκεκριμένο σημείο. Άρα το πρόβλημα θα λυθεί με πολεοδομικές παρεμβάσεις, διανοίγοντας δρόμους και βέβαια με τη μικρή περιμετρική. Η μικρή περιμετρική θα μας λύσει παρά πολλά προβλήματα. Επίσης, έχουμε κάνει μία κυκλοφοριακή μελέτη συγκεκριμένα την "Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την πόλη της Πάτρας" που εκπονήθηκε το 1993 από το γραφείο Δοξιάδη. Η μελέτη αυτή θα μας δίνει την δυνατότητα βάζοντας κάποια στοιχεία, να βλέπουμε τους φόρτους στους δρόμους και τι παρενέργειες έχει επί των φόρτων οποιαδήποτε διακοπή , διάνοιξη κτλ. Π.χ. αν υποθέσουμε ότι αυτή τη στιγμή κλείνουμε τη Μιαούλη, αυτομάτως μέσω της μελέτης μπορούμε να δούμε τι παρενέργειες θα έχουμε στην Κανάρη, στην Κανακάρη και αλλού. Όλες αυτές οι πληροφορίες είναι πολύ σημαντικές

προκειμένου να δούμε αν ένα έργο βελτιώνει ή όχι την κατάσταση. Επομένως η κυκλοφοριακή μελέτη μας κατευθύνει και μας δείχνει σε ποια έργα πρέπει να δώσουμε προτεραιότητα γιατί για να μπορέσουμε να ανοίξουμε όλους τους δρόμους της πόλης θέλουμε γύρω στα 130 δισεκατομμύρια. Αντιλαμβάνεσθε ότι κάτι τέτοιο είναι αδύνατον να γίνει άμεσα κι' έτσι θα γίνει σιγά σιγά μέσο προτεραιοτήτων. Ποιος θα τις πει τις προτεραιότητες τεκμηριωμένα; Η κυκλοφοριακή μελέτη. Βλέπουμε λοιπόν τη σπουδαιότητα της μελέτης».

- Ποια είναι η άποψή σας για το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης που πολύ σύντομα επανέρχεται στην πόλη μας ;

«Είναι ένα μέτρο που βοηθάει άμεσα το κυκλοφοριακό. Θα βελτιώσει πάρα πολύ την κατάσταση. Αυτό είναι αποδεδειγμένο γιατί έχουμε την εμπειρία της προηγούμενης ελεγχόμενης στάθμευσης που είχαμε εφαρμόσει τη δεκαετία του ενενήντα. Τι δίνει τώρα το μέτρο της ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της Πάτρας. Πρώτα απ' όλα όταν λεμε κέντρο της Πάτρας εννοούμε το εμπορικό κέντρο που ξεκινάει από την παραλία μέχρι την Καραϊσκάκη και από την Τσαμαδού μέχρι την Ζαΐμη. Αυτό είναι το τμήμα του εμπορικού κέντρου και εκεί θα εφαρμόσουμε ελεγχόμενη στάθμευση. Με το μέτρο αυτό θα ελέγχουμε τα αυτοκίνητα που μπαίνουν στο κέντρο. Δηλαδή, με ένα σύστημα ηλεκτρονικού υπολογιστή που έχουμε ήδη αγοράσει και εγκαταστήσει στο Δήμο, το οποίο σύστημα επικοινωνεί με τα παρκόμετρα, μπορούμε να ελέγξουμε αν ένα αυτοκίνητο σταθμεύσει πάνω από δύο ώρες, δηλαδή έχουμε βάλει σαν όριο το δίωρο. Έτσι ένα αυτοκίνητο θα μπει στο εμπορικό κέντρο για δύο ώρες και μετά θα φύγει. Εάν γίνει αυτό τότε αυτομάτως μπαίνει στο κέντρο της σφαίρας αυτό που θέλουμε να βοηθήσουμε και είναι ο επισκέπτης. Δηλαδή ενώ στο κυκλοφοριακό εμπλέκονται έμποροι, επαγγελματίες, μόνιμοι κάτοικοι, με το συγκεκριμένο μέτρο θα διευκολύνεται μόνο ο επισκέπτης. Αυτοί δεν θα μπορούν να μουν στο κέντρο της πόλης ή τουλάχιστον μόνο για δύο ώρες και αυτοί. Συνεπώς ο επαγγελματίας και ο έμπορος που εργάζεται στο κέντρο της πόλης και ως εκ τούτου δεν του αρκούν οι δυο ώρες θα βγει εκτός ελεγχόμενης στάθμευσης. Οπότε αντιλαμβάνεσθε ότι

κάποιος που θα μπαίνει στο κέντρο θα κάνει λιγότερους γύρους, θα κινείται ευκολότερα και γρηγορότερα και θα βρίσκει πιο εύκολα θέσεις πάρκιν. Άρα, λιγότερο κυκλοφοριακό, λιγότερο καυσαέριο, λιγότερο άγχος για την πόλη. Συνοψίζοντας, θα λέγαμε ότι η ελεγχόμενη στάθμευση στόχο έχει να δίνει θέσεις στάθμευσης στους επισκέπτες, να μειώσει το κυκλοφοριακό και το άγχος της πόλης».

- Πως κρίνεται τη λειτουργία του πάρκιν που δημιουργήθηκε στην Ακτή Δυμαίων, με την προοπτική οι Πατρινοί να αφήνουν εκεί τα αυτοκίνητά τους και να μπαίνουν στο κέντρο με λεωφορεία ;

«Στην Ακτή Δυμαίων έγινε το πάρκιν αυτό με την προοπτική να ανακουφίσει το εμπορικό κέντρο. Δηλαδή, κάποιος που θα ήθελε να κάνει τα ψώνια του στην Ερμού, κατά την γνώμη της προηγούμενης Δημοτικής Αρχής, θα πήγαινε στην Ακτή Δυμαίων να αφήσει το αυτοκίνητό του και εν συνεχεία παίρνοντας το λεωφορείο θα έμπαινε στο κέντρο της πόλης. Ωστόσο, στην πορεία διαπιστώθηκε ότι αυτό τελικά δεν γίνεται. Βελτίωσε βέβαια την κατάσταση αλλά δεν βελτίωσε όσο θα έπρεπε το εμπορικό κέντρο ώστε να μπορούμε να μιλάμε για ένα σοβαρό αποτέλεσμα».

- Πόσο έχουμε μείνει πίσω από την εφαρμογή του Προεδρικού Διατάγματος που απαγορεύει την δημιουργία των στεγασμένων πάρκιν στο κέντρο της πόλης ;

«Σαφώς θα πρέπει να προχωρήσουν τα κλειστά πάρκιν και ήδη το προεδρικό διάταγμα του 1996-97 έχει κάνει ζημιά σε αυτό το θέμα. Συγκεκριμένα, ενώ μας είχαν ζητήσει και είχαμε στείλει προτάσεις στο Υπουργείο για το πώς θα θέλαμε να λειτουργήσει η Πάτρα αναφορικά με το κυκλοφοριακό, ξαφνικά βγάζουν ένα Διάταγμα που μεταξύ άλλων απαγορεύει την κατασκευή πάρκιν στο κέντρο της πόλης. Αυτό μας δημιούργησε χιλιάδες προβλήματα. Όλα τα πάρκιν που είναι τώρα μέσα στο κέντρο της πόλης, εκτός απ' αυτά που βρίσκονται πάνω από την Καραϊσκάκη και είναι νόμιμα, τα υπόλοιπα από εκεί και κάτω σύμφωνα με αυτό το διάταγμα είναι παράνομα. Το διάταγμα αυτό είναι απαράδεκτο και προσπαθούμε να το αλλάξουμε. Όταν μάλιστα ζητήσαμε από

το Υπουργείο να μας πουν πως πήραν αυτήν την απόφαση, μας είπαν ότι αφού το πρόβλημα της Πάτρας είναι τα αυτοκίνητα, "πετάξτε" τα αυτοκίνητα έξω. Καταλάβαμε δηλαδή ότι θέλανε να κάνουνε την Πάτρα σαν τη Μύκονο. Απαράδεκτο. Πιστεύω ότι σύντομα θα αλλάξει το διάταγμα αυτό για να μπορέσουμε να φτιάξουμε τα πάρκιν στο κέντρο της πόλης».

- Η αντιδρόμηση της οδού Ερμού, έλυσε ή δημιούργησε νέα προβλήματα ;

«Η αντιδρόμηση της Ερμού έγινε γιατί πεζοδρομήσαμε την Αγίου Νικολάου. Ήταν επιβεβλημένη και προβλεπόταν μέσα από την κυκλοφοριακή μελέτη. Όμως, όπως εφαρμόστηκε έλυσε εν μέρει προβλήματα, δηλαδή ανεβαίνει η Ερμού μέχρι την Κορίνθου χωρίς να δημιουργεί κανένα πρόβλημα, αλλά από εκεί και πάνω αρχίζουν τα προβλήματα και κυρίως στη συμβολή των οδών Ερμού και Καραϊσκάκη. Στο συγκεκριμένο σημείο υπάρχουν τρεις δρόμοι που συγκλίνουν σε έναν, την επέκταση της Καραϊσκάκη και στην συμβολή της Καραϊσκάκη με την Αγίου Νικολάου υπάρχει ένα φανάρι το οποίο έχει ελάχιστο χρόνο, δηλαδή η διάρκεια του πράσινου σηματοδότη δεν επιτρέπει την διέλευση πολλών οχημάτων. Οπότε, τα αυτοκίνητα που έρχονται από τρεις δρόμους πάνε σε ένα φανάρι με ελάχιστο χρόνο και μοιραία δημιουργείται εκεί μπουτιλιάρισμα. Εγώ προσωπικά παλιότερα ήμουν αντίθετος με αυτή τη πρόταση, τώρα όμως που είμαι και υπεύθυνος για τα κυκλοφοριακά προωθούμε τη μελέτη και έχουμε συμφωνήσει με όλους τους φορείς που εμπλέκονται άμεσα στο κυκλοφοριακό της πόλης να κάνουμε το εξής : Η Ερμού θα ανεβαίνει μέχρι την Κορίνθου, θα κατεβαίνει από την Αγίου Γεωργίου μέχρι την Κανακάρη σαν μονόδρομος και θα υπάρχει αμφιδρόμηση της Ερμού μεταξύ Κανακάρη και Κορίνθου. Με αυτόν τον τρόπο πιστεύουμε ότι θα λυθεί το πρόβλημα».

- Ανάσα στο κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης θα αποτελούσε και η ανάπτυξη της αστικής συγκοινωνίας. Γίνονται κάποια ενέργειες από την πλευρά του Δήμου για την διευκόλυνση της αστικής συγκοινωνίας ως προς το κυκλοφοριακό ;

«Ήδη εφαρμόζουμε ένα πρόγραμμα κυκλοφοριακής ρύθμισης για την καλύτερη λειτουργία του αστικού ΚΤΕΛ. Επίσης, σκοπεύουμε να μετατοπίσουμε ορισμένες αφετηρίες. Ειδικότερα, θα μετατοπίσουμε την αφετηρία που βρίσκεται επί της Όθωνος Αμαλίας απέναντι από το Υπεραστικό ΚΤΕΛ, και θα τη φέρουμε πιο κοντά για να έχει επαφή με το αστικό ΚΤΕΛ ώστε κάποιος που κατεβαίνει εκεί να παίρνει πάλι από το ίδιο σημείο το λεωφορείο. Εν συνεχεία θα μετατοπίσουμε τις αφετηρίες του 2 και του 3 και θα τις μεταφέρουμε στη περιοχή Μακρυγιάννη. Έχουμε συζητήσει με το ΚΤΕΛ, οι κάτοικοι το δέχονται και πολύ σύντομα η πρόταση αυτή θα υλοποιηθεί. Παράλληλα, γίνονται και διάφορες άλλες ρυθμίσεις για να μπορέσουμε να καλύτερεύσουμε την ροή της αστικής συγκοινωνίας. Του χρόνου έχουμε τους Ολυμπιακούς αγώνες στην χώρα μας, όπου 12 αγώνες ποδοσφαίρου θα διεξαχθούν στην Πάτρα. Έτσι, σε συνεργασία με το αστικό ΚΤΕΛ θα δημιουργήσουμε ειδικές διαδρομές, τις οποίες θα τις ονομάσουμε ολυμπιακές διαδρομές ώστε να εξυπηρετήσουμε του επισκέπτες αλλά και τους αθλητές που θα έρθουν στη πόλη μας. Στα πλαίσια αυτής της συνεργασίας θα δούμε αν πρέπει να κάνουμε και κάποιες άλλες αλλαγές ή αν οι υφιστάμενες διαδρομές δεν πάνε καλά ή δεν επαρκούν να τις βελτιώσουμε, να τις αυξήσουμε κ.ο.κ. Ίσως προχωρήσει και η πρόταση του τραμ. Ήδη έγινε ένα διεθνές συνέδριο στο πανεπιστήμιο με θέμα το τραμ και είδαμε πάρα πολλά αισιόδοξα μηνύματα παρόλο που ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα του τραμ είναι ότι στοιχίζει πάρα πολύ.

Συγκεκριμένα, το τραμ για να έρθει στην Πάτρα θα μας στοιχίσει από 3 μέχρι και 7 δισεκατομμύρια δραχμές το χιλιόμετρο. Αλλά δεν είναι μόνο το τεράστιο κόστος της κατασκευής του, το κυριότερο είναι η λειτουργία του μετά. Δηλαδή, αν είναι βιώσιμο ή όχι γιατί είναι ένα σύστημα που στοιχίζει πολύ και στη λειτουργία του. Εκτός από το τραμ υπάρχει και μία σκέψη να χρησιμοποιήσουμε προαστιακό σιδηρόδρομο. Δηλαδή, το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο να το χρησιμοποιήσουμε για να συνδέσουμε την Πάτρα με τα προάστια. Μάλιστα είχε εφαρμοστεί στο παρελθόν για ένα

διάστημα το συγκεκριμένο σύστημα, αλλά όπως εφαρμόστηκε τότε δεν πέτυχε».

- Πως κρίνεται το έργο της Τροχαίας ;

«Η Τροχαία έχει πρόβλημα όσον αφορά το προσωπικό. Έχει μεγάλη έλλειψη από προσωπικό. Μάλιστα η Δημοτική Αστυνομία για την οποία είμαι υπεύθυνος εγώ, έχει μόνο πέντε άτομα. Έκανα μία εισήγηση ότι χρειαζόμαστε σαράντα με πενήντα περίπου άτομα και το Υπουργείου μας έχει εγκρίνει μόνο είκοσι. Άρα, θα προβούμε σε προσλήψεις είκοσι ατόμων και μαζί με τους πέντε που ήδη έχουμε πάμε στα εικοσιπέντε άτομα αλλά και πάλι δεν αρκούν. Επίσης η εκπαίδευση του προσωπικού, δηλαδή το πώς θα συμπεριφέρονται, πως θα ενεργούν αποτελεί ένα ακόμα πρόβλημα. Η Τροχαία πάντως κάνει ότι μπορεί. Έχουμε μια συνεργασία με το διοικητή της Τροχαίας, συγκεκριμένα έχουμε φτιάξει μια επιτροπή, την επιτροπή Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Κυκλοφοριακής Ρύθμισης που ασχολείται με όλα τα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά θέματα. Στην επιτροπή αυτή συμμετέχει και ο διοικητής της Τροχαίας και συνεργαζόμαστε με στόχο την λύση του προβλήματος».

Ο κ. Καραντζιάς , προϊστάμενος του τμήματος Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Κυκλοφοριακής Ρύθμισης του Δήμου Πατρών , αναφέρει σχετικά με το κυκλοφοριακό τα εξής :

- Ποιοι παράγοντες συνθέτουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Πάτρας ;

«Πρώτα απ' όλα είναι η συνεχής αύξηση των αυτοκινήτων. Καθημερινά τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στην πόλη μας αυξάνονται με τρομακτικό ρυθμό, με αποτέλεσμα το υφιστάμενο οδικό δίκτυο να μην μπορεί να αντέξει τον τεράστιο αυτό αριθμό αυτοκινήτων και να δημιουργούνται προβλήματα. Δεύτερον είναι ότι το σχέδιο πόλεως δεν έχει υλοποιηθεί σε ικανοποιητικό βαθμό , δηλαδή δεν έχουν γίνει ακόμα οι διανοίξεις ορισμένων οδών ώστε να απορροφήσουν όλα αυτά τα αυτοκίνητα, και τρίτον είναι η έλλειψη χώρων στάθμευσης με

ότι συνεπάγεται αυτό, δηλαδή διπλοπαρκαρίσματα , παράνομες σταθμεύσεις κ.τ.λ. Όλα αυτά δυσχεραίνουν ακόμα περισσότερο την κατάσταση».

- Έχουν γίνει κάποια βήματα για την βελτίωση της κατάστασης

;

«Μία κίνηση που είχε κάνει η προηγούμενη Δημοτική Αρχή για να ανακουφίσει κυρίως το κέντρο της πόλης, ήταν η δημιουργία πάρκιν στην Ακτή Δυμαίων. Ο χώρος στον οποίο δημιουργήθηκε το συγκεκριμένο πάρκιν παραχωρήθηκε από το Λιμενικό Ταμείο στο Δήμο για αυτήν την χρήση. Το πάρκιν αυτό που διαθέτει γύρω στις 200 θέσεις απορρόφησε έναν αριθμό αυτοκινήτων χωρίς όμως να επηρεάσει αισθητά την κυκλοφορία της πόλης. Εν συνεχεία είχαμε την ιδέα να το επεκτείνουμε και σε άλλες περιοχές της Πάτρας δηλαδή περιμετρικά της πόλης. Συγκεκριμένα υπήρχε μια πρόταση για την δημιουργία παρόμοιου πάρκιν στην άλλη πλευρά της πόλης κοντά στο κολυμβητήριο, με την προϋπόθεση βέβαια ότι θα βρεθούν οι απαιτούμενοι χώροι για να γίνει κάτι τέτοιο. Επίσης ο Δήμος καταβάλει προσπάθειες για να καταργήσει ή τουλάχιστον να τροποποιήσει το Προεδρικό Διάταγμα που απαγορεύει την δημιουργία στεγασμένων πάρκιν στο κέντρο της πόλης. Ελπίζουμε ότι πολύ σύντομα θα αλλάξει το συγκεκριμένο Διάταγμα για να μπορέσουμε να κατασκευάσουμε μερικά πάρκιν ή ο Δήμος ή οι ιδιώτες εντός του κέντρου της πόλεως. Μία άλλη ενέργεια που σκοπεύει να κάνει ο Δήμος είναι διάνοιξη κάποιων βασικών αρτηριών όπως είναι η διάνοιξη της Κανακάρη . Ειδικότερα, η Κανακάρη αυτή τη στιγμή τελειώνει περίπου στη Νόρμαν, με την διάνοιξη που θα κάνουμε θα συνδέσουμε την Κανακάρη με τον κόμβο Κουρτέση όπου εκεί θα ξεκινάει και η μικρή περιμετρική. Το έργο αυτό θα ανακουφίσει παρά πολύ την πόλη. Άλλες βασικές διανοίξεις είναι οι συνδετήριες οδοί με την ευρεία περιμετρική και κυρίως η Ελευθερίου Βενιζέλου και η αρτηρία Γλαύκου».

- Τι έχει αλλάξει στην πόλη μετά την χρήση των λεωφορειολωρίδων; Ποια είναι η διαφορά τους με την κίτρινη διαγράμμιση ;

«Θεωρητικά δεν υπάρχει καμία διαφορά με τις κίτρινες γραμμές, αλλά νομίζω πως τα πράγματα σε ότι αφορά τη στάση και τη στάθμευση των αυτοκινήτων είναι λίγο καλύτερα, ίσως λόγω της καλύτερης και πιο προσεγμένης κυκλοφορίας των λεωφορείων. Πρέπει πάντως να τονίσω πως σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να εφαρμοστεί αυστηρή χρήση με αποκλειστική χρήση λωρίδας από λεωφορεία».

- Ποια είναι η άποψή σας για το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης ;

«Αντίστοιχη προσπάθεια είχε γίνει και στο παρελθόν με μία ιδιωτική εταιρεία την SETEX. Όταν είχε πρωτοεμφανιστεί το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης είχε λειτουργήσει πάρα πολύ σωστά. Ωστόσο, στην πορεία θεωρήθηκε αντισυνταγματικό και καταργήθηκε. Σκοπός πάντως της ελεγχόμενης στάθμευσης είναι να αποθαρρύνει τον πολίτη να μεταφέρει και να σταθμεύσει το αυτοκίνητό του στο κέντρο. Εάν το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης λειτουργήσει αυτή τη φορά σωστά θα έχουμε πετύχει να μειώσουμε το κυκλοφοριακό της πόλης, αφού τα αυτοκίνητα στο κέντρο της πόλης θα είναι λιγότερα και η κυκλοφορία θα διεξάγεται χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα».

5.5 ΤΡΟΧΑΙΑ ΠΑΤΡΩΝ

Ο κ. Ματσάκος, αστυνόμος της Τροχαίας Πατρών μας δήλωσε σχετικά με το κυκλοφοριακό της Πάτρας τα εξής :

- Που οφείλεται η κατάσταση του κυκλοφοριακού χάους που καθημερινά ζούμε στην πόλη της Πάτρας ;

«Κατά κύριο λόγο οφείλεται στον μεγάλο αριθμό αυτοκινήτων που κυκλοφορούν αυτή τη στιγμή στην πόλη. Συγκεκριμένα, ημερησίως ταξινομούνται κατά μέσο όρο 25 καινούργια αυτοκίνητα και σε συνδυασμό με το γεγονός ότι δεν αποσύρεται κανένα ή τουλάχιστον ένα πολύ μικρό ποσοστό αυτοκινήτων αποσύρεται, αντιλαμβάνεστε για πιο λόγο δημιουργείται καθημερινά αυτό το κυκλοφοριακό χάος στους δρόμους. Επίσης η τάση που επικρατεί στην εποχή μας κάθε

σπίτι να έχει πάνω από δυο αυτοκίνητα συμβάλλει στην ραγδαία αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων. Ένας άλλος επιβαρυντικός παράγοντας είναι η έλλειψη χώρων στάθμευσης, είτε υπαίθριων είτε στεγασμένων. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την στάθμευση κατά βούληση. Δηλαδή, ο καθένας σταθμεύει όπου θέλει κοιτάζοντας εγωιστικά το συμφέρον του, αδιαφορώντας για το αν εμποδίζει την κυκλοφορία και προκαλεί προβλήματα στους συμπολίτες του. Η κατάσταση χειροτερεύει τις ώρες αιχμής όπου όλοι κατεβαίνουν στο κέντρο με τα αυτοκίνητά τους προκειμένου να διεκπεραιώσουν τις δουλείες τους, και μη βρίσκοντας ελεύθερο χώρο για να τα σταθμεύσουν τα διπλοπαρκάρουν. Το διπλοπαρκάρισμα προκαλεί τεράστια προβλήματα διότι κόβει στην ουσία μια λωρίδα κυκλοφορίας με αποτέλεσμα τα αυτοκίνητα να συσσωρεύονται και να δημιουργείται μπουτιλιάρισμα».

- Πώς ακριβώς παρεμβαίνει η Τροχαία στο κυκλοφοριακό και ποιους δρόμους αστυνομεύεται περισσότερο ;

«Από τις οκτώ το πρωί μέχρι της δέκα το βράδυ υπάρχουν στην πόλη σε καθημερινή βάση 4 πεζοί τροχονόμοι , 3 δίκυκλα και ένας γερανός. Ο ρόλος των δίκυκλων είναι να ελέγχουν ώστε να μην υπάρχει στάθμευση σε πινακίδα P39 και P40 που σημαίνουν απαγορεύεται η στάθμευση ή απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση. Για μια τέτοια παράβαση οι κυρώσεις είναι η αφαίρεση πινακίδων και στην περίπτωση του διπλοπαρκαρίσματος έχουμε επιτόπου αφαίρεση πινακίδων. Οι πεζοί τροχονόμοι εποπτεύουν συγκεκριμένα σημεία του οδικού δικτύου. Οι δρόμοι στους οποίους δίνουμε κυρίως βάρος γιατί εκεί παρατηρούνται και οι περισσότερες παραβάσεις είναι η Μαιζώνος, η Κορίνθου, η Κανακάρη, η Καραϊσκάκη, η Ρήγα Φεραίου, η Αγίου Ανδρέου και από τις κάθετες η Γούναρη, η Ερμού, η Αγίου Νικολάου, η Κολοκοτρώνη και η Αράτου. Επίσης καταρτίζουμε και αποστέλλουμε έγγραφο στο Δήμο για την τοποθέτηση πινακίδων σε ορισμένα σημεία του οδικού δικτύου που θεωρούμε ότι η ύπαρξή τους είναι αναγκαία».

- Η αντιδρόμηση της Ερμού έλυσε ή δημιούργησε νέα προβλήματα και σε ποια άλλα σημεία του οδικού δικτύου παρουσιάζεται έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα ;

«Μάλλον δημιούργησε προβλήματα παρά έλυσε. Και τούτο διότι τρεις δρόμοι, δηλαδή η άνοδος της Ερμού, η Καραϊσκάκη και η κάθοδος της Ερμού "πέφτουν" στην επέκταση της Καραϊσκάκη με αποτέλεσμα τα αυτοκίνητα να συσσωρεύονται στο συγκεκριμένο σημείο και να δημιουργείται μποτιλιάρισμα. Επίσης και στην Αγίου Ανδρέου δημιουργούνται πολλά προβλήματα. Συγκεκριμένα, η αριστερή πλευρά καλύπτεται με παρκαρισμένα αυτοκίνητα, εφόσον επιτρέπεται η στάθμευση, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται διπλοπαρκαρίσματα τα οποία κόβουν μια λωρίδα κυκλοφορίας. Έστω και ένα διπλοπαρκαρισμένο αυτοκίνητο δημιουργεί "λαιμό" στο δρόμο δηλαδή στο συγκεκριμένο σημείο ο δρόμος στενεύει, με αποτέλεσμα τα διερχόμενα αυτοκίνητα να δυσκολεύονται να περάσουν. Ενώ αν υπήρχε κίτρινη διαγράμμιση στην αριστερή πλευρά της Αγ. Ανδρέου θα υπήρχε χώρος για να σταθμεύσει κάποιος έστω και παράνομα προκειμένου να επισκεφτεί για λίγο κάποια τράπεζα ή κάποιο κατάστημα, χωρίς όμως να διπλοπαρκαρει προκαλώντας τα προβλήματα που αναφέραμε πιο πάνω. Επίσης, το τμήμα της Κορίνθου από την πλατεία Γεωργίου μέχρι την Κολοκοτρώνη παρουσιάζει έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Αυτό συμβαίνει διότι στην αριστερή πλευρά της Κορίνθου λίγο πριν την συμβολή της με την Κολοκοτρώνη υπάρχουν συνήθως παρκαρισμένα αυτοκίνητα, συνεπώς αυτοί που κινούνται επί της Κορίνθου και θέλουν να στρίψουν στην Κολοκοτρώνη δυσκολεύονται να μπουν στην αριστερή λωρίδα προκειμένου να στρίψουν, αφού είναι κατειλημμένη από σταθμευμένα Ι.Χ. , με αποτέλεσμα η Κολοκοτρώνη να μην απορροφάει πολλά αυτοκίνητα και να "κολλάει" η Κορίνθου. Τέλος προβλήματα αντιμετωπίζουμε και στη Γούναρη. Κατά μήκος της Γούναρη υπάρχουν πολλές διασταυρώσεις με δευτερεύοντες δρόμους στις οποίες δεν υπάρχουν σηματοδότες για να ρυθμίζουν την κυκλοφορία με αποτέλεσμα να παρατηρείται το εξής φαινόμενο , πολλοί οδηγοί που κινούνται επί της Γούναρη να δίνουν προτεραιότητα σε αυτούς που βγαίνουν από τους κάθετους δρόμους και κατά συνέπεια να μπλοκάρει η κυκλοφορία στην Γούναρη και να δημιουργούνται προβλήματα».

- Ποιες παρεμβάσεις πρέπει να γίνουν ώστε να έχουμε στο μέλλον απτά αποτελέσματα στην αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος ;

«Κάθε πολιτική που αφορά το κυκλοφοριακό θα πρέπει να έχει ένα μεγάλο βάθος χρόνου, αν και αυτό δεν ακούγεται πολύ αισιόδοξο. Πρέπει από τώρα να υπάρξει μια πολιτική που να υλοποιηθεί από ένα ενιαίο κέντρο διαχείρισης, αξιολόγησης και ελέγχου της κυκλοφορίας το οποίο θα πρέπει να περάσει στη δικαιοδοσία του Δήμου, ενώ η άλλη σοβαρή συνιστώσα έχει να κάνει με τον εκσυγχρονισμό της δημόσιας συγκοινωνίας, που δυστυχώς σήμερα δεν είναι σε πολύ καλή κατάσταση».



Εικόνα 8 Τα διπλοπαρκαρίσματα επιβαρύνουν τη ροή της κυκλοφορίας με αποτέλεσμα να δημιουργούν τεράστια προβλήματα

5.6 Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΔΟΞΙΑΔΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

Η κυκλοφοριακή μελέτη για την πόλη της Πάτρας εκπονήθηκε το 1993 από το γραφείο Δοξιάδη. Η μελέτη είναι χωρισμένη σε τρεις πενταετίες 1993-98, 1998-2003, 2003-2008 και προτείνει πέντε μεγάλες ενότητες : 1. έργα οδοποιίας, 2. έργα που αφορούν την στάθμευση, 3. έργα ανάπτυξης των αστικών

και υπεραστικών λεωφορείων, 4. έργα σήμανσης νέων οδικών τμημάτων και διαχειριστικών μέτρων, 5. έργα πεζοδρομήσεων και λεωφορειοδρομήσεων. Από αυτά, ορισμένα έχουν υλοποιηθεί με αποσπασματικό τρόπο, αλλά απαιτούν ιδιαίτερη προσπάθεια και ορισμένα είναι αδύνατο να πραγματοποιηθούν καθώς κάποιοι παράγοντες τα καθιστούν "απαγορευτικά" (π.χ. το υπόγειο πάρκιν στην πλατεία Γεωργίου). Σύμφωνα με την οριστική μορφή της η περιοχή μελέτης ορίζεται από το χειμάρρο Χάραδρο προς βορρά από τις οδούς Ανθείας, Ευβοίας, Επαμεινώνδα και Αυλίδος προς νότο τις οδούς Πατρών-Κλάους, Καλαβρύτων και όλου του οικιστικού τμήματος μέχρι τους πρόποδες του Παναχαϊκού προς ανατολάς. Ωστόσο, στην πορεία διαπιστώθηκε η ανάγκη επέκτασης της μελέτης, κάτι που έγινε προς νότο και νοτιανατολικά μέχρι τον ποταμό Γλαύκο.

Τα βασικά στοιχεία της συγκεκριμένης μελέτης, προβλέπουν μεταξύ άλλων τα εξής :

5.6.1 ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ

Τα σημαντικότερα οδικά έργα που προβλέπονται από τη μελέτη είναι τα ακόλουθα :

α. Κατασκευή της Ευρείας Περιμετρικής με χαρακτηριστικά ελεύθερης λεωφόρου κάτι που έχει ήδη γίνει.

β. Κατασκευή εγκάρσιων προς την Ευρεία Περιμετρική συνδετήριων αρτηριών κατά μήκος του ποταμού Γλαύκου και των χειμάρρων Μανωλιά (Νερομάνα), Διακονιάρη και Μειλίχου.

γ. Κατασκευή της Μικρής Περιμετρικής που θα συνδέσει τον κόμβο Κουρτέση με την οδό Παπαδιαμαντοπούλου περιμετρικά του λόφου του Δασυλίου.

δ. Διάνοιξη της οδού Κανακάρη, από Ζαΐμη έως Μικρή Περιμετρική. Το έργο απαιτεί διάνοιξη τμημάτων από Ζαΐμη έως Γκότση, σύνδεση με το υπάρχον τμήμα της Κανακάρη βορείως της Γκότση και κατασκευή νέου τμήματος στις

ανατολικές παρυφές του πολεοδομικού συγκροτήματος από Νόρμαν έως Μικρή Περιμετρική.

ε. Κατασκευή της οδού Ν. Πλαστήρα, που διερχόμενη από τις παρυφές της Εγλυκάδας, θα συνδέει την οδό Γηροκομείου με την αρτηρία του Γλαύκου και στη συνέχεια θα κάμπτεται δυτικά για να διασταυρωθεί με την αρτηρία κατά μήκος του χειμάρρου Νερομάνα και να καταλήξει στην περιοχή Ροϊτικά.

στ. Διάνοιξη της οδού Αγ. Σοφίας προς Ηρώων Πολυτεχνείου, μέσα από τον σταθμό ΟΣΕ στον Αγ. Διόνυσο.

ζ. Κατασκευή της Π. Κανελλοπούλου που θα συνδέει την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου με την Ναι Εθνική Οδό.

η. Κατασκευή αρτηρίας παράλληλης προς την οδό Ακρωτηρίου, από το ύψος της πλατείας Γ. Παπανδρέου έως και πέραν του Γλαύκου και μέχρι συναντήσεως με την ΕΟ111.

θ. Σμύρνης από Ακτή Δυμαίων έως Μαιζώνος, με διέλευση μέσο του υφιστάμενου εμπορευματικού σταθμού του ΟΣΕ.

ι. Περιφερειακή Μποζαϊτικών/Ζαβλανίου, από Αρέθα έως Μικρή Περιμετρική, με διέλευση πίσω από την Ανθούπολη και σύνδεση με τις Λ. Μειλίχου και Αχαϊκής Συμπολιτείας.

κ. Σύνδεση Μικρής Περιμετρικής με την οδό Διονύσου και σύνδεση της οδού Παυλοπούλου με την νέα αυτή συνδετήρια οδό.

5.6.2 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Οι βασικές κατευθύνσεις μιας σωστά δομημένης πολιτικής είναι :

- Παροχή κινήτρων σε ιδιώτες για την κατασκευή χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Τα κίνητρα αυτά πρέπει να

διαφοροποιούνται ανάλογα με την οξύτητα των αναγκών κάθε περιοχής.

- Κατασκευή από την πολιτεία ή το Δήμο χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Η λειτουργία των σταθμών αυτών μπορεί να αναληφθεί από μικτές επιχειρήσεις ή να ανατεθεί σε ιδιώτες με υπενοικίαση. Τα έσοδα από την λειτουργία τέτοιων σταθμών, αλλά και εκείνα από την ελεγχόμενη στάθμευση, πρέπει να διατίθενται για την κατασκευή χώρων στάθμευσης.
- Προσπάθεια αναίρεσης του Προεδρικού Διατάγματος που εκδόθηκε το 1996 και ουσιαστικά απαγορεύει την δημιουργία σταθμών εκτός οδού στην κεντρική περιοχή. Το έλλειμμα στάθμευσης στην κεντρική περιοχή είναι ένα από τα σημαντικότερα κυκλοφοριακά προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη και, αν δεν ισοσκελιστεί με κατασκευή τέτοιων σταθμών, ο ρόλος της κεντρικής περιοχής σας οικονομικό και εμπορικό κέντρο θα ατονήσει.
- Επέκταση του συστήματος της ελεγχόμενης στάθμευσης στις καθαρά εμπορικές περιοχές με έντονη ζήτηση για στάθμευση ή στις περιοχές στις οποίες επιζητείται η αποθάρρυνση της χρήσης του ιδιωτικού οχήματος (π.χ. κεντρική περιοχή).
- Διοικητική ρύθμιση που θα επιτρέψει την καθιέρωση περιοχών αποκλειστικής ευθύνης για την αστυνόμευση των θέσεων παρά την οδό. Έτσι, προτείνεται αποκλειστική ευθύνη του Δήμου για την περιοχή μεταξύ των οδών Καρόλου, Καραϊσκάκη, Τριών Ναυάρχων και Όθωνος Αμαλίας. Η τήρηση των ρυθμίσεων για την υπόλοιπη πόλη θα πρέπει να αποτελέσει αποκλειστική ευθύνη της Αστυνομικής Διεύθυνσης Πατρών.
- Αυστηρή εφαρμογή των ρυθμίσεων στο βασικό αρτηριακό δίκτυο και την κεντρική περιοχή, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται το κυκλοφοριακό πλάτος των οδών.

5.6.3 ΔΗΜΟΣΙΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

5.6.3.1 Αστικά Λεωφορεία

α) Προβλέπεται η αγορά 21 λεωφορείων και η δρομολόγηση τους σε συγκεκριμένες γραμμές . Η προβλεπόμενη, κατά 44% αύξηση του στόλου σε σχέση με το έτος – βάση, αποσκοπεί στην:

- Αύξηση συχνοτήτων και άρα επιβατικής κίνησης σε γραμμές που εξυπηρετούν πληθυσμιακές συγκεντρώσεις και διασχίζουν την πόλη διαμπερώς από άκρο σε άκρο (γραμμές 2 και 3).
- Αύξηση συχνοτήτων στον κορμό της παραλιακής γραμμής 5 , έτσι ώστε να εξασφαλισθεί και αποδεκτή εξυπηρέτηση των νέων λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Δημιουργία νέας γραμμής (γραμμή 9) επί του κατασκευαζόμενου άξονα Αθηνών-Ρετινιώτη, κατά μήκος του οποίου αναπτύσσεται κυρίως η πόλη. Με δεδομένα το μέγεθος της πόλης και την παρατηρούμενη κατά το έτος – βάση έλλειψη μετεπιβιβάσεων, η γραμμή αυτή προτείνεται να είναι διαμπερής έτσι ώστε να συνδεθούν ικανοποιητικά οι περιοχές εκατέρωθεν του κέντρου.

β) Μετεγκατάσταση των αφετηριών της κεντρικής περιοχής σε χρονοαπόσταση περπατήματος από το δημιουργούμενο κέντρο μεταφορών στον Αγ. Διονύσιο. Σαν χώρος εγκατάστασης, καθώς προβλέπεται η μετεγκατάσταση του σταθμού ΚΤΕΛ Αχαΐας στους Μύλους Αγ. Γεωργίου, προβλέπεται το μεταξύ Αγ. Ανδρέου και Όθωνος Αμαλίας τμήμα της οδού Ζαΐμη με χρήση και της οδού Καψάλη. Κατ' αυτόν τον τρόπο οι αφετηρίες τοποθετούνται σε χρονοαπόσταση βαδίσματος από το νέο επιβατικό σταθμό του ΟΣΕ, τον Σταθμό Υποδοχής , το σταθμό του ΚΤΕΛ Αχαΐας αλλά και το νέο χώρο στάθμευσης που προβλέπεται εντός της λιμενικής ζώνης. Υπενθυμίζεται ότι και από την νέα αυτή θέση των αφετηριών διέρχεται η περιμετρική γραμμή του mini bus.

γ) Καθώς το οδικό δίκτυο της πόλης διαθέτει πλέον περιμετρικές αρτηρίες και επαρκή κυκλοφοριακή ικανότητα στο ευρύτερο κέντρο, οι οδοί Ρ. Φεραίου, Αγ. Διονυσίου (Νόρμαν – Φαβιέρου) και Φαβιέρου (Αγ. Διονύσιο – Μουρούζη) μετατρέπονται σε λεωφορειόδρομους για να αναβαθμισθούν παραπέρα οι δημόσιες συγκοινωνίες. Για την καλύτερη λειτουργία του λεωφορειόδρομου της Ρ. Φεραίου προτείνεται η εγκατάσταση φωρατών στις διασταυρώσεις με Ζαΐμη, Αράτου, Κολοκοτρώνη, Μαιζώνος και Πατρέως ώστε να εξασφαλίζεται μερική προτεραιότητα στα λεωφορεία.

δ) Τέλος προβλέπεται η αγορά οικοπέδου και η κατασκευή αμαξοστασίου με επαρκείς χώρους για τη διανυκτέρευση του προβλεπόμενου στόλου και με εγκαταστάσεις συντήρησης και εφοδιασμού. Καθώς το αμαξοστάσιο πρέπει να βρίσκεται εκτός κέντρου και να έχει πρόσβαση σε κύριους οδικούς άξονες, προτείνεται η εγκατάστασή του στις περιοχές Κ. Συχαινά ή Ανθούπολη κοντά στη διασταύρωση της Λ. Μειλίχου με την περιφερειακή Μποζαϊτίκων / Ζαβλανίου.

5.6.3.2 Mini bus.

Προβλέπεται η αγορά 6 mini bus και η δρομολόγηση τους περιμετρικά του πυρήνα της κεντρικής περιοχής. Το προβλεπόμενο δρομολόγιο θα είναι μίας κατεύθυνσης και θα αναπτύσσεται από τον Σταθμό Υποδοχής κατά μήκος των οδών Όθωνος/Αμαλίας, Δ.Γούναρη, Σωτηριάδου, Νικήτα, Π.Π.Γερμανού, 25^{ης}Μαρτίου, Αγ.Νικολάου, Κορίνθου, Κολοκοτρώνη, Αγ.Ανδρέου, Καρόλου. Το μήκος της γραμμής αυτής είναι 3.8 Km και εκτιμάται ότι η διάρκεια διαδρομής θα είναι 20-25 λεπτά. Προβλέπεται λειτουργία κατά τις ώρες 6:00 έως 23:00 με μέση χρονοαπόσταση 4 λεπτά. Η προβλεπόμενη γραμμή αποσκοπεί στη σύνδεση πόλων γένεσης/έλξης μετακινήσεων δηλαδή του Σταθμού ΚΤΕΛ Αχαΐας, Πλατείας Τριών Συμμάχων, Πλατείας Γεωργίου, Δημαρχείου, Τελωνείου, Δικαστηρίων, Πλατείας Υψηλών Αλωνιών, Πλατείας 25^{ης} Μαρτίου και Πλατείας Όλγας. Ωστόσο, στην πορεία διαπιστώθηκε η ανάγκη τροποποίησης του δρομολογίου, καθώς

η γραμμή εκτρέπεται από την πεζοδρομούμενη οδό Μαιζώνος στη Ρ. Φεραίου. Επίσης, καθώς πεζοδρομείται τμήμα της Αγ. Νικολάου, η γραμμή εκτρέπεται από τις Αγ. Νικολάου-Κορίνθου στις Κανακάρη-Κολοκοτρώνη . Κατά τα άλλα, η γραμμή αυτή ουσιαστικά διατηρεί το δρομολόγιο και τη συχνότητα που διαμορφώθηκαν εξαρχής. Σημειώνεται ότι το δρομολόγιο αυτής της γραμμής διέρχεται από τους τρεις μεγάλους περιμετρικούς χώρους στάθμευσης της κεντρικής περιοχής , δηλαδή τον σταθμό Υψηλών Αλωνίων και τους εντός της λιμενικής ζώνης σταθμούς στις δυτικές γωνίες της κεντρικής περιοχής. Προσφέρεται έτσι η δυνατότητα μετεπιβίβασης στη γραμμή αυτή από τους περιμετρικούς χώρους στάθμευσης.

5.6.3.3 Ταξί

Τα προβλεπόμενα μέτρα περιλαμβάνουν :

α. Δημιουργία σταθμού ταξί με κατάληψη της ανατολικής λωρίδας της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου έξω από τον επιβατικό σταθμό του ΟΣΕ.

β. Μετεγκατάσταση του σταθμού ταξί που πρόσκειται του σταθμού ΚΤΕΛ Αχαΐας, από την οδό Ζαΐμη στην Όθωνος Αμαλίας μεταξύ Καρόλου και Ζαΐμη.

5.6.4 ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι υπεραστικές μεταφορές αναβαθμίζονται σημαντικά. Έτσι, εντός περιοχής μελέτης προβλέπεται :

1. Η κατασκευή του νέου υπογείου Επιβατικού Σταθμού του ΟΣΕ στον Αγ. Διονύσιο. Με τα προτεινόμενα μέτρα εξασφαλίζεται άριστη προσπέλαση του σταθμού αφού τοποθετείται όχι μόνο επί του παραλιακού άξονα, αλλά και επί ολοκληρωμένης Εσωτερικής Περιμετρικής. Για λόγους καλύτερης πρόσβασης προς τον Σταθμό Υποδοχής, προτείνεται η κεντρική είσοδος να βρίσκεται επι της Όθωνος Αμαλίας όπου τοποθετείται και σταθμός ταξί. Όσον αφορά

τη νέα χάραξη της γραμμής του ΟΣΕ νοτίως του Αγ. Ανδρέα, υπενθυμίζεται η πρόταση για εξασφάλιση α) ανισόπεδης διάβασης της κεντρικής εισόδου από την αρτηρία του Γλαύκου και β) χώρου για μελλοντική κατασκευή ανισόπεδου κόμβου στη διασταύρωση της Ακτής Δυμαίων με την αρτηρία Γλαύκου.

2. Η κατασκευή του νέου σταθμού ΚΤΕΛ Αχαΐας στους Μύλους Αγ. Γεωργίου που θα αναβαθμίσει σημαντικά το προσφερόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης. Όσον αφορά την είσοδο / έξοδο του σταθμού προτείνεται τοποθέτηση επί της Όθωνος Αμαλίας. Έτσι, η είσοδος / έξοδος των λεωφορείων από το σταθμό γίνεται από τις οδούς Π. Κανελλοπούλου και Ηρώων Πολυτεχνείου (με χρήση της οδού Καρόλου κατά την έξοδο).
3. Η κατασκευή των νέων λιμενικών εγκαταστάσεων μεταξύ της Ελ. Βενιζέλου και της αρτηρίας του Γλαύκου. Οι εισοδοί / έξοδοι των εγκαταστάσεων αυτών διευθετούνται με ισόπεδους σηματοδοτημένους κόμβους, με έξοδο στην υφιστάμενη διασταύρωση Ακτής Δυμαίων και Ελ. Βενιζέλου και κεντρική είσοδο / έξοδο σε νέα διασταύρωση βορείως της αρτηρίας του Γλαύκου. Προτείνεται ο συντονισμός της τελευταίας αυτής διασταύρωσης με τη διασταύρωση των αρτηριών Γλαύκου και Ακτής Δυμαίων.

5.6.5 ΦΟΡΤΗΓΑ

α) Με την περάτωση της Ευρείας Περιμετρικής, το σύστημα αξόνων κίνησης φορτηγών διαμορφώνεται ως εξής:

- Κύριος άξονας Αθηνών – Πύργου που αποτελείται από την Νέα Εθνική Οδό, την Ευρεία Περιμετρική και την Εθνική Οδό Πατρών – Πύργου. Κλάδος του άξονα αυτού θα πρέπει να θεωρείται η αρτηρία του Γλαύκου, απ' όπου γίνεται η προσπέλαση των νέων λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Κύριος άξονας Καλαβρύτων που αναρτάται από τον προηγούμενο άξονα (αρτηρία Γλαύκου) και συνδέεται με την

Ευρεία Περιμετρική μέσο του κόμβου Κ7 αναπτυσσόμενος κατά μήκος της οδού Ακρωτηρίου και της Εθνικής Οδού 111.

- Δευτερεύων άξονας Παλαιάς Εθνικής Οδού Αθηνών-Πατρών που αναρτάται από τον άξονα Γλαύκου μέσο του κόμβου Κ1.
- Δευτερεύων άξονας Πατρών – Κλάους που αναρτάται από τον άξονα Γλαύκου αναπτυσσόμενος νοτίως του ποταμού κατά μήκος της Πατρών – Κλάους.

Κατά τα παραπάνω το πολεοδομικό συγκρότημα απαλλάσσεται από τη διερχόμενη κίνηση φορτηγών, εκτός εκείνη που αφορά την προσπέλαση των υφιστάμενων λιμενικών εγκαταστάσεων. Έτσι στο παραπάνω σύστημα θα πρέπει να προστεθεί και ένας ακόμα δευτερεύων άξονας που θα αποτελείται από την Λ.Μειλίχου και τις οδούς Ηρώων Πολυτεχνείου και Αγ. Ανδρέου/Οθωνος – Αμαλίας. Τέλος, η σύνδεση υφιστάμενων και νέων λιμενικών εγκαταστάσεων εξασφαλίζεται από τις παραπάνω τρεις τελευταίες οδούς.

Η Ελ. Βενιζέλου προβλέπεται να επιτελέσει μόνο περιορισμένο ρόλο στην εξυπηρέτηση διερχόμενων φορτηγών.

Μακροπρόθεσμα προβλέπεται η κατασκευή χώρου στάθμευσης φορτηγών εντός των νέων λιμενικών εγκαταστάσεων.

5.6.6 ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

Κατά τους στρατηγικούς στόχους του σχεδιασμού, προβλέπεται η δημιουργία ολοκληρωμένου συστήματος πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης άλλα και στο ευρύτερο κέντρο. Έτσι, στα πλαίσια της δημιουργίας αυτού του δικτύου που ολοκληρώνεται μέσα στον 15ετή ορίζοντα σχεδιασμού, προβλέπεται :

- Πεζοδρόμηση της οδού Μαιζώνος, από Καρόλου έως Δ. Γούναρη , έτσι ώστε να εξυπηρετηθούν οι έπ' αυτής μεγάλες συγκεντρώσεις πεζών και να αναβαθμιστεί η εμπορική

λειτουργία του κέντρου. Με την πεζοδρόμηση αυτής της οδού δημιουργείται ανοικτό δίκτυο πεζόδρομων και δυνατότητα προσπέλασης των άκρων από το κέντρο της πόλης. Επίσης, μέσο Παντανάσσης εξασφαλίζεται η κίνηση πεζών προς την περιοχή Υψηλών Αλωνιών.

- Πεζοδρόμηση της Αγ. Νικολάου, από Μαιζώνος έως Κορίνθου.
- Πεζοδρόμηση των οδών Χείλωνος Πατρέως, Παναχαϊκού και Καρατζά περί την πλατεία Υψηλών Αλωνίων. Σημειώνεται ότι η σύνδεση της Παπαφλέσσα προς της Δ. Γούναρη εξακολουθεί να επιτυγχάνεται μέσο της Αθ. Διάκου που εξυπηρετεί και τον επί της πλατείας χώρο στάθμευσης. Όσον αφορά την σύνδεση της Παπαφλέσσα προς την Αγ. Τριάδος, εξασφαλίζεται μέσο των οδών Μεσολογγίου και Α. Φωτήλα.
- Πεζοδρόμηση της οδού Σισίνη από την οδό Καρατζά έως την πλατεία 25^{ης} Μαρτίου. Επιτυγχάνεται έτσι σύνδεση του περί την οδό Ηφαίστου χώρου αναψυχής με τα Υψηλά Αλώνια.

Τέλος εκτός του κέντρου της πόλης, στα πλαίσια των βελτιώσεων της διασταύρωσης Ακρωτηρίου και Μυκηνών, προβλέπεται πεζοδρόμηση των περί το πάρκο Γ. Παπανδρέου οδών με εξαίρεση την οδό Καρυάτιδων.

5.6.7 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

- Αντιστροφή κατεύθυνσης Καραϊσκάκη – Σολωμού , από Ζαΐμη έως Βορείου Ηπείρου. Μονοδρόμηση τμήματος Σολωμού, από Ελ. Βενιζέλου έως Βορείου Ηπείρου.
- Αντιστροφή κατεύθυνσης Ναυαρίνου –Κανακάρη, από Βορείου Ηπείρου έως Ζαΐμη. Μονοδρόμηση προς βορρά, του νέου τμήματος Κανακάρη (Ζαΐμη – Μικρή Περιμετρική).
- Αντιστροφή κατεύθυνσης Κορίνθου, από Ελ. Βενιζέλου έως Αγ. Σοφίας.
- Αντιστροφή κατεύθυνσης Μαιζώνος από Ελ. Βενιζέλου έως Παπαφλέσσα.

- Αντιστροφή κατεύθυνσης Υψηλάντους από Σμύρνης έως Ζαΐμη και αντιστροφή κατεύθυνσης Ερμού από Καραϊσκάκη έως Υψηλάντου.

Τα παραπάνω ρυθμιστικά μέτρα αποσκοπούν στην αποκατάσταση των ζευγών μονοδρόμων της κεντρικής πόλης και την περιοχής νοτίως αυτής, μετά την προσθήκη του προτεινόμενου τμήματος της οδού Κανακάρη στο δίκτυο.

- Μονοδρόμηση Ιεροθέου Αρχιεπισκόπου, από Μαιζώνος έως Σμύρνης.
- Μονοδρόμηση Σμύρνης από Ιεροθέου Αρχιεπισκόπου έως Κορίνθου. Για το τμήμα Κορίνθου – Ακτή Δυμαίων προβλέπεται αμφίδρομη λειτουργία.

Τα παραπάνω ρυθμιστικά μέτρα αποσκοπούν στην αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του άξονα Ανατολής – Δύσης.

- Μονοδρόμηση τμήματος Ηρώων Πολυτεχνείου, από Αγ. Σοφίας έως Νόρμαν.
- Αντιστροφή κατεύθυνσης Αθηνών από Νόρμαν έως Αγ. Σοφίας και κατάργηση των σηματοδοτών στις διασταυρώσεις της οδού Νόρμαν με τις οδούς Αγ. Διονυσίου και Αθηνών.

Με τα παραπάνω δύο ρυθμιστικά μέτρα αποκαθίσταται η συνέχεια του ζεύγους Αγ. Ανδρέου / Όθωνος Αμαλίας προς την Ηρώων Πολυτεχνείου, μέσο ενός ζεύγους μονοδρόμων υψηλής κυκλοφοριακής ικανότητας που περιβάλλει τον νέο σταθμό του ΟΣΕ αναρτώμενο επί της Αγ. Σοφίας.

- Αμφιδρόμηση Αγ. Σοφίας, από Ηρώων Πολυτεχνείου έως Κορίνθου.
- Αμφιδρόμηση των παραπλεύρων της γραμμής του ΟΣΕ τμημάτων της Αθηνών, από Αγ. Σοφίας έως Πέντε

Πηγαδιών και διακοπή της επικοινωνίας Αγ. Σοφίας – Αθηνών ώστε να αποφευχθούν διαμπερείς κινήσεις μέσω της περιοχής αυτής.

- Μονοδρόμηση των εκατέρωθεν της γραμμής του ΟΣΕ δύο τμημάτων της Πέντε Πηγαδιών, προς Ηρώων Πολυτεχνείου, έτσι ώστε να επιτευχθεί η συνέχεια της Αθηνών από Νοταρά και προς Ηρώων Πολυτεχνείου.
- Αντιστροφή κατεύθυνσης Κωνσταντινουπόλεως, από Καρόλου έως Αγ. Σοφίας.
- Μονοδρόμηση τμήματος της οδού Έλληνας Στρατιώτου, από Αγ. Σοφίας έως Μουρούζη.

Τα παραπάνω ρυθμιστικά μέτρα αποσκοπούν στην αποκατάσταση του συλλεκτηρίου δικτύου της περιοχής αυτής.

- Εξασφάλιση συνέχειας της Παπαφλέσσα με την Θεοχαροπούλου μέσω μονοδρόμου που θα περιλαμβάνει τμήματα των οδών Μεσολογγίου και Α. Φωτήλα. Η ρύθμιση αυτή αποσκοπεί στην αποκατάσταση της περι τα Υψηλά Αλώνια συνέχειας του δικτύου που διακόπτεται λόγω πεζοδρόμησης της Χείλωνος Πατρέως.

5.6.8 ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Σύμφωνα με σχετικό προγραμματισμό του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., προβλέπεται εγκατάσταση Συστήματος Ελέγχου Κυκλοφορίας (Urban Traffic Control System). Το σύστημα αυτό πρέπει να έχει τις ακόλουθες δυνατότητες :

- Εφαρμογή έτοιμων προγραμμάτων σηματοδότησης, που θα ενεργοποιούνται σε συγκεκριμένες ημέρες και ώρες.

- Επικοινωνία του Κέντρου Ελέγχου με τον εξοπλισμό υπαίθρου έτσι ώστε να είναι δυνατός ο έλεγχος λειτουργίας και κατάστασης του εξοπλισμού αυτού.
- Μέτρηση κυκλοφοριακών παραμέτρων, μεσώ μόνιμα τοποθετημένων φορατών, και διαχείριση / επεξεργασία των σχετικών στοιχείων.
- Εφαρμογή προγραμμάτων σηματοδότησης ανάλογα με τη ζήτηση που θα προκύπτει από τις παραπάνω μετρήσεις
- Ενημέρωση των χρηστών, ως προς τις βέλτιστες διαδρομές και σημαντικά συμβάντα, με κατάλληλα τοποθετημένες πληροφοριακές πινακίδες μεταβλητού μηνύματος.

Τα παραπάνω αποτελούν ένα ελάχιστο πλαίσιο λειτουργικών προδιαγραφών του συστήματος που, ωστόσο, πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο ειδικής μελέτης. Η μελέτη αυτή θα πρέπει μεταξύ άλλων, να προσδιορίσει :

α. Τη μέθοδο επενέργειας του συστήματος σηματοδότησης. Πιο συγκεκριμένα θα πρέπει να διερευνηθεί η χρήση συστήματος που θα επεξεργάζεται , αντί να επιλέγει, προγράμματα σηματοδότησης σε πραγματικό χρόνο.

β. Τις λειτουργικές προδιαγραφές του συστήματος. Εκτός των ανωτέρω, θα πρέπει να διερευνηθεί η επέκταση του συστήματος και σε άλλες λειτουργίες όπως η ενημέρωση σχετικά με τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης, η εφαρμογή πράσινου κύματος για οχήματα της πυροσβεστικής και της αστυνομίας, η μέτρηση του μήκους καταστρώματος που καταλαμβάνεται από οχήματα εν στάση σε σημαντικές διασταυρώσεις, η εφαρμογή προτεραιότητας για λεωφορεία κ.λ.π.

γ. Τη θέση και το είδος του εξοπλισμού που θα ενσωματωθεί στο σύστημα (σηματοδότες, πινακίδες πληροφόρησης, φορατές, εξοπλισμός κέντρου ελέγχου κ.τ.λ.)

δ. Το σύστημα επικοινωνίας μεταξύ του κέντρου ελέγχου και του εξοπλισμού υπαίθρου.

ε. Το πλαίσιο διοικητικής υποστήριξης του συστήματος.

στ. Το κόστος υλοποίησης και τα στάδια ανάπτυξης του συστήματος.

5.6.9 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ

Κατά την υλοποίηση του σχεδίου προβλέπεται χρηματοδότηση από:

- α. Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., σχετικά με τον κύριο όγκο των κατασκευαστικών έργων, μελετών και αγοράς εξοπλισμού.
- β. Ο Δήμος Πατρέων, σχετικά με τη γραμμή mini bus και τα έργα που αφορούν στη στάθμευση.
- γ. Το αστικό και το υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαιός, σχετικά με τα έργα που αφορούν στον κύκλο των εργασιών τους.
- δ. Ο ιδιωτικός τομέας, σχετικά με τα έργα που αφορούν στην στάθμευση.

Εντός της περιοχής μελέτης, δεν προβλέπεται συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση των έργων οδοποιίας. Με μοναδική εξαίρεση την Ευρεία Περιμετρική για την οποία το καθεστώς χρηματοδότησης είναι ήδη δεδομένο, τα εντός της περιοχής μελέτης έργα οδοποιίας κύρια αφορούν σε αστική κυκλοφορία και επομένως δεν προσφέρονται για εκμετάλλευση με διόδια.

Επίσης, στην χρηματοδότηση συγκεκριμένων κατασκευαστικών έργων συμμετέχει σε σημαντικό ποσοστό η Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρεία Περιμετρική).

5.6.10 ΣΤΟΧΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Οι στόχοι του σχεδιασμού εκφράζουν τις βασικές αρχές και τον επιθυμητό προσανατολισμό του σχεδιασμού. Οι στόχοι αυτοί διαμορφώνονται με γνώμονα την επίλυση διαπιστωμένων προβλημάτων, τις διαφαινόμενες τάσεις για την ανάπτυξη της περιοχής, τις απόψεις της Υπηρεσίας και των άλλων ενδιαφερομένων φορέων, και τις απόψεις άλλων μελετών.

Οι στόχοι του σχεδιασμού συνοψίζονται ως εξής :

1. Βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, ιδιαίτερα στο ευρύτερο κέντρο της πόλη, με κατάλληλα διαχειριστικά μέτρα ρύθμισης ή και αποθάρρυνσης της κυκλοφορίας ιδιωτικού οχήματος και αποτελεσματική χρήση της υπάρχουσας οδικής υποδομής.
2. Αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσφέρουν τα αστικά λεωφορεία σε συγκεκριμένες υφιστάμενες γραμμές.
3. Βελτίωση της υποδομής και λειτουργίας του υπάρχοντος οδικού δικτύου και προσθήκη νέας οδικής υποδομής ικανής να ανταποκριθεί στις ανάγκες της επόμενης 15ετίας με το ελάχιστο δυνατό και κοινωνικό και οικονομικό κόστος.
4. Αναβάθμιση των δημόσιων συγκοινωνιών τόσο σε υποδομή όσο και λειτουργία, με σκοπό την απόσπαση σημαντικού ποσοστού μετακινήσεων από το ιδιωτικό όχημα.
5. Ουσιαστική αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης με (α) εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης εκτός δρόμου σε συγκεκριμένες περιοχές και (β) ρυθμίσεις για τη στάθμευση παρά την οδό.
6. Δημιουργία ολοκληρωμένου περιβάλλοντος για τους πεζούς εντός του ευρύτερου κέντρου.

7. Ελαχιστοποίηση της διερχόμενης κυκλοφορίας από το κέντρο και την πόλη γενικότερα.
8. Βελτίωση της εξυπηρέτησης των εμπορευματικών μεταφορών και της κυκλοφορίας των φορτηγών οχημάτων.
9. Βελτίωση της εξυπηρέτησης των υπεραστικών μετακινήσεων.
10. Αναβάθμιση της σύνδεσης της πόλης με το εθνικό δίκτυο, με τους παρακείμενους οικισμούς και με σημαντικές χρήσεις γης όπως το Λιμάνι, το Πανεπιστήμιο, το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, κ.λ.π.
11. Ελαχιστοποίηση των αρνητικών αλληλεπιδράσεων μεταξύ εναλλακτικών ή συμπληρωματικών μέσων μεταφοράς, με σκοπό τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών εντός του οποίου θα λειτουργούν αρμονικά όλα τα μέσα.

5.6.11 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΛΕΤΗ ΔΟΞΙΑΔΗ

Δημοτικοί παράγοντες επισημαίνουν την ανάγκη να εξυρευθούν οι πόροι που απαιτούνται για την υλοποίηση των έργων που προτείνονται, θέτοντας το ΥΠΕΧΩΔΕ, προ των ευθυνών ενώ μας τόνισαν ότι για να πάρουν "σάρκα και οστά" οι προτάσεις, δεν αρκεί η καλή διάθεση. Από την πλευρά του Δήμου υπογραμμίστηκε ακόμα ότι λόγω της παρέλευσης πολλών χρόνων, οι προτάσεις της μελέτης θα πρέπει να "επικαιροποιηθούν" και να συμπληρωθούν όπου αυτό χρειάζεται, για να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της σημερινής πραγματικότητας.

"Οι διανοίξεις των κυριότερων οδικών αρτηριών και αξόνων είναι αναγκαία προϋπόθεση για να υπάρξει κυκλοφοριακή ανακούφιση στην πόλη" ανέφερε χαρακτηριστικά δημοτικός

παράγοντας διευκρινίζοντας ότι αν δεν χορηγηθούν τα απαιτούμενα κονδύλια για την απαλλοτρίωση των ιδιοκτησιών από το ΥΠΕΧΩΔΕ που οφείλει να προχωρήσει σε μια γενναία χρηματοδότηση. "Αυτή τη στιγμή κινδυνεύουμε να χάσουμε το σχέδιο πόλεως και από πλευράς δρόμων και από πλευράς πλατειών επειδή ο Δήμος δεν έχει λεφτά να αποζημιώσει τους ιδιοκτήτες" ανέφερε παραδειγματικά και συμπλήρωσε: "θα πρέπει ή να συμπυκνωθούν τα έργα ή να μεγαλώσει το χρονικό διάστημα υλοποίησης όσων προβλέπει η μελέτη", υπογραμμίζοντας ότι οι Ολυμπιακοί Αγώνες αλλά και η ανακήρυξη της Πάτρας σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη κατά τη διάρκεια του επαναπροσδιορισμού των αναγκών και του νέου προγραμματισμού. Πρόσθεσε ακόμα ότι το υπουργείο θα πρέπει να δεσμευτεί για το πότε και με ποιόν τρόπο θα υλοποιηθούν τα συγκεκριμένα έργα προκειμένου να μην αποτελεί η μελέτη απλά μια "έκθεση ιδεών".

Επίσης από την πλευρά του Δήμου γίνεται λόγος για παραλείψεις, καθώς πουθενά δεν προβλέπονται ποδηλατόδρομοι ενώ στο ζήτημα της αναδιάρθρωσης των αστικών συγκοινωνιών εκτιμάται ότι απαιτούνται βελτιώσεις και επαναδιατυπώσεις.

Διαφωνίες ακόμη εκφράζονται και για επιμέρους προτάσεις της μελέτης όπως για παράδειγμα αυτή της πεζοδρόμησης τμήματος της οδού Σμύρνης.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω θα λέγαμε ότι δεν φθάνουν μόνο οι μελέτες και τα ωραία λόγια, χρειάζονται και τα απαιτούμενα κονδύλια για να υλοποιηθούν οι κυκλοφοριακές αλλαγές και τα έργα που προτείνει η μελέτη. Αυτή τη στιγμή "τρέχει" το μεγαλύτερο αναπτυξιακό πρόγραμμα που έχει δει ποτέ η Ελλάδα, και τα κονδύλια που διατίθενται θα πρέπει να αξιοποιηθούν με τον καλύτερο τρόπο.

Το κυκλοφοριακό είναι μείζον πρόβλημα για την Πάτρα, το τρίτο πολεοδομικό συγκρότημα της χώρας. Η πυκνή δόμηση που παρατηρείται δυσχεραίνει ακόμη περισσότερο την κατάσταση. Ως επιβαρυντικός παράγοντας μπορεί να θεωρηθεί και η έλλειψη της μικρής περιμετρικής, η μελέτη της οποίας

βρίσκεται βέβαια σε εξέλιξη, αλλά από πλευράς χρόνου δεν βρισκόμαστε και στο ευτυχέστερο σημείο, φαινόμενο που απαντάται συχνά στον ελλαδικό χώρο.

Πάντως οι μεγάλες παρεμβάσεις που γίνονται με την υλοποίηση έργων πνοής που προβλέπονται μέσα από την μελέτη, ευελπιστούμε να αλλάξουν ριζικά την εικόνα της ευρύτερης περιοχής και να καταστήσουν την Πάτρα κόμβο συνδυασμένων μεταφορών.



Εικόνα 9 Η έλλειψη χώρων στάθμευσης είναι ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη.

6 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Η ξαφνική αύξηση των ιδιωτικών αυτοκινήτων οδήγησε πρώτα στην Αθήνα και μετά στις άλλες μεγάλες πόλεις της χώρας σε μεγάλες δυσκολίες. Η ποιότητα της κατοικίας και κατακολουθία της ζωής πάσχει σήμερα από τις δυσμενείς επιπτώσεις της κυκλοφορίας. Βεβαίως είναι αναφαίρετο δικαίωμα ο καθένας να μπορεί να έρχεται στο σπίτι του ή στο οικόπεδό του με το αυτοκίνητο του και να μπορεί να το παρκάρει κοντά στην ιδιοκτησία του. Δυστυχώς όμως η σύνδεση του αυτοκινήτου με τις ιδιοκτησίες μας γίνεται εις βάρος της αναψυχής, της υγείας, της περιπλάνησης, του παιγνιδιού. Όπως φαίνεται οι ενοχλήσεις ξεπέρασαν κάθε υποφερτό όριο έτσι ώστε να απαιτούνται μέτρα προστασίας. Οι προσπάθειες του κράτους, των Δήμων και Κοινοτήτων αλλά και των μηχανικών πρέπει να στραφούν προς την ελάττωση των επιβαρύνσεων της ζωής από την κυκλοφορία.

Οι κυριότερες επιπτώσεις από την κυκλοφορία είναι: θόρυβος, δονήσεις, καυσαέρια και ως εκ τούτου ατμοσφαιρική ρύπανση, σκόνες, οπτική και αισθητική επιβάρυνση, η καταστροφή του τοπίου για την κατασκευή δρόμων και βεβαίως τα τροχαία ατυχήματα. Το μέγεθος των επιπτώσεων διαφέρει από τόπο σε τόπο. Η πιο συχνή και δυσάρεστη επιβάρυνση είναι αυτή των τροχαίων ατυχημάτων.

6.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Η συνεχής αύξηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων από τη δεκαετία του πενήντα μέχρι σήμερα είχε σαν επακόλουθο και την αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων. Ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων έχει ξεπεράσει κάθε ανεκτό όριο. Οι θάνατοι που προέρχονται από τροχαία ατυχήματα είναι οι πιο άδικοι. Οι δεκάδες νεκροί και τραυματίες που κάθε χρόνο πέφτουν θύματα των τροχών και έχουν σαν επακόλουθο τον ανθρώπινο πόνο, τις οικογενειακές τραγωδίες και μια τεράστια επιβάρυνση της εθνικής οικονομίας, θέτουν το ανυποχώρητο

αίτημα για την μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια που πρέπει να επιδιώκουμε.

Κάθε χρόνο στη χώρα μας περίπου 2500 συνάνθρωποί μας, κυρίως νέοι και μικρά παιδιά, αφήνουν την τελευταία τους πνοή στην άσφαλτο. Οι δε τραυματίες με προσωρινή ή μόνιμη αναπηρία είναι χιλιάδες.

Είναι σαν να διαγράφεται μια κωμόπολη κάθε χρόνο από τον ελληνικό χάρτη ή να πέφτει ένα αεροπλάνο με 70 άτομα κάθε 10 μέρες!!!

Απ' ότι βλέπουμε, έχουμε αποδεχτεί ότι τα τροχαία είναι η μοίρα μας, το ριζικό μας και κανείς σχεδόν δεν ασχολείται με αυτό το θέμα.

Ενώ στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες ο αριθμός των τροχαίων μειώνεται, στην Ελλάδα αυξάνεται.

Έτη	Ατυχήματα	Με τραυματίες	Θανατηφόρα	Σύνολο Ατόμων	Τραυματίες	Νεκροί
1985	21.461	21.491	1.608	34.718	32.884	1.834
1986	22.239	20.703	1.536	32.495	30.775	1.720
1987	23.245	21.708	1.537	32.939	31.189	1.750
1988	23.853	22.285	1.568	32.182	33.414	1.768
1989	23.692	21.962	1.730	35.367	33.355	2.012
1990	22.644	20.884	1.760	33.126	31.145	1.981
1991	23.230	21.478	1.752	33.854	31.840	2.014
1992	24.147	22.383	1.764	34.488	32.489	1.999
1993	24.270	22.511	1.759	34.491	32.489	2.002
1994	23.893	22.060	1.833	34.135	32.059	2.076
1995	23.483	21.584	1.899	33.945	31.801	2.144
1996	24.111	22.207	1.904	35.257	33.081	2.176
1997	24.681	22.789	1.892	34.990	32.849	2.141
1998	24.894	22.914	1.980	35.342	33.113	2.229
1999	24.289	22.365	1.924	34.532	32.352	2.180
Σύνολο:	355.770	329.324	26.448	511.861	484.835	30.026

Τρεις είναι οι παράγοντες για να δημιουργηθεί ένα τροχαίο ατύχημα:

- Το όχημα.
- Η κυκλοφοριακή εγκατάσταση όπως δρόμος, κόμβος, σηματοδότηση.
- Ο άνθρωπος.

Ένας οι περισσότεροι μαζί από τους παραπάνω παράγοντες είναι η αιτία όλων των ατυχημάτων. Το όχημα δεν παρέχει την απαιτούμενη ασφάλεια γιατί λείπει εκ μέρους της αρχής ο περιοδικός ουσιαστικός έλεγχος εκείνων των τμημάτων του οχήματος, που είναι αποφασιστικά για την ασφαλή κίνηση. Ο έλεγχος, που γίνεται κατά την μεταβίβαση ενός οχήματος είναι εντελώς τυπικός. Ένας ουσιαστικός έλεγχος της καταστάσεως του οχήματος, αν δηλαδή είναι κατάλληλο για την κυκλοφορία ανά δύο έτη για τα επιβατικά και ανά εξάμηνο για τα λεωφορεία, φορτηγά και ταξί θα ήταν μια μεγάλη προσφορά της Πολιτείας στην κυκλοφοριακή ασφάλεια. Επίσης η καλύτερευση της τεχνικής καταρτίσεως των τεχνικών αυτοκινήτων και ο έλεγχος της ποιότητας των εξαρτημάτων των αυτοκινήτων, θα συμβάλλουν στην κυκλοφοριακή ασφάλεια.

Η κυκλοφοριακή εγκατάσταση δρόμος – κόμβος – σηματοδότηση, είναι βασικός παράγοντας ατυχημάτων. Συμβαίνει εδώ στην Ελλάδα οι περισσότεροι δρόμοι και κόμβοι να μην έχουν γίνει σύμφωνα με την επιστημονική δεοντολογία της κινητικής. Επίσης η σηματοδότηση και η απλή και η φωτεινή δεν προσφέρουν στον μέτοχο της κυκλοφορίας (οδηγό ή πεζό) ασφαλείς λύσεις συμπεριφοράς. Η κατάσταση των δρόμων με τις λακκούβες, την έλλειψη στηθαίων ασφαλείας και ο ελλιπής ή ανύπαρκτος φωτισμός είναι εστίες ατυχημάτων.

Ο άνθρωπος, ως μέτοχος της κυκλοφορίας, γίνεται επίσης αιτία ατυχημάτων. Εκείνο που δεν είναι σωστό είναι ο ισχυρισμός της στατιστικής υπηρεσίας και της τροχαίας ότι ο άνθρωπος είναι ο κύριος αίτιος των κυκλοφοριακών ατυχημάτων. Όταν οι δρόμοι και τα αυτοκίνητα καλύτερεύσουν θα μειωθούν τα ατυχήματα κατά πολύ, όπως άλλωστε συμβαίνει

και σε άλλες χώρες. Εδώ πρέπει να δοθεί σπουδαιότητα στην καλύτερευση της εκπαίδευσης των υποψήφιων οδηγών και στην αυστηρότητα των εξετάσεων.

Στο τρίπτυχο άνθρωπος, κυκλοφοριακή εγκατάσταση, όχημα πρέπει να αναζητηθούν τα αίτια του συνόλου των ατυχημάτων.

Είναι απολύτως απαραίτητο να δημιουργηθεί εκ μέρους της πολιτείας μια ειδική υπηρεσία πρόληψης ατυχημάτων. Αυτή η υπηρεσία θα ασχολείται αποκλειστικά με όλα τα ατυχήματα που συμβαίνουν στην κυκλοφορία. Θα συγκεντρώνει όλα ανεξαιρέτως τα τροχαία ατυχήματα ολόκληρου του οδικού δικτύου της χώρας, θα ερευνά τα βαθύτερα αίτια του κάθε ατυχήματος και θα δίνει λύσεις για την μελλοντική πρόληψη των ατυχημάτων. Η υπηρεσία αυτή που θα είναι επανδρωμένη με άριστο επιστημονικό προσωπικό όλων των κλάδων που έχουν σχέση με το τρίπτυχο των παραγόντων άνθρωπος, όχημα, κυκλοφοριακή εγκατάσταση που δημιουργούν το ατύχημα, θα είναι ο σύμβουλος της πολιτείας στον αγώνα για την πρόληψη των ατυχημάτων. Η στατιστική των ατυχημάτων δεν θα είναι αυτοσκοπός αλλά ένα δευτερεύον προϊόν της εργασίας αυτής της υπηρεσίας.

Με βάση τα στοιχεία που θα συγκεντρώνει αυτή η υπηρεσία και την μελέτη των άμεσων και έμμεσων αιτιών που προκάλεσαν τα ατυχήματα θα εντοπίζει τα επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου και θα προτείνει λύσεις θεραπείας για άμεση εφαρμογή τους. Θα πρέπει να δημιουργήσει πρότυπα λύσεων σε σήματα, διαγραμμίσεις, καλύτερες στροφών, βελτίωση κόμβων κ.τ.λ. που θα εφαρμόζονται σε πανελλαδική κλίμακα ομοιόμορφα.

Η υπηρεσία αυτή θα κάνει τακτικές συνεντεύξεις τύπου, ραδιοφώνου και τηλεόρασης, θα αναλάβει την κυκλοφοριακή διαπαιδαγώγηση των πολιτών με διαλέξεις στους χώρους δουλειάς στα σχολεία κλπ. Θα συνεργάζεται στενά με τους επιστημονικούς συλλόγους όπως τα ΑΕΙ, με τα αρμόδια υπουργεία, με τις κατά τόπους τροχαίες κλπ. Όλα ανεξαιρέτως τα ατυχήματα της οδικής κυκλοφορίας και εκείνα των σωματικών βλαβών και εκείνα των υλικών ζημιών θα πρέπει να συγκεντρώνονται σ' αυτήν την υπηρεσία πρόληψης ατυχημάτων

για περαιτέρω επεξεργασία και για την λήψη των κατάλληλων μέτρων ώστε να υπάρξει μια κατά το δυνατόν αποτελεσματική καταπολέμηση των ατυχημάτων.



Εικόνα 10 Κάθε χρόνο περισσότεροι από 2000 άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους στους ελληνικούς δρόμους

6.2 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

«... Θά' ρθει καιρός που ο καθαρός αέρας θα είναι είδος πολυτελείας. Η Χημεία της Φύσης περιμένει να της δώσουμε την ευκαιρία ν' αποκαταστήσει τις ισορροπίες». J. Priestley, ο χημικός που ανακάλυψε το οξυγόνο, 1733 - 1804

Η αλόγιστη μαζική χρήση του αυτοκινήτου - «ταχύτητα για το πουθενά» - έχει φτάσει σε σημείο να θεωρείται σε παγκόσμιο επίπεδο ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα, τουλάχιστον από τη σκοπιά της ρύπανσης του περιβάλλοντος. Πολλοί άνθρωποι σήμερα είναι απόλυτα εξαρτημένοι από τη χρήση του, ακόμα και για τις μικρότερες αποστάσεις και μάλιστα μέσα στις δύσκολες κυκλοφοριακές συνθήκες των πόλεων, όπου η χρησιμοποίηση του ποδηλάτου ή λειτουργικών μαζικών μέσων μεταφοράς θα ήταν σωτήρια και από την πρακτική άποψη της εξοικονόμησης χρόνου.

Σύμφωνα με τη μαζική τεχνολογία της σημερινής «αυτοκίνησης», ο «κινητήρας εσωτερικής καύσης» (δίχρονος ή τετράχρονος) χρησιμοποιεί χημικό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου («βενζίνη»). Το καύσιμο αναφλέγεται (εκρήγνυται) μέσα στο «θάλαμο καύσης» του κινητήρα («μίγμα εισόδου»: καύσιμο και ατμοσφαιρικός αέρας - ο οποίος έχει το απαραίτητο για την καύση οξυγόνο - σε ορισμένη αναλογία) και από την

καύση αυτή παράγονται στερεά, υγρά και αέρια «καυσαέρια», ενώ από την πίεση των εκτονούμενων αερίων ένα έμβολο αναλαμβάνει τη μετάδοση της ωφέλιμης κινητικής ενέργειας.

Οι κινητήρες εσωτερικής καύσης παράγουν τα εξής είδη ρύπων: μονοξείδιο του άνθρακα CO, οξειδία του αζώτου NOx, οξειδία του θείου, άκαυστους υδρογονάνθρακες HC και ειδικά αρωματικούς (κυκλικούς) υδρογονάνθρακες, μόλυβδο. Οι δίχρονοι κινητήρες είναι πολύ πιο ρυπογόνοι από τους τετράχρονους (η Σουηδία φέρεται να τους κατήγγειλε εσωτερικά παρόλο που έχει την Husqvarna, τεράστια βιομηχανία), ενώ ειδικά για τους πετρελαιοκινητήρες ως «μηχανές φτωχής καύσης» θεωρείται ότι ικανοποιούν τα όρια των εκπομπών ρύπων για CO, HC και NOx, εκπέμπουν όμως πολλή αιθάλη που προκαλεί νέφος.

Οι ρύποι αυτοί βλάπτουν τον άνθρωπο και το περιβάλλον. Ο μόλυβδος, για παράδειγμα, είναι τοξικότατος. Αθροίζεται στον οργανισμό και προκαλεί συν τοις άλλοις καθυστέρηση της διανοητικής ανάπτυξης των παιδιών (κρετινισμό). Χρησιμοποιείται στη βενζίνη μάλλον για τεχνικό λόγο, γιατί συντηρεί (δεν καταστρέφει) τις κεφαλές των βαλβίδων του θαλάμου καύσης (υπάρχει και η άποψη ότι χρησιμοποιείται για την αύξηση της απόδοσης, δηλαδή των οκτανίων, της βενζίνης) - αναπτύχθηκε όμως μια άλλη μαζική τεχνολογία και το πρόβλημα λέγεται ότι ξεπεράστηκε, δίνοντας τη δυνατότητα της χρησιμοποίησης της αμόλυβδης βενζίνης. Τα CO, οι HC και τα NOx δημιουργούν νέφος και όξινη βροχή. Επίσης με την επενέργεια του ηλιακού φωτός στην ατμόσφαιρα και τις δυναμικές διεργασίες των φυσικών φαινομένων, προστίθενται και οι «φωτοχημικοί» (δευτερογενείς) ρύποι - επιπλέον οξειδία του αζώτου και όζον O₃. Οι αρωματικοί υδρογονάνθρακες για παράδειγμα (παρά το ...όνομά τους!) είναι ισχυρά καρκινογόνοι. Η ποιότητα των ρύπων εξαρτάται και από την ποιότητα των καυσίμων, συνεπώς και από την ποιότητα των πρωτογενών ορυκτών καυσίμων από τα οποία αυτά παράγονται, όσο και τις σχετικές τεχνολογίες. Πχ. το πετρέλαιο της Αλγερίας, που εκμεταλλεύεται η Γαλλία, περιέχει ελάχιστο θείο, πράγμα που

οδηγεί τελικά σε σχετικά μικρότερες εκπομπές SO₂. Ο τρόπος οδήγησης του αυτοκινήτου από τον οδηγό και η κατάσταση του κινητήρα παίζουν επίσης σημαντικό ρόλο στην ποσότητα και ποιότητα των ρύπων, πχ. στις χαμηλές ταχύτητες (μέσα στις αστικές περιοχές, χαμηλές στροφές κινητήρα) επικρατούν οι υδρογονάνθρακες, ενώ στις υψηλές (αυτοκινητόδρομοι, υψηλές στροφές) τα οξειδία του αζώτου και αυτό σημαίνει ότι μια σωστή ρύθμιση του κινητήρα εξασφαλίζει μέσες συνθήκες καύσης του μίγματος και συγχρόνως το «βέλτιστο» στην εκπομπή των δύο αυτών ειδών ρύπων.

Υπεύθυνοι είναι, μαζί με τις καύσεις του πετρελαίου για θέρμανση, όλοι γενικά οι τύποι κινητήρων εσωτερικής καύσης που υπάρχουν για τα μεταφορικά μέσα και στη βιομηχανία. Το άζωτο (που μετατρέπεται στα οξειδία του αζώτου, NO_x) υπάρχει στον ατμοσφαιρικό αέρα, που είναι παρών μαζί με το καύσιμο κατά την ανάφλεξη στο θάλαμο καύσης. Το θείο (που μετατρέπεται στα οξειδία του θείου) υπάρχει μέσα στο καύσιμο διότι είναι πολύ δύσκολο να απομακρυνθεί από τις ουσίες του πετρελαίου επειδή παρουσιάζει ισχυρότατη συγγένεια (χημικό δεσμό) με αυτές. Τα NO_x στην ατμόσφαιρα (δυναμικές διεργασίες) καταλήγουν σε νιτρικό οξύ HNO₃ και τα οξειδία του θείου καταλήγουν σε θειϊκό οξύ H₂SO₄. Αυτά όμως είναι τα δύο ισχυρότερα οξέα! Η όξινη βροχή καταστρέφει τα φύκη (αυτά που εμπλουτίζουν τα νερά του πλανήτη με οξυγόνο) αλλά όταν είναι ισχυρή μπορεί να προσβάλλει απ' ευθείας φυτικούς αλλά και ζωικούς οργανισμούς (παράδειγμα οι καταστροφές δασών της βόρειας και κεντρικής Ευρώπης).

Η ρύπανση της ατμόσφαιρας λαμβάνει τα τελευταία χρόνια από τις ανθρώπινες δραστηριότητες απειλητικές διαστάσεις. Οι επιπτώσεις από την ρύπανση της ατμόσφαιρας δεν περιορίζονται μόνο στους τόπους όπου παράγεται η ρύπανση και στην περιφέρειά τους αλλά επεκτείνονται σ' ολόκληρο τον πλανήτη γη. Έτσι αναμένονται για τις επόμενες δεκαετίες μεγάλες αλλαγές στο κλίμα της γης με απρόβλεπτες συνέπειες στην οικονομική και κοινωνική δομή του πλανήτη μας.

Σχεδόν ένα αυτοκίνητο κάνει την εμφάνισή του στους δρόμους κάθε δευτερόλεπτο : 4.000 την ώρα, 100.000 κάθε μέρα. Στα μέσα του 20ου αιώνα, όταν ζούσαν 2,6 δισεκατομμύρια άνθρωποι στον πλανήτη, υπήρχαν σε κυκλοφορία 50 εκατ. ιδιωτικά αυτοκίνητα. Σήμερα, που έχει υπερδιπλασιαστεί ο πληθυσμός της γης, ο αριθμός των αυτοκινήτων αυξήθηκε κατά 10 φορές, φθάνοντας τον απίστευτο αριθμό των 500 εκατομμυρίων οχημάτων. Προσθέτοντας μάλιστα και τα φορτηγά το συνολικό άθροισμα πλησιάζει σήμερα τα 550 εκατ. οχήματα και λαμβάνοντας υπόψη ότι ενδεχομένως ο αριθμός αυτός θα διπλασιαστεί την επόμενη εικοσαετία καταλαβαίνει κανείς το μέγεθος του προβλήματος. Βέβαια αυτό ήταν λίγο πολύ αναμενόμενο, καθώς ο καθένας επιθυμεί να αποκτήσει τουλάχιστον ένα Ι.Χ. αυτοκίνητο.

Η βασική τεχνολογία παραμένει ουσιαστικά η ίδια από την εποχή που ο Henry Ford αποφάσιζε ότι όλοι μας έπρεπε να έχουμε στην κατοχή μας κάποιο Ι.Χ. αυτοκίνητο, μια μηχανή εσωτερικής καύσης που για την λειτουργία της απαιτεί τεράστιες ποσότητες πετρελαίου και εκπέμπει ένα κοκτέιλ από τοξικές αναθυμιάσεις και διοξειδία του άνθρακα, απειλώντας όχι μόνο την υγεία μας, αλλά και το κλίμα της γης.

Ο συνδυασμός αυτός της ανεξέλεγκτης αύξησης, της ξεπερασμένης τεχνολογίας και της εξάρτησης από το πετρέλαιο οδήγησε στην υποβάθμιση της ζωής στις πόλεις. Η ατμοσφαιρική ρύπανση έχει γίνει εφιάλτης για όλες σχεδόν τις μεγαλουπόλεις του κόσμου.

Δυστυχώς, όμως η ατμοσφαιρική ρύπανση δεν αποτελεί τη σημαντικότερη επίπτωση της γενικευμένης αυτοκίνησης. Όταν μιλάμε για τις μεταφορές, σπάνια συνειδητοποιούμε ότι σχεδόν όλες οι σύγχρονες μορφές μεταφορικού έργου στηρίζονται σε μια και μόνη εξειδικευμένη μεταφορά : αυτή του πετρελαίου. Φορτηγά, ΙΧ, λεωφορεία, πλοία, εμπορευματικά τρένα κινούνται με καύσιμα που προέρχονται από το αργό πετρέλαιο. Το 50% περίπου της παγκόσμιας κατανάλωσης πετρελαίου γίνεται πλέον από τα αυτοκίνητα.

Είκοσι πέντε εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου καταναλώνονται από τα αυτοκίνητα κάθε μέρα. Αποτέλεσμα της καύσης του πετρελαίου και των προϊόντων του είναι η ετήσια έκλυση στην ατμόσφαιρα περίπου 4 δις. τόνων διοξειδίου του άνθρακα (CO_2), του σημαντικότερου δηλαδή αερίου που συμβάλλει στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, με άλλα λόγια στις επερχόμενες κλιματικές αλλαγές. Μέσα σε ένα χρόνο κάθε αυτοκίνητο σημερινής τεχνολογίας εκλύει 4 φορές το βάρος τους σε CO_2 . Εκτιμάται ότι το 20% περίπου των συνολικών ανθρωπογενών εκπομπών CO_2 οφείλεται στην αυτοκίνηση. Στην Ελλάδα ο τομέας των μεταφορών απορροφά το 53% της συνολικής κατανάλωσης πετρελαίου και συνεισφέρει κατά 25% περίπου στις εκπομπές CO_2 (18 εκατ. τόνοι CO_2 το χρόνο).



Δεν είναι όμως μόνο το CO_2 που συμβάλλει στην αλλαγή του κλίματος του πλανήτη. Το μονοξείδιο του άνθρακα, οι υδρογονάνθρακες και τα οξείδια του αζώτου, που εκλύονται ως καυσαέρια, καθώς και οι χλωροφθοράνθρακες που χρησιμοποιούνται στα κλιματιστικά των αυτοκινήτων έχουν επίσης σημαντικό μερίδιο ευθύνης στη δημιουργία αυτού του μείζονος περιβαλλοντικού προβλήματος.

Η περιβαλλοντική κοινότητα προειδοποιεί πως τυχόν διπλασιασμός του διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα της γης θα επιφέρει αύξηση της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη και 3 βαθμούς Κελσίου. Μια αλλαγή με τρομακτικές συνέπειες στο οικοσυστήματα και την οικονομία. Αύξηση της στάθμης της θάλασσας και καταστροφή γεωργικών και αστικών εκτάσεων, έντονα καιρικά φαινόμενα, εντεινόμενη ξηρασία, λειψυδρία, εξαφάνιση ειδών, πλημμύρες, μετατόπιση οικοσυστημάτων, αύξηση πυρκαγιών, σημαντικές μετακινήσεις πληθυσμών είναι μερικές μόνο από τις αναμενόμενες επιπτώσεις του λεγόμενου φαινομένου του θερμοκηπίου. Η προστασία μόνο του 20% των οικονομικά σημαντικών ακτών των ΗΠΑ από την αύξηση της στάθμης της θάλασσας απαιτεί

σύμφωνα με εκτιμήσεις της αμερικανικής κυβέρνησης πάντων από 400 δισ. δολάρια για τα επόμενα χρόνια.

Αν τα παραπάνω ακούγονται ως κινδυνολογία ή μελλοντολογία, ας ανατρέξει κανείς στις διαπιστώσεις της Διακυβερνητικής Επιτροπής για τις Κλιματικές Αλλαγές (IPCC), ενός διεθνούς σώματος 2.500 και πλέον επιστημόνων ή της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων της Γερμανικής Κυβέρνησης. Άλλωστε, το φαινόμενο του θερμοκηπίου έχει ήδη ξεκινήσει. Το αποδεικνύουν μια σειρά από αδιαμφισβήτητα γεγονότα. Το 8 θερμότερα έτη του αιώνα εμφανίστηκαν την τελευταία δεκαετία. Οι πάγοι στο Βόρειο Πόλο έλιωσαν με ταχύτερους ρυθμούς και το στρώμα που καλύπτει ένα μεγάλο μέρος της Αρκτικής μειώθηκε κατά 0,8 μέτρα την περίοδο 1976-87. Οι παγετώνες των Άλπεων μειώθηκαν κατά 8% στο βόρειο ημισφαίριο την τελευταία εικοσαετία, οι δε βροχοπτώσεις στην Ελλάδα κατά 20%-30% τα τελευταία σαράντα χρόνια. Αυξήθηκαν ακόμη σε όλο τον πλανήτη οι μέσες ταχύτητες των ανέμων, όπως και μέση θερμοκρασία των θαλασσών. Αυξήθηκαν οι τροπικοί και υποτροπικοί κυκλώνες προκαλώντας ζημιές δεκάδων δις. δολαρίων την τελευταία πενταετία. Περίοδοι έντονης ξηρασίας έπληξαν τα τελευταία χρόνια την Νότια Αφρική, τη Βόρεια Βραζιλία, τις ΗΠΑ, την Ανατολική Αυστρία, την Κεντρική και Νότια Ισπανία και άλλες περιοχές του πλανήτη.

Για να αναχαιτισθούν οι συνέπειες του φαινομένου του θερμοκηπίου, η IPCC, αλλά και άλλοι διεθνείς οργανισμοί προτείνει μια μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα κατά 60%-80% σε σχέση με τα επίπεδα εκπομπών του 1990, καθώς και αντίστοιχες μειώσεις των άλλων αερίων του θερμοκηπίου.

Βασικός σκοπός κάθε μετακίνησης είναι η πρόσβαση ανθρώπων, μέσων, πληροφοριών σε κάποιο προορισμό. Ουσιαστική λοιπόν αρχή μιας συγκοινωνιακής πολιτικής θα έπρεπε να είναι η προσπελασιμότητα αυτού του προορισμού, δηλαδή η εύκολη πρόσβαση.

Όσο και αν ακούγεται παράδοξο, η κυρίαρχη αντίληψη για την κυκλοφορία λίγο ενδιαφέρεται για την εύκολη πρόσβαση

των ανθρώπων σε ένα χώρο, σχεδιάζοντας τα κυκλοφοριακά δίκτυα με βάση τη ευκολία μετακίνησης των μέσων. Η προσέγγιση αυτή δεν είναι χωρίς συνέπειες. Κέντρο του κυκλοφοριακού σχεδιασμού γίνεται το αυτοκίνητο και όχι ο άνθρωπος. Ως συνέπεια, ο πολεοδομικός σχεδιασμός παραδίδεται αμαχητί στις επιλογές της αυτοκίνησης και οι πόλεις δομούνται, όχι με περιβαλλοντικά, αισθητικά ή έστω οικονομικά κριτήρια, αλλά με βάση τις ανάγκες της γενικευμένης αυτοκίνησης.

Μια συγκοινωνιακή πολιτική που σέβεται το περιβάλλον και ευνοεί την προσπελασιμότητα πρέπει να αναθεωρήσει τους όρους μετακίνησης των πεζών, να ενθαρρύνει τις συλλογικές μετακινήσεις, να προωθήσει τα μέσα σταθερής τροχιάς, (τρένα, τράμ), να επέμβει ριζικά στον πολεοδομικό σχεδιασμό, να δώσει ευκαιρίες προσπέλασης σε όλους (π.χ. ποδηλάτες, άτομα με ειδικές ανάγκες), να συμβάλει στον εκδημοκρατισμό των μηχανισμών λήψης αποφάσεων.

Ακόμη και χώρες ολοκληρωτικά αυτοκινητοκρατούμενες, όπως οι ΗΠΑ, στρέφονται τελευταία ολοένα και περισσότερο στα μέσα συλλογικής μεταφοράς σε μια προσπάθεια να αμβλύνουν τις συνέπειες της αυτοκίνησης.

Τα δημόσια μέσα μεταφοράς, ως έχουν σήμερα στην Ελλάδα, δεν παρέχουν αξιοπιστία, δεν μπορούν να ανταγωνιστούν το Ι.Χ. και δεν είναι επιπλέον φιλικά προς το περιβάλλον. Οι λόγοι είναι πολλοί και σύνθετοι και έχουν να κάνουν προφανώς με το θεσμικό πλαίσιο βάσει του οποίου αναπτύχθηκαν να λειτουργούν όσο και με το ότι η συλλογική μεταφορά ουδέποτε αποτέλεσε προτεραιότητα για τις εκάστοτε κυβερνήσεις. Οι δημόσιες συγκοινωνίες στην Ελλάδα έχουν σημαντικό μερίδιο στη ρύπανση της ατμόσφαιρας των πόλεων.

Μια εναλλακτική προσέγγιση στις συλλογικές μετακινήσεις πρέπει να δίνει προτεραιότητα στο σύγχρονο τράμ και τις περιφερειακές λεωφορειακές γραμμές. Όσον αφορά τις υπεραστικές μετακινήσεις και τη μεταφορά αγαθών, το κύριο βάρος πρέπει να πέσει στον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρόμων, ενώ παράλληλα πρέπει να συρρικνωθεί ο ρόλος και η κυκλοφορία των φορτηγών.

Μια φιλική προς το περιβάλλον πολιτική για τις συγκοινωνίες πρέπει να εγγυάται ότι οι μετακινήσεις θα λιγοστεύουν σε αριθμό και απόσταση, αντί να επεκτείνονται συνέχεια. Κάτι τέτοιο επιτυγχάνεται με μια ουσιαστική αποκέντρωση (οικονομική, υπηρεσιών, πολιτιστική κλπ.). Η άνθηση τοπικών κατά το δυνατόν αυτόνομων κυττάρων λειτουργεί ως τροχοπέδη στην αύξηση των μετακινήσεων.

Με την εφαρμογή των παραπάνω, το αυτοκίνητο θα μπορεί να παίξει ένα ουσιαστικότερο κοινωνικό ρόλο, καλύπτοντας ανάγκες που δεν μπορούν να καλυφθούν διαφορετικά, λειτουργώντας έτσι επικουρικά σε ένα ολοκληρωμένο συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Η τεχνολογία όμως των αυτοκινήτων οφείλει να στραφεί σε νέες κατευθύνσεις και κυρίως προς την ουσιαστική μείωση της κατανάλωσης και την συνακόλουθη μείωση της ρύπανσης. Οι διαθέσιμες ήδη από σήμερα τεχνολογίες μπορούν να ικανοποιήσουν αυτά τα αιτήματα μειώνοντας την κατανάλωση καυσίμων έως και κατά 80% σε ελάχιστο χρονικό διάστημα. Αρκεί να καλυφθούν βέβαια τα συμφέροντα της πανίσχυρης αυτοκινητοβιομηχανίας.



7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ο φορέας του πολιτισμού μας είναι η πόλη. Στην πόλη γίνεται η ανταλλαγή του πολιτισμού και του πνεύματος, εδώ βρίσκεται η διοίκηση, εδώ λαμβάνει χώρα το εμπόριο. Τα βασικά στοιχεία της πόλης είναι :

- Η κατοικία.
- Η εργασία.
- Η αναψυχή.
- Η κυκλοφορία.
- Ο εφοδιασμός και η καθαριότητα.
- Η προσαρμογή της πόλης στο τοπίο και γενικότερα στο περιβάλλον.

Η κυκλοφορία είναι η προϋπόθεση για την ζωή στις κατοικημένες περιοχές. Όπως εξυπηρετεί τον πολιτισμό έτσι εξυπηρετεί και την ζωή. Γι' αυτό θα πρέπει να είναι ο ρυθμιστικός παράγοντας της πόλεως.

Από τα παραπάνω φαίνεται πόσο σπουδαία είναι η κυκλοφορία σήμερα για την ομαλή εξέλιξη της ζωής μας. Στην χώρα μας όμως λείπει από την εκάστοτε κυβέρνηση σχεδόν πάντοτε η λεγόμενη κυκλοφοριακή συνείδηση. Δεν δόθηκε ποτέ έως τώρα η δέουσα προσοχή στα υπάρχοντα και στα αναμενόμενα κυκλοφοριακά προβλήματα. Η πρόληψη στην κυκλοφορία όπως και στην ιατρική είναι η καλλίτερη θεραπεία. Τα επακόλουθα της παραλείψεως κυκλοφοριακού προγραμματισμού τα ζούμε καθημερινά στην Πάτρα αλλά και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας και αν η αδιαφορία συνεχισθεί η κατάσταση τα επόμενα χρόνια θα γίνει αφόρητη.

Το κέντρο της Πάτρα ως το κατ' εξοχήν εμπορικό και διοικητικό κέντρο όλης της Δυτικής Ελλάδας χρειάζεται μια ιδιαίτερη μέριμνα για να μπορέσει να επιζήσει. Η διατήρηση και τόνωσή του πρέπει να είναι υποχρέωση κάθε υπεύθυνου Πατρινού πολίτη. Ένα από τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η Πάτρα είναι το κυκλοφοριακό.

Ας ξεκινήσουμε από την **κυκλοφορία των πεζών**. Ο πεζός είναι το πιο αδύνατο σκέλος της κυκλοφορίας. Γι' αυτό χρειάζεται και την μεγαλύτερη μέριμνα και προστασία. Στην κυκλοφορία των πεζών μεταξύ των οποίων βρίσκονται παιδιά, ηλικιωμένοι, ανάπηροι και επισκέπτες από χωριά χωρίς κυκλοφοριακές γνώσεις, επικρατεί μια απαράδεκτη κατάσταση. Τα συνήθως πολύ στενά πεζοδρόμια του ενός ή ενάμιση μέτρου πλάτους κλείνονται από σήματα, στύλους της ΔΕΗ ή ΟΤΕ, δέντρα, περίπτερα ή παρκαρισμένα αυτοκίνητα, έτσι ώστε οι πεζοί με κίνδυνο της ακεραιότητάς τους να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα. Τα δάπεδα των πεζοδρομίων με τα σκαλοπάτια και τις λακκούβες είναι για τους πεζούς σωστές παγίδες. Η κυκλοφορία των πεζών στους κόμβους και στις διαβάσεις δεν γίνεται σύμφωνα με τους κανόνες της κυκλοφοριακής τεχνικής. Στον πεζό δεν προσφέρεται λύση διαβάσεως του δρόμου που να του προσφέρει απόλυτη ασφάλεια. Η προτεραιότητα του πεζού έπρεπε να είναι απόλυτη. Και όμως ισχύει ο νόμος του ισχυρότερου. Έτσι εξαναγκάζεται ο πεζός να γίνει παραβάτης. Του έχει εκ των πραγμάτων δημιουργηθεί η εντύπωση ότι μόνον με παράβαση των κανόνων της κυκλοφορίας θα μπορέσει να κινηθεί μέσα στην πόλη. Έτσι παρατηρείται το μοναδικό ίσως φαινόμενο στον κόσμο κανείς πεζός να μη δίνει σημασία στο πράσινο ή κόκκινο φως των διαβάσεων στους κόμβους. Δεν υπάρχουν αρκετοί πεζοδρόμοι και στο κέντρο και στις συνοικίες όπου ο πεζός θα μπορούσε να περιπλανηθεί ανέμελα και μακριά από το άγχος του κινδύνου. Λείπει ένα οργανωμένο δίκτυο πεζοδρόμων από τους τόπους κατοικίας προς το κέντρο που θα μπορούσε να προσφέρει μια ασφαλή και ευχάριστη κίνηση των πεζών. Δυστυχώς, οι παρεμβάσεις που κάνουν οι αρμόδιες υπηρεσίες προκειμένου να διευκολύνουν αλλά και να προστατεύσουν την κυκλοφορία των πεζών είναι ελάχιστες.

Όσον αφορά την **αστική συγκοινωνία** όπως σήμερα αυτή υφίσταται, δεν προσφέρεται δυστυχώς σαν εναλλακτική λύση στην κυκλοφορία με το Ι.Χ. και οι λεωφορειακές γραμμές και η συχνότητα των δρομολογίων αλλά και η ποιότητα των λεωφορείων βρίσκονται σε τέτοια κατάσταση ώστε να χρησιμοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά μόνον από εκείνους που

δεν διαθέτουν Ι.Χ. αυτοκίνητο. Η κίνηση των λεωφορείων μέσα στην πόλη παρεμποδίζεται προ πάντων στους χρόνους των κυκλοφοριακών αιχμών από τα υπόλοιπα οχήματα. Γίνονται βέβαια κάποιες προσπάθειες απ' την πλευρά του ΚΤΕΛ για την αντικατάσταση των σημερινών λεωφορείων με νέα σύγχρονα που θα προσφέρουν όλες τις ανέσεις, αλλά δεν αρκεί μόνο αυτό, παράλληλα θα πρέπει να πυκνώσουν τα δρομολόγια και να επεκταθούν οι υφιστάμενες γραμμές, έτσι ώστε να προσφέρεται συγκοινωνία σε όλους.

Η **οδική κυκλοφορία** στην Πάτρα πάσχει. Αυτό οφείλεται σε πρώτο λόγο στις ποσοτικές και ποιοτικές ελλείψεις του οδικού δικτύου. Αλλά και οι υπάρχοντες δρόμοι δεν έχουν γίνει σύμφωνα με τους κανόνες της κυκλοφοριακής τεχνικής. Το περασμένο αιώνα πρώτα είχαν γίνει οι γραμμές των τραίνων και μετά ήρθαν τα τραίνα. Σήμερα συμβαίνει στην χώρα μας ακριβώς το αντίθετο. Εισάγουμε τα αυτοκίνητα και μετά ίσως φτιάξουμε τους δρόμους.

Επίσης η φωτεινή σηματοδότηση, ως βοηθητικό μέσο κυκλοφορίας δεν αποδίδει τα αποτελέσματα που έπρεπε και που μπορούσε να αποδώσει. Έτσι αντί να δημιουργεί ροή στην κυκλοφορία επιδρά ανασταλτικά. Παράδειγμα αποτελεί το φανάρι στη συμβολή της Καραϊσκάκη με την Αγ. Νικολάου όπου η διάρκεια του πράσινου σηματοδότη δεν επιτρέπει την διέλευση πολλών οχημάτων σε ένα δρόμο μάλιστα που παρουσιάζει μεγάλη κυκλοφορία όπως είναι η Καραϊσκάκη, με αποτέλεσμα να δημιουργείται στο συγκεκριμένο σημείο μπουτιλιάρισμα. Έτσι σήμερα στο κέντρο της Πάτρας αλλά και στις συνοικίες έχει δημιουργηθεί κυκλοφοριακό πρόβλημα που με την πάροδο του χρόνου θα μεγαλώνει καθότι ενώ τα Ι.Χ. αυτοκίνητα αυξάνουν καθημερινά, η ποιότητα και η ποσότητα των δρόμων παραμένουν σχεδόν αμετάβλητα.

Κάθε Ι.Χ. αυτοκίνητο βρίσκεται πολύ περισσότερες ώρες σε ακινησία εν συγκρίσει με αυτές που κινείται. Από αυτό γίνεται σαφές πόσο αναγκαίοι είναι οι **χώροι στάθμευσης** των αυτοκινήτων σε μια πόλη. Στην πόλη μας τα πάρκινγκ που υπάρχουν αυτή τη στιγμή δεν αρκούν για να απορροφήσουν ένα ικανοποιητικό ποσοστό αυτοκινήτων. Έτσι τα αυτοκίνητα

εξαναγκάζονται να καταλαμβάνουν τους στενούς δρόμους που έπρεπε να ευρίσκονται αποκλειστικά στην διάθεση της κυκλοφορίας αλλά και τα πεζοδρόμια και τις πλατείες (και στις περισσότερες περιπτώσεις για πολλές ώρες κάθε μέρα) που έπρεπε να ανήκουν αποκλειστικά στους πεζούς. Πρόβλημα στην κυκλοφορία δημιουργούν και τα φορτηγά αυτοκίνητα που σταθμεύουν στους στενούς δρόμους προς εκφόρτωση ή φόρτωση εμπορευμάτων και δημιουργούν προ πάντων στις ώρες αιχμής, κυκλοφοριακά αδιέξοδα. Έγινε βέβαια κάποια προσπάθεια από την Δημοτική Αρχή για την λύση του συγκεκριμένου προβλήματος με την δημιουργία του πάρκιν στην Ακτή Δυμαίων. Ωστόσο, στην πορεία διαπιστώθηκε ότι η κλίμακα του συγκεκριμένου πάρκιν είναι πολύ μικρή για να επηρεάσει την κυκλοφορία της πόλης. Υπάρχει μία σκέψη να δημιουργηθούν αντίστοιχα πάρκιν και σε άλλα σημεία περιφερειακά της Πάτρας τα οποία θα συμβάλλουν εν μέρει στην επίλυση του προβλήματος εξεύρεσης θέσεων στάθμευσης στο κέντρο της Αχαϊκής πρωτεύουσας. Αλλά όπως μας επισήμαναν Δημοτικοί παράγοντες δεν υπάρχουν οι απαιτούμενοι χώροι αλλά ούτε και τα χρήματα για να αποζημιωθούν τα οικοπέδα που θα χρησιμοποιηθούν ως χώροι στάθμευσης. Συνεπώς, το μεγάλο αυτό πρόβλημα που λέγεται στάθμευση παραμένει άλυτο.

Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω εκτός της υποβάθμισης της ποιότητας ζωής, είναι τα καθημερινά τροχαία ατυχήματα με συνήθως τραγικά επακόλουθα για αυτούς που τους συνέβη. Η πολιτεία θα έπρεπε να είχε ρίξει το μεγαλύτερο δυνατό βάρος στην πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων ώστε να αποφεύγονται και ο ανθρώπινος πόνος αλλά και η επιβάρυνση της εθνικής οικονομίας.

Η λύση των προβλημάτων της κυκλοφορίας της Πάτρας πρέπει να αναζητηθεί μέσα στην ίδια την πόλη όπου πρέπει να ληφθούν και τα κατάλληλα μέτρα.

Πρέπει αφού μελετηθεί, να εισαχθεί ένα κυκλοφοριακό σύστημα αμέσου εφαρμογής για το κέντρο της πόλης. Τα μέτρα εδώ δεν μπορεί να είναι κατασκευαστικού αλλά κυρίως οργανωτικού χαρακτήρα, για να μπορούν να εφαρμοστούν και

να αποδώσουν αμέσως. Με σωστή μελέτη και εφαρμογή των κατάλληλων οργανωτικών μέτρων είναι δυνατόν να επιτευχθεί άμεσα ανακούφιση της κυκλοφορίας για τα επόμενα χρόνια. Παράλληλα με τα άμεσα μέτρα είναι αναγκαίο να μελετηθεί το κυκλοφοριακό σύστημα ολόκληρης της πόλης και της περιοχής της για τους χρόνους πριν και μετά την παράδοση ενός εκ των δύο μεγάλων κυκλοφοριακών έργων (αφού το ένα έχει ήδη παραδοθεί, η ευρεία περιμετρική), δηλαδή της ζεύξης.

Η ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, που αποτελεί το όραμα και την επιθυμία όλων των κατοίκων της Δυτικής Ελλάδας, θα επεκτείνει τον χώρο επιρροής της Πάτρας προς τον Βορρά και προβλέπεται να επιφέρει μια αύξηση της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο της πόλης.

Όσον αφορά την ευρεία περιμετρική, με την έναρξη της λειτουργίας της ανακουφίστηκαν μεν μερικές κύριες αρτηρίες της πόλης που έχουν κατεύθυνση παράλληλο προς αυτήν, όμως άλλες αρτηρίες κάθετες προς αυτήν επιβαρύνθηκαν κυκλοφοριακά. Ως εκ τούτου θα πρέπει να επισπευσθούν οι διαδικασίες για την κατασκευή των συνδετήριων οδών με την ευρεία περιμετρική.



Εικόνα 11 Οι διανοίξεις των κυριότερων οδικών αρτηριών και αξόνων της πόλης αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για να υπάρξει κυκλοφοριακή ανακούφιση στην πόλη.

Στον μελλοντικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό σπουδαία θέση πρέπει να καταλάβει και η μέριμνα που πρέπει να ληφθεί για το αυτοκίνητο όταν αυτό δεν κινείται με την κατασκευή θέσεων πάρκινγκ εκτός του οδοστρώματος σε υπόγεια γκαράζ κάτω από τις πλατείες σε συνδυασμό ίσως με καταστήματα και σε πολυώροφα κτίρια σε υποφερτή απόσταση από το κέντρο. Λόγω της έλλειψης αρκετών θέσεων πάρκινγκ στο κέντρο πρέπει να εξυπηρετηθούν κατ' εξοχήν οι επισκέπτες και οι πελάτες καταστημάτων. Είναι παράλογο να καταλαμβάνονται οι λιγοστές θέσεις στα πάρκινγκ στις 7.00 η ώρα το πρωί και ο επισκέπτης του κέντρου που χρειάζεται τη στάθμευση κατά μέσο όρο για μια ώρα περίπου να μην βρίσκει θέση για το αυτοκίνητό του. Για όλες τις θέσεις στάθμευσης του κέντρου που βρίσκονται σε δημόσιο ή δημοτικό χώρο πρέπει να εισαχθεί σταδιακά ο χρονικός περιορισμός του πάρκινγκ, κάτι που ήδη προβλέπεται να γίνει με την εφαρμογή του συστήματος της ελεγχόμενης στάθμευσης. Πρόβλεψη υπαίθριων πάρκινγκ πρέπει υπάρξει και στις αφετηρίες των λεωφορειακών γραμμών, ώστε πολλοί εργαζόμενοι ή επισκέπτες από εκτός να χρησιμοποιούν το λεωφορείο για την προς το κέντρο κίνησή τους. Έτσι οι δρόμοι θα απελευθερωθούν από τα σταθμεύοντα αυτοκίνητα και θα χρησιμοποιούνται σε όλο το πλάτος τους από την ρέουσα κυκλοφορία.



Εικόνα 12 Στεγασμένο ιδιωτικό πάρκιν επί της Αράτου.

Το κέντρο της Πάτρας διαθέτει σχεδόν αποκλειστικά μονόδρομους. Στα πλεονεκτήματα της μονοδρόμησης μετράει η καλύτερευση της ροής στο δρόμο που μονοδρομείται και στους κόμβους που περιέχει αυτός ο δρόμος. Επίσης υπάρχει ελάττωση των ατυχημάτων και εξοικονόμηση χώρων κατά μήκος των δρόμων για στάθμευση. Στα μειονεκτήματα της μονοδρόμησης μετράει ότι δεν λύνεται το κυκλοφοριακό πρόβλημα αλλά απλώς μεταφέρεται σε άλλους γειτονικούς δρόμους. Για το λόγω αυτό θα πρέπει να διανοιχτούν όλοι οι δρόμοι του σχεδίου πόλης και να κατασκευαστούν όλοι οι σημαντικοί κόμβοι σύμφωνα με τους κανόνες της κυκλοφοριακής τεχνικής. Στο πρόγραμμα αναπτύξεως του οδικού δικτύου θα πρέπει βέβαια να συμπεριληφθεί και η κατασκευή της μικρής περιμετρικής, ένα έργο που θα αποτελέσει παράγοντα αποσυμφόρησης πολλών δρόμων της πόλης. Η μελέτη του συγκεκριμένου έργου βρίσκεται βέβαια σε εξέλιξη, ωστόσο από πλευράς χρόνου έχουμε μείνει πίσω γι' αυτό είναι επιτακτική η ανάγκη δραστηριοποίησης με έντονους

ρυθμούς , στην κατεύθυνση του να μη χαθεί άλλος πολύτιμος χρόνος και να αντιμετωπιστεί η δυσάρεστη κατάσταση.

Θα πρέπει να υπάρξει συντονισμός των κόμβων με φωτεινή σηματοδότηση για τα κύρια κυκλοφοριακά ρεύματα στις κύριες αρτηρίες μέσω Η/Υ , ώστε η κυκλοφοριακή απόδοση να αυξηθεί , η ροή να καλυτερεύσει και η ασφάλεια να εξυψωθεί.

Ιδιαίτερη φροντίδα θα πρέπει να ληφθεί για την κυκλοφορία των πεζών όχι μόνο στο κέντρο αλλά και στις συνοικίες , όλοι οι δρόμοι της Πάτρας πρέπει να αποκτήσουν βατά πεζοδρόμια, πρέπει να δημιουργηθούν άξονες πεζών από τις συνοικίες προς το κέντρο έτσι ώστε να μπορούν οι κάτοικοι και οι επισκέπτες να κυκλοφορούν αμέριμνα σ' ολόκληρη την πόλη για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Η φωτεινή σηματοδότηση θα πρέπει να δίνει προτεραιότητα στον πεζό και όχι στα οχήματα. Απαιτείται διαγράμμιση διαβάσεων πεζών σ' όλες τις διασταυρώσεις και διακλαδώσεις καθώς και μπροστά από τις εκκλησίες, τα σχολεία κ.τ.λ. Επίσης θα πρέπει να απελευθερωθούν τα πεζοδρόμια από κάθε είδους εμπόδια. Ειδικότερα, τα σήματα να τοποθετηθούν έτσι ώστε να μην εμποδίζεται η κίνηση των πεζών, οι κολόνες της ΔΕΗ, του ΟΤΕ να τοποθετηθούν σωστά, κόψιμο των δέντρων στα πολύ στενά πεζοδρόμια, απαγόρευση της τοποθέτησης δικύκλων και αυτοκινήτων επάνω στα πεζοδρόμια αλλά και κινητών αντικειμένων (εμπορευμάτων , τραπεζιών κ.λ.π.). Στο εμπορικό κέντρο επιβάλλεται η δημιουργία ευρύτερων ζωνών πεζών (πεζόδρομων) για συνάντηση και περιπλάνηση των πολιτών και για να μπορέσει το κέντρο να αντιπαραταχθεί επιτυχώς στον κίνδυνο που το απειλεί από τα εμπορικά που ήδη έχουν δημιουργηθεί εκτός της πόλης.

Η αστική και υπεραστική συγκοινωνία πρέπει να ανέλθει ποιοτικά και ποσοτικά στο άμεσο μέλλον για να γίνει ένας σοβαρός αντίπαλός του Ι.Χ. αυτοκινήτου με όλες τις θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα της ζωής και στην προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό θα επιτευχθεί ως ακολούθως :

- Αντικατάσταση των σημερινών λεωφορείων δια νέων συγχρόνων που θα προσφέρουν όλες τις ανέσεις και θα

επιβαρύνουν λιγότερο το περιβάλλον με θόρυβο και καυσαέρια.

- Πύκνωση των δρομολογίων όλων των γραμμών και καθιέρωση νυκτερινών δρομολογίων για την εξυπηρέτηση των εργαζομένων.
- Επέκταση κατόπιν μελέτης των υπαρχόντων γραμμών, έτσι ώστε όσο το δυνατόν περισσότεροι κάτοχοι Ι.Χ. αυτοκινήτων να χρησιμοποιούν την αστική συγκοινωνία για την κίνησή τους μέσα στην πόλη με όλα τα θετικά επακόλουθα στην ανακούφιση της κυκλοφορίας.
- Μελέτη και εισαγωγή νέου μέσου συγκοινωνίας που δεν θα μολύνει το περιβάλλον (π.χ. τρόλεϊ).

Ιδιαίτερο βάρος πρέπει να ριχθεί στην ανύψωση της κυκλοφοριακής ασφάλειας και στα μέτρα προστασίας των χώρων της κατοικίας από τη διερχόμενη κυκλοφορία. Οι κάτοικοι της πόλης επιβαρύνονται όλο και περισσότερο από τις δυσμενείς επιπτώσεις της κυκλοφορίας του αυτοκινήτου όπως θόρυβοι, δονήσεις, αέρια, σκόνες, οπτική και αισθητική επιβάρυνση, επιβάρυνση του χώρου, ατυχήματα. Πρέπει να βρεθεί μια νέα ισορροπία μεταξύ του ανθρώπου, της κυκλοφορίας και της πόλης.

Πρέπει να ληφθούν άμεσα μέτρα για την καλύτερευση της κυκλοφοριακής ασφάλειας. Οι θάνατοι και τραυματισμοί που προέρχονται από τα τροχαία ατυχήματα είναι οι πιο άδικοι. Ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να ληφθεί για τα παιδιά, τους ηλικιωμένους και τους ανάπηρους. Ο Δήμος πρέπει να ασχοληθεί σοβαρά με το θέμα της κυκλοφοριακής ασφάλειας των δημοτών του. Παράλληλα θα πρέπει να ενισχυθεί η τροχαία τόσο σε ανθρώπινο δυναμικό όσο και σε υλικά μέσα ώστε να συμβάλλει άμεσα στην διευκόλυνσή της κυκλοφορίας και στην τήρηση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω θα λέγαμε ότι με την λήψη και τον προγραμματισμό των σωστών κυκλοφοριακών μέτρων είναι

δυνατόν να υπάρξουν ικανοποιητικές λύσεις για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Πάτρας, ώστε στα χρόνια που ακολουθούν και παρόλη την αύξηση της κυκλοφορίας, οι κάτοικοι και οι επισκέπτες αυτής της πόλης να μπορούν να μετακινούνται με άνεση και ασφάλεια προς εκπλήρωση των βασικών αναγκών τους.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	1
1 ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ.....	3
2 Η ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ.....	21
2.1 Ο ΠΡΩΤΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ..24	
2.1.1 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΔΗΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ.....25	
2.1.1.1 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ Ή ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ.....28	
2.2 Η ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΒΑΘΜΟΥ 30	
2.2.1 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΩΝ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΕΩΝ.....31	
3 ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ.....	34
3.1 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	34
3.2 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ.....	37
3.3 Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ.....	38
3.4 ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΜΕΤΡΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.....	39
3.5 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ, ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ.....	42
3.5.1 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ.....	43
3.5.2 ΜΕΛΕΤΗ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	48
3.6 ΕΦΑΡΜΟΓΗ -ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ-ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ.....	51
4 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.....	52
5 ΕΡΕΥΝΑ - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	61
5.1 ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΤΑΞΙ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ.....	61
5.2 ΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΠΑΤΡΩΝ.....	66
5.3 ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΠΑΤΡΩΝ.....	69
5.4 ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ.....	72
5.5 ΤΡΟΧΑΙΑ ΠΑΤΡΩΝ.....	80
5.6 Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΔΟΞΙΑΔΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΤΡΑ.....	83
6 ΟΙ ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.....	101
6.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ.....	101

6.2 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ.....105

7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....113

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ