

# ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (ΣΑΣ)



## ΜΟΡΦΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΦΟΡΕΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Τα ΣΑΣ αποτελούν οργανισμούς - επιχειρήσεις του ιδιωτικού & δημοσίου τομέα με στόχο την παροχή συγκοινωνιακού έργου.

Διάκριση των ΣΑΣ σε τέσσερις οργανωτικές δομές ανάλογα με την ιδιοκτησία των υποδομών & τη διαχείριση ενός ΣΑΣ (*Perry & Babisky 1998*).

- 1) Συστήματα που *ανήκουν στο κράτος*, το οποίο και τα διαχειρίζεται.
- 2) Συστήματα που *ανήκουν σε ιδιώτη*, ο οποίος και τα διαχειρίζεται.
- 3) Συστήματα που *ανήκουν στο κράτος και τα διαχειρίζεται ιδιώτης*.
- 4) Συστήματα τα οποία *διαχειρίζεται ειδικός φορέας και τα οποία ανήκουν στο κράτος*.



Κατηγοριοποίηση των ΣΑΣ σε δύο κατηγορίες ανάλογα με τον φορέα που αναλαμβάνει την πρωτοβουλία για τη λειτουργία του ΣΑΣ (Van de Velde 1999).



## Το επίπεδο συμμετοχής του ιδιωτικού & του δημόσιου τομέα σε ένα ΣΑΣ εξαρτάται:

- ❑ *Ιδιοκτησία του τροχαίου υλικού και των υποδομών.*
- ❑ *Τρόπος εισόδου του ιδιωτικού τομέα στην αγορά ΑΣ*
- ❑ *Κανονιστικός ρόλος του δημοσίου τομέα.*
- ❑ *Ευθύνη για τη διαχείριση του ΣΑΣ*
- ❑ *Επιχορηγήσεις του δημοσίου προς το ΣΑΣ*

## Κύρια χαρακτηριστικά βασικών οργανωτικών δομών

	Κρατικό Μονοπώλιο	Ελεγχόμενος ανταγωνισμός	Ανοικτή Αγορά
Ιδιοκτησία	Δημόσιος τομέας	Δημόσιος ή Ιδιωτικός τομέας	Οποιοσδήποτε
Είσοδος στην αγορά	Όχι	Ανταγωνισμός για την αγορά	Ανταγωνισμός εντός της αγοράς
Κανονιστικός ρόλος	Πλήρης	Μερικός	Καθόλου
Διαχείριση	Δημόσιος τομέας	Δημόσιος ή Ιδιωτικός τομέας	Ιδιωτικός τομέας
Επιχορηγήσεις	Πάντα	Συχνά	Σε κάποιες περιπτώσεις



# Ο ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ



## Ο ΦΑΥΛΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



## ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

Χώρος που καταλαμβάνει κάθε μεταφορικό μέσο  
για τον ίδιο αριθμό επιβατών



ΙΧΕ?

Λεωφορείο?

Δίκυκλο?

*Ευαισθητοποίηση του κοινού ως προς το πλεονέκτημα των ΑΣ στον αστικό χώρο*



## ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

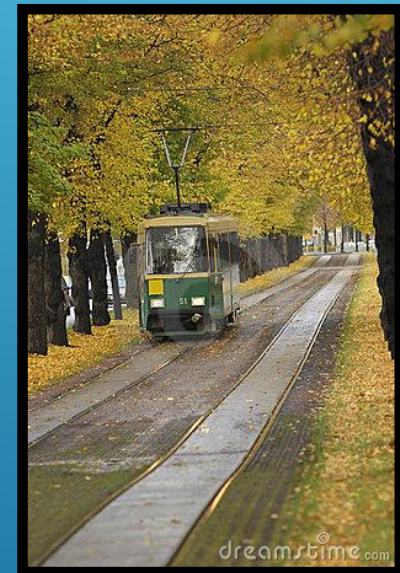




# Ο (ΚΡΙΣΙΜΟΣ) ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Συστατικό καλής οργάνωσης, κοινωνικής συνοχής και ανάπτυξης της πόλης:

- *Οικονομία και ισονομία στη μετακίνηση*
- *Προσβασιμότητα στον αστικό χώρο*
- *Ποιότητα αστικού περιβάλλοντος*
- *Βελτίωση οικονομικής δραστηριότητας*



## Η ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

### ➤ Έκταση:

- Λεκανοπέδιο ~ 400 km<sup>2</sup>
- Με προάστια ~ 1450 km<sup>2</sup>
- Πληθυσμός: ~ 4 εκατ. Κάτοικοι
- Δείκτης ιδιοκτησίας ΕΙΧ: ~ 400 οχήματα/ 1000 κατοίκους



- ~ 9 εκατ. μετακινήσεις σε ημερήσια Βάση
- Χωρική και χρονική διασπορά δραστηριοτήτων
- Παραγωγή του 45% του ΑΕΠ της χώρας
- Σημαντικές μεταφορικές υποδομές



# Η ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ



Κυκλοφοριακή  
Συμφόρηση -  
Εξάρτηση το ΙΧΕ

Ποιότητα  
Εξυπηρέτησης ΑΣ



## Προβλήματα μετακινήσεων



Έλλειψη χώρων  
στάθμευσης

Δυσκολίες στα μέσα  
ήπιας μετακίνησης



# Η ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

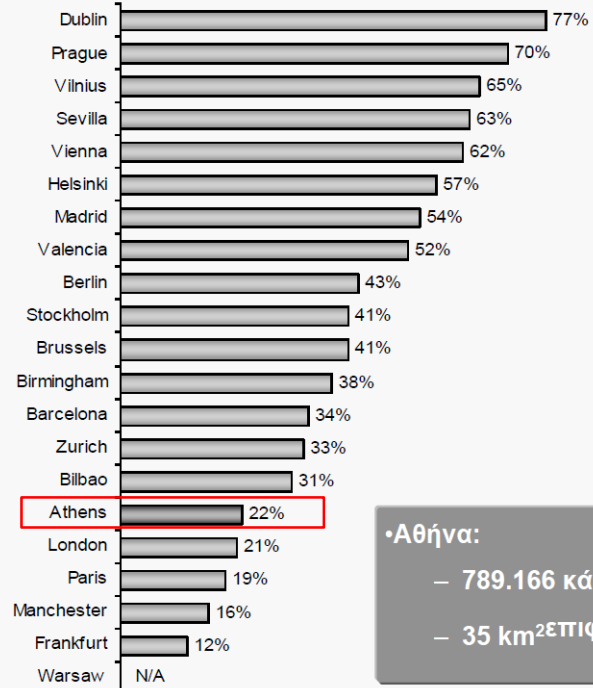
Σημαντική πληθυσμιακή διασπορά στη μητροπολιτική περιοχή των Αθηνών που δημιουργεί υψηλή φόρτιση στους άξονες που συνδέουν την πόλη των Αθηνών με τα προάστια.

**Πυκνότητα Πληθυσμού μητροπολιτικής περιοχής-κάτοικοι / km<sup>2</sup>, 2008 -**



**•Μητροπολιτική Περιοχή Αθηνών:**  
 – 3.659.145 κάτοικοι  
 – 1.450 km<sup>2</sup> επιφάνεια  
 – 83 δήμοι

**Πυκνότητα Πληθυσμού/συνολική μητρ. περιοχή - 2008 -**

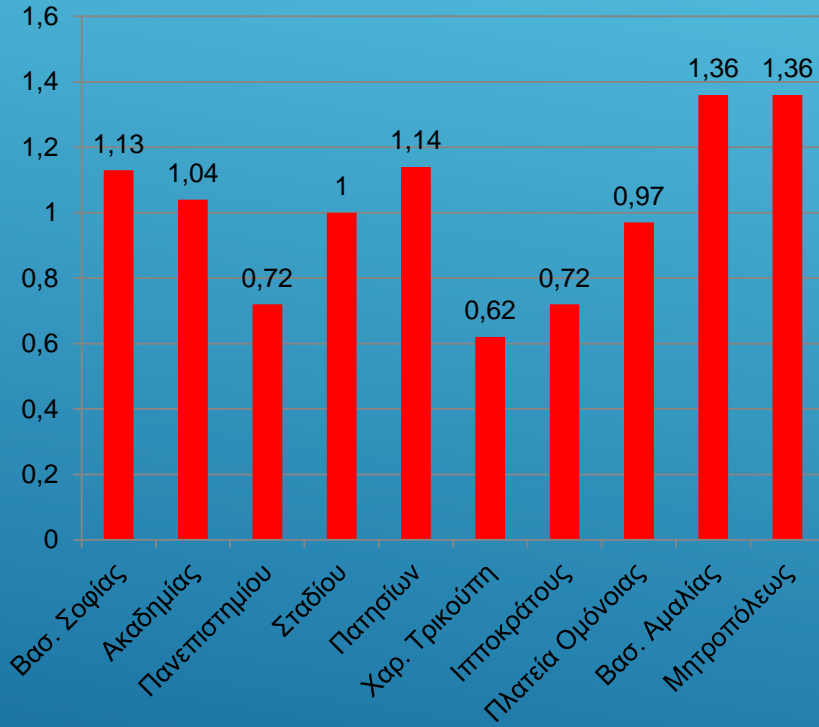


**•Αθήνα:**  
 – 789.166 κάτοικοι  
 – 35 km<sup>2</sup> επιφάνεια

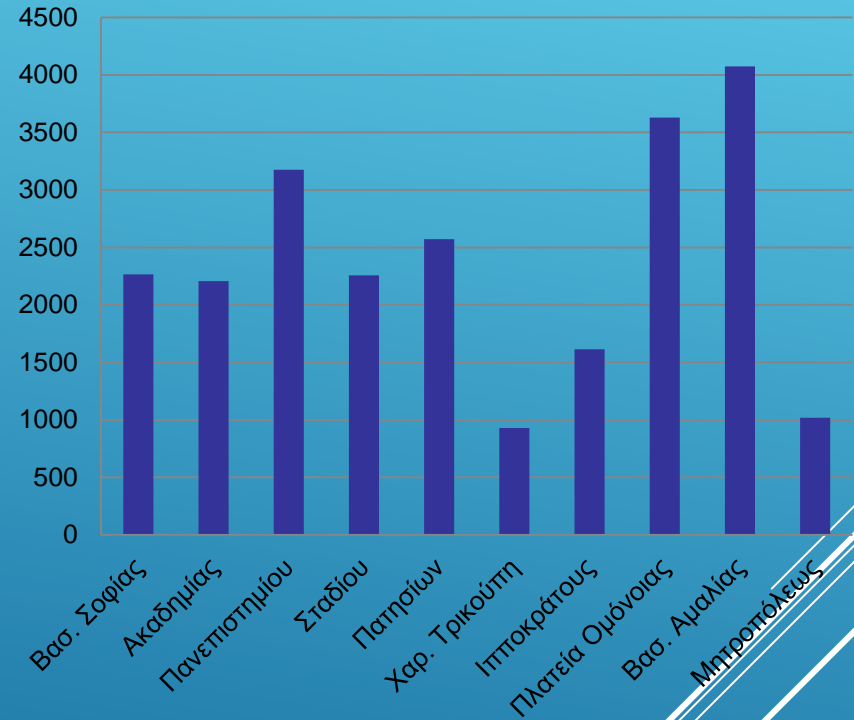


# ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

## Λόγος Φόρτου / Χωρητικότητα



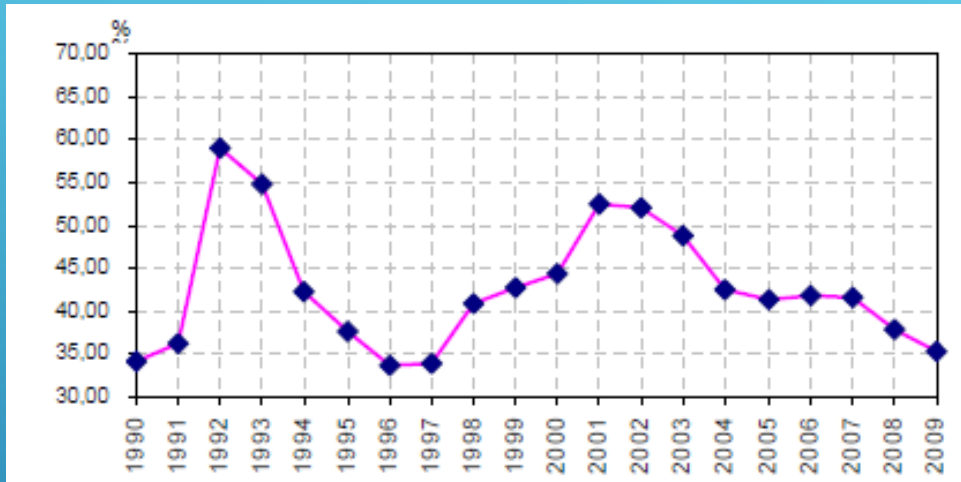
## Φόρτος Ώρας Αιχμής



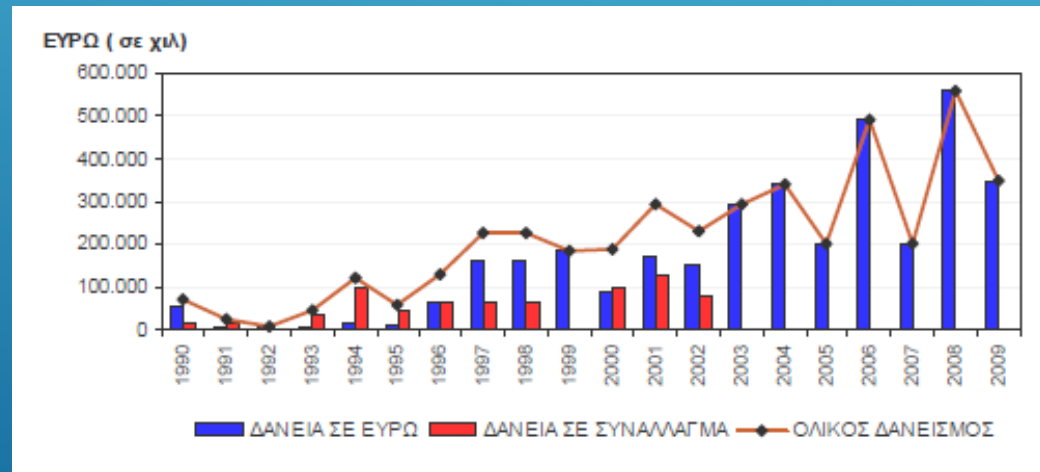
## Κυκλοφοριακές Συνθήκες στο κέντρο της Αθήνας



## ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

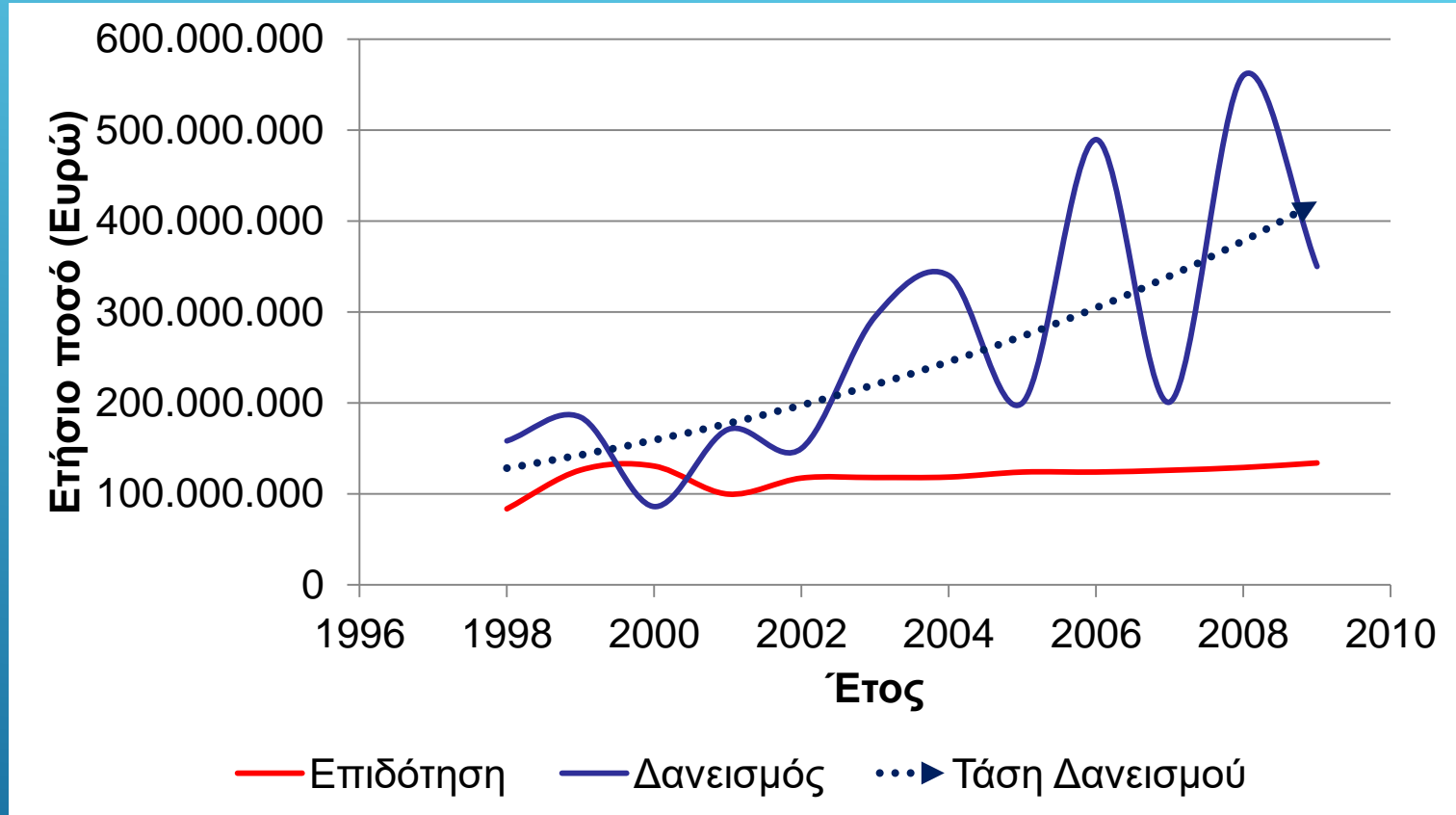


Ανάκτηση  
 Λειτουργικού  
 Κόστους από Έσοδα  
 Κομίστρου



Δανεισμός

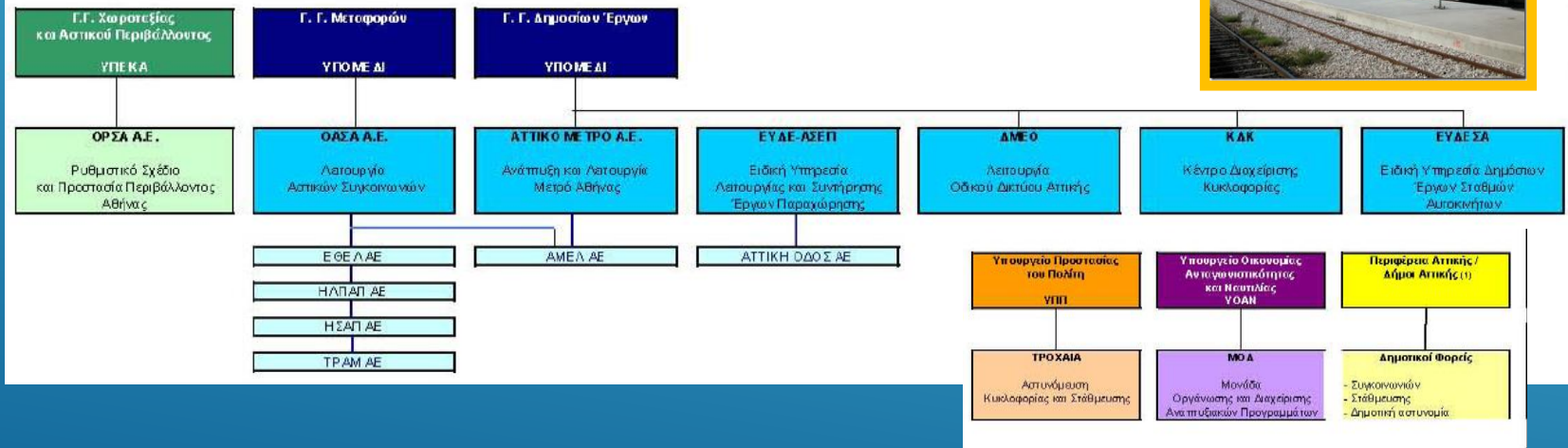
## ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ



# ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

- Παρά τις αυξήσεις κομίστρου, ο συντελεστής ανάκτησης μειώνεται συνεχώς από το 2000 και μετά.
- Η διακύμανση του δανεισμού από χρόνο σε χρόνο οφείλεται στο πλεόνασμα στα έτη υψηλού δανεισμού.
- Μεγάλη αύξηση κομίστρου, πολύ μικρή αύξηση σε επιβάτες και έσοδα από κόμιστρο

## Υφιστάμενη Οργάνωση





## ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΜΣ ΑΘΗΝΑΣ

- Κυκλοφορία ΙΧΕ
- Ανεπάρκεια...
  - ...οδικών υποδομών
  - ...συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας
- Έλλειψη χώρων στάθμευσης
- Νοοτροπία - συμπεριφορά οδηγών
- Αστυνόμευση
- Οδική ασφάλεια

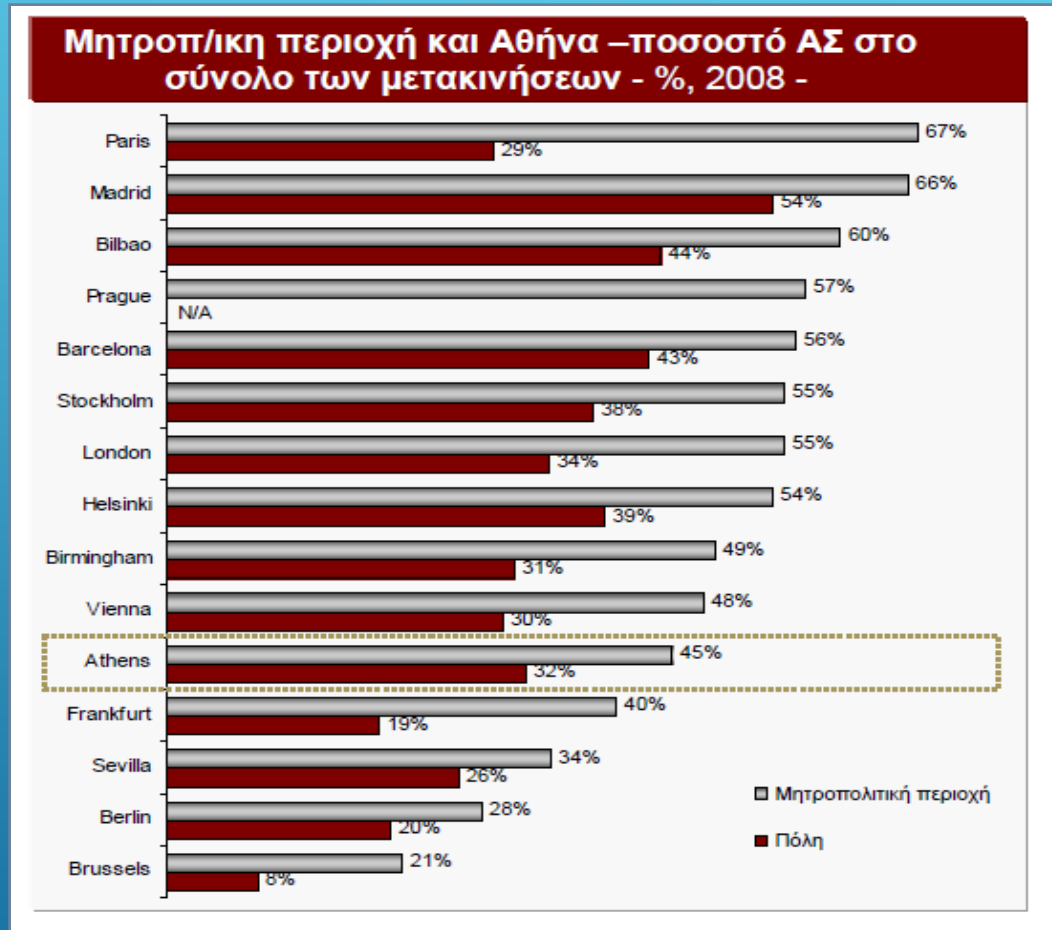


### Αστικές συγκοινωνίες

- Χαμηλή ποιότητα εξυπηρέτησης
- Οικονομική δυσχέρεια - δυσπραγία
- Ανεπάρκεια υποδομών
- Παρωχημένη οργάνωση

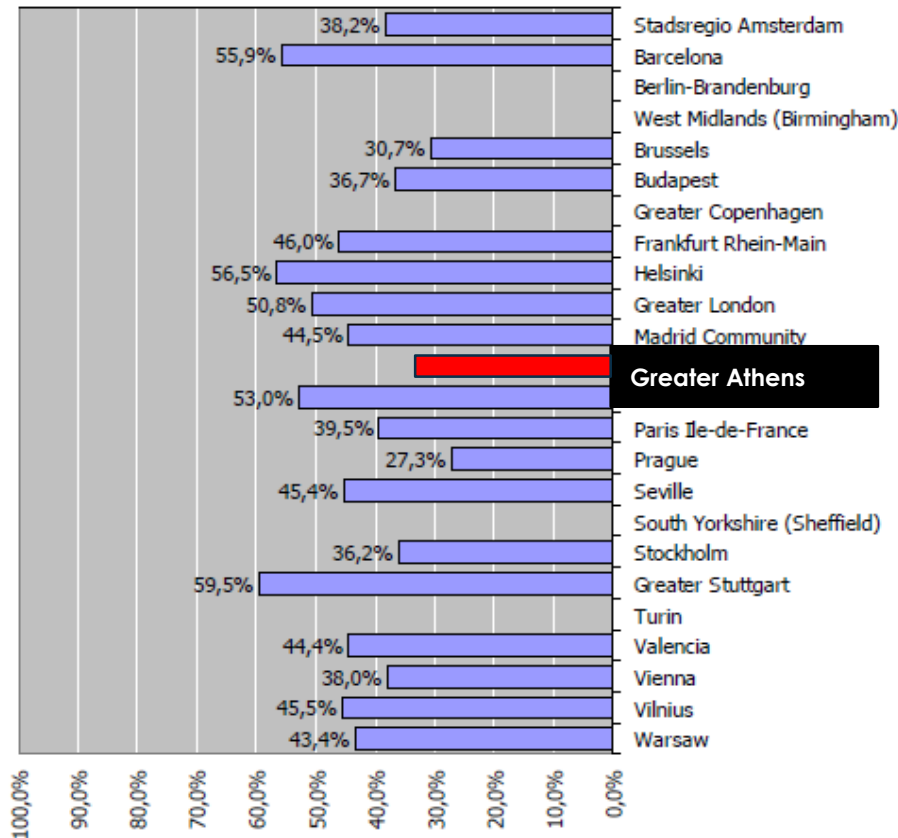


## Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

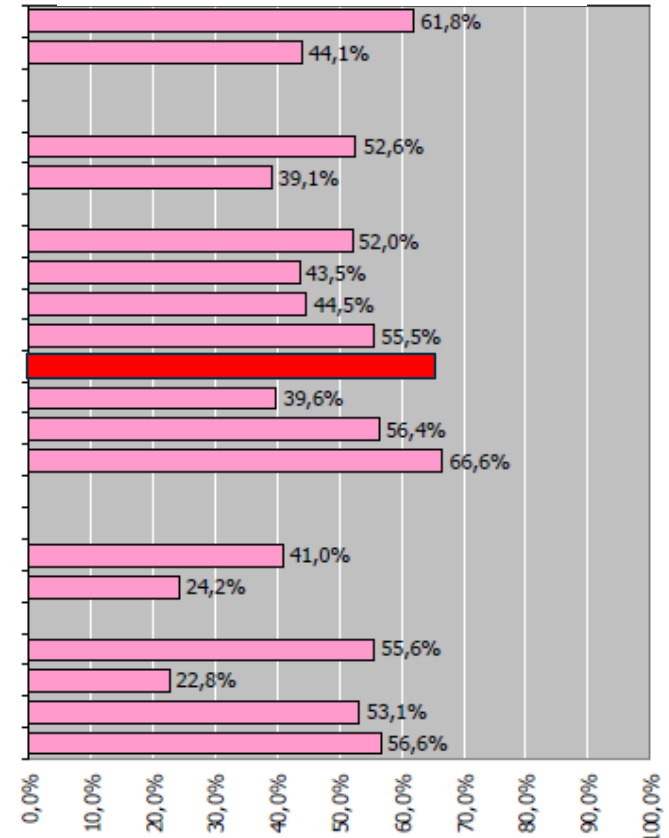


# ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Κάλυψη από τα έσοδα εισιτηρίων

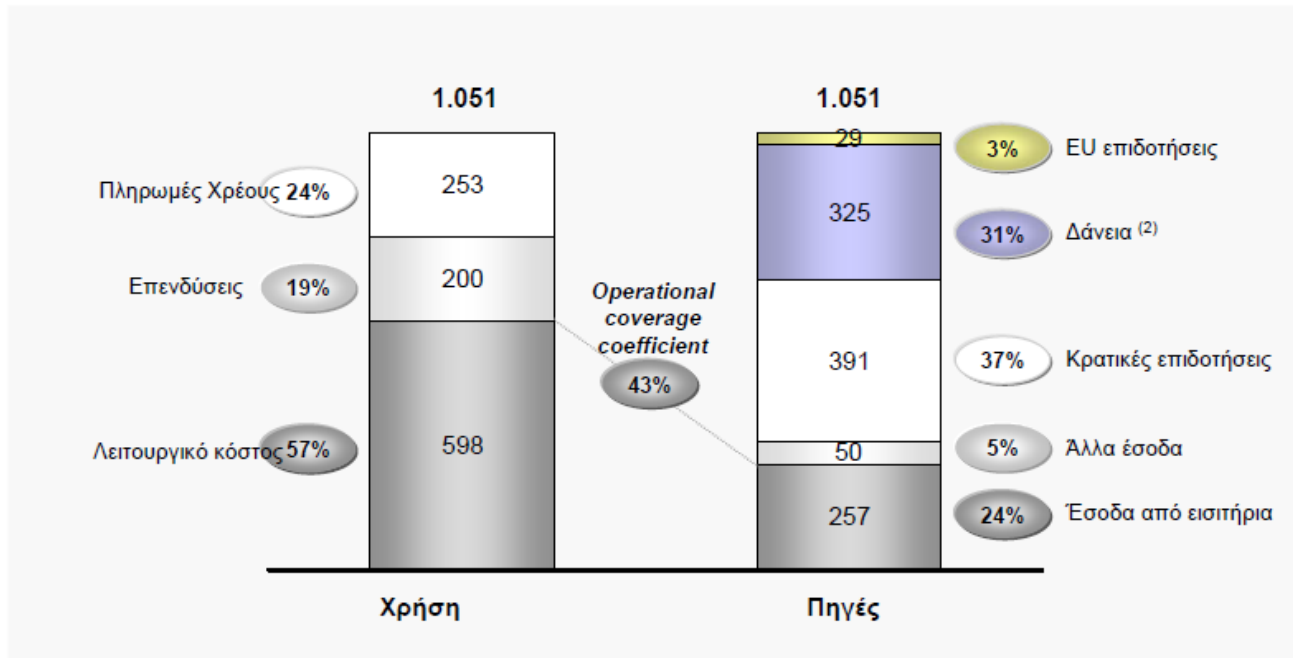


Κάλυψη από δημόσιες επιδοτήσεις



## ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

### Εκτιμώμενες χρήσεις και πηγές χρηματοδότησης των ΑΣ της Αθήνας -μέσο 2003-2005<sup>(1)</sup>, σε €κατ. ανά έτος -



<sup>(1)</sup> Βάσει ΟΑΣΑ και ΚΤΕΛ (i) ετήσια έκθεση 2003, (ii) δηλώσεις για το 2004, and (iii) εγκεκριμένος προϋπολογισμός για το 2005 (μόνο ΟΑΣΑ); including ΕΘΕΛ, ΗΣΑΠ, ΗΛΠΑΠ, ΑΜΕΛ, ΤΡΑΜ, ΟΑΣΑ and ΚΤΕΛ ΑΤΤΙΚΗΣ

<sup>(2)</sup> Συνήθως καταβάλλονται στη συνέχεια από το Κράτος

Πηγή: ΟΑΣΑ; ΚΤΕΛ; ΕΜΤΑ



## ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΜΣ ΑΘΗΝΑΣ

### Οργάνωση - Διαχείριση ΜΣ

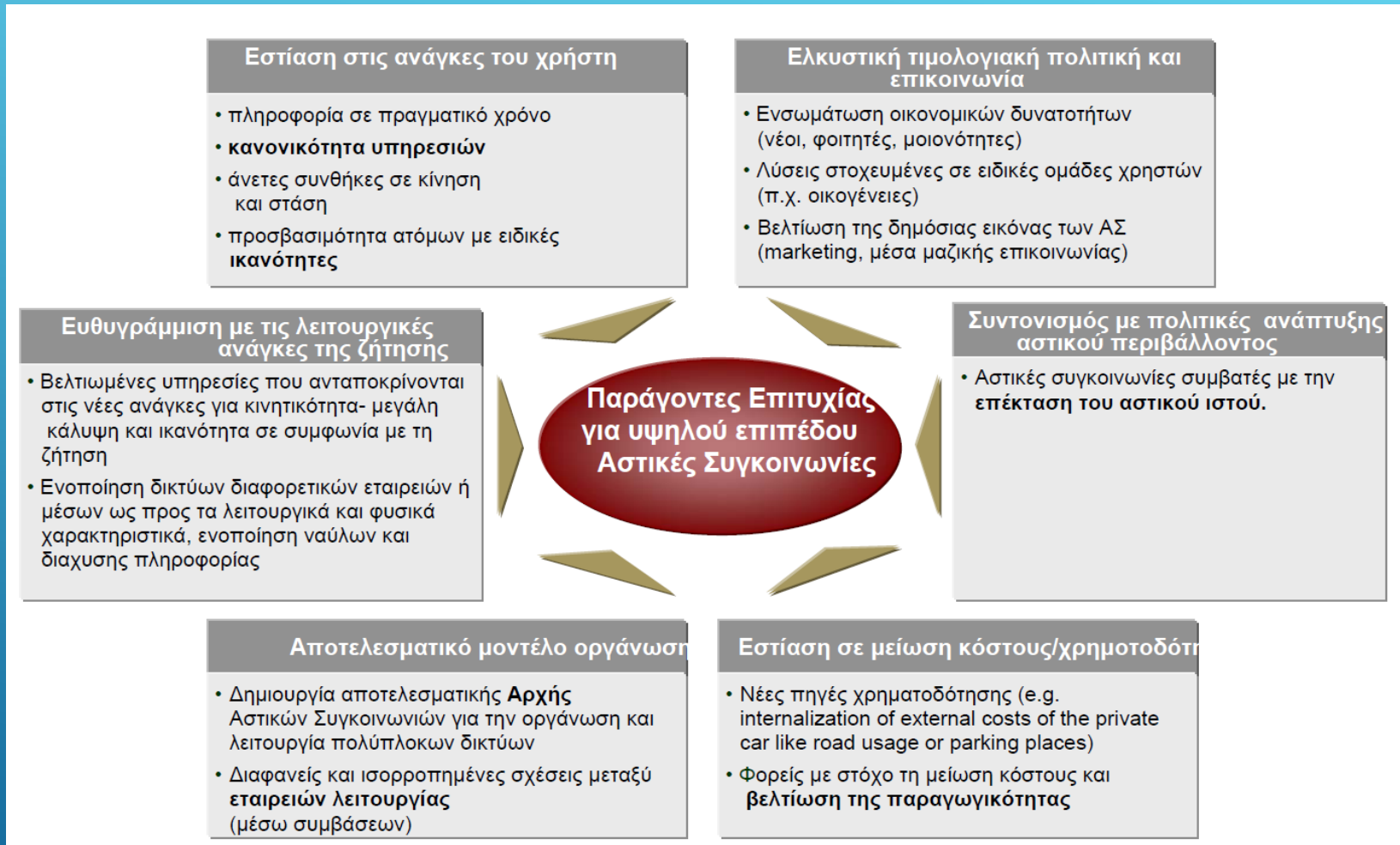
- Διαφορετικοί φορείς σχεδιασμού, διαχείρισης
- Διασπορά - αλληλοεπικάλυψη αρμοδιοτήτων
- Έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού & συντονισμού
- Αδυναμία κεντρικής οικονομικής διαχείρισης
- Δυσκολία προγραμματισμού επενδύσεων
- Ανταγωνισμός - Γραφειοκρατία



## ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ ΜΣ



# ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ



## ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

- Σημαντικά λειτουργικά προβλήματα (διάχυση λειτουργικών σχέσεων που απαιτούν συντονισμό, οργανωτικές ελλείψεις & αναποτελεσματικότητα).
- Παρωχημένη οργανωτική δομή
  - Αδυναμία συντονισμού
  - Διασπορά αρμοδιοτήτων
  - Ανταγωνισμός (έλλειψη συμπληρωματικότητας & συνέργειας)
- Έλλειψη συνδυασμένου συγκοινωνιακού και πολεοδομικού σχεδιασμού
- Δυσχέρειες...
  - ... στη συνδυασμένη λειτουργία των μέσων
  - ... στο σχεδιασμό και τη λειτουργία υποδομών και μέσων
  - ... στην οικονομική διαχείριση
  - ... στον προγραμματισμό επενδύσεων





## ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

### Μητροπολιτικός Οργανισμός

Οργανισμός πολεοδομίας και μεταφορών, αρμόδιος για τον πολεοδομικό σχεδιασμό και το σχεδιασμό, το συντονισμό, την ανάπτυξη υποδομών και τον έλεγχο λειτουργίας του συγκοινωνιακού συστήματος.

### Άξονες Ευθύνης Οργανισμού

- Στρατηγικός σχεδιασμός (διαδικασία οργανισμού για καθορισμό & υλοποίηση της στρατηγικής του),
- Λειτουργικός σχεδιασμός,
- Έλεγχος, συντονισμός & αξιολόγηση της λειτουργίας.



## Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

- Διαμόρφωση πολιτικής μεταφορών
- Σχεδιασμός μεταφορών και υποδομών
- Προγραμματισμός επενδύσεων και καθορισμός προτεραιοτήτων
- Διαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής για χρήση των συγκοινωνιακών συστημάτων
- Γενική εποπτεία και έλεγχος της εφαρμογής του σχεδιασμού και της λειτουργίας



## ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

- Συντονισμός υπεραστικών, προαστιακών, αστικών μεταφορών Σχεδιασμός, διαχείριση και εποπτεία δικτύων (Βέλτιστη δυνατή εξυπηρέτηση μετακινούμενων)
- Τιμολόγηση (κόμιστρο, διόδια)
- Πολεοδομική ανάπτυξη και αναπλάσεις (βελτίωση του δημόσιου χώρου, μεγιστοποίηση ωφελειών σε κοινωνικό επίπεδο, διασπορά & διάχυση των επεμβάσεων)
- Παραχώρηση μεταφορικού έργου (ενίσχυση των προσβάσεων στα κέντρα με ΜΜΜ & ΜΣΤ)
- Κατανομή εσόδων και σχεδιασμός επενδύσεων
- Στρατηγικές προώθησης και επικοινωνίας (διαφήμιση με στόχο να προσελκύσει το κοινό)



## ΠΡΟΣΔΟΚΩΜΕΝΑ ΟΦΕΛΗ

### Χρήστες

- Αναβάθμιση ποιότητας παροχής υπηρεσιών
- Ορθολογική επιλογή μέσου
- Βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας
- Περιορισμός ατυχημάτων
- Συνδυασμένες μετακινήσεις
- Ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός πόλεων

### Διοίκηση

- Βελτιστοποίηση αξιοποίησης διαθέσιμων πόρων
- Κινητοποίηση άλλων φορέων (τοπική αυτοδιοίκηση)
- Αποτελεσματικότητα - απόδοση λειτουργίας
- Συντονισμός πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού
- Σχεδιασμός εποπτικός, συντονισμένος, στοχευμένος

