



Του **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΥ**  
k.nikolopoulos@realnews.gr

**Β**ασανιστικές αποδεικνύονται η οδήγηση και η μετακίνηση στους δρόμους της Αθήνας, η οποία θυμίζει απροσπέλαστη πόλη εξαιτίας των τεράστιων καθυστερήσεων από το χάος που επικρατεί στις κεντρικές οδικές αρτηρίες.

Η πρωτεύουσα μοιάζει να παραλύει καθημερινά, με τους οδηγούς και τους επιβάτες να βρίσκονται σε απόγνωση. Ειδικό κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου και επισημαίνουν ότι, αν δεν αντιμετωπιστεί εδώ και τώρα το πρόβλημα, η κατάσταση το προσεχές διάστημα θα γίνει πολύ χειρότερη. Όπως τονίζουν στη **Realnews**, μαγικές λύσεις μπορεί να μην υπάρχουν, ωστόσο κάνουν λόγο για μια σειρά μέτρων που θα μπορούσαν να βελτιώσουν την καθημερινότητα χιλιάδων πολιτών.

«Παρωχημένο» και «αναχρονιστικό» χαρακτηρίζεται από τους ειδικούς το μέτρο του Δακτυλίου, καθώς αντί να παρατηρείται αποσυμπίεση της κίνησης καταγράφεται επιδείνωση του κυκλοφοριακού, με σημαντικούς οδικούς άξονες του Λεκανοπεδίου να φρακάρουν για ώρες. «Μια σημαντική αλλαγή που πρέπει να γίνει... χθες είναι η τροποποίηση του Δακτυλίου με τα μονά-ζυγά. Πρόκειται για ένα παρωχημένο μέ-

# Μέτρα για το χάος στους δρόμους

Η «R» αποκαλύπτει τις εισηγήσεις των επιστημόνων και τα σχέδια της κυβέρνησης για να αντιμετωπιστεί το κυκλοφοριακό έμφραγμα. Οι άμεσες παρεμβάσεις, η ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς και τα μεγάλα οδικά έργα

τρο, το οποίο πρέπει να μετατραπεί, όπως γίνεται σε όλες τις μητροπολιτικές περιοχές της Ευρώπης, σε έναν πράσινο Δακτύλιο με κυκλοφοριακά και περιβαλλοντολογικά κριτήρια, ώστε να αποτελέσει ένα χρήσιμο εργαλείο», δηλώνει στην «R» ο πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, **Αθανάσιος Τσιάνος**.

Την εκτίμηση ότι η τεχνολογία πρέπει να μπει στη μάχη για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού εφιάλτη που ζουν καθημερινά οι οδηγοί εκφράζει ο σύμβουλος διαχείρισης κυκλοφορίας **Κίμων Λογοθέτης**, τονίζοντας ότι τα «έξυπνα» φανάρια είναι μια λύση η οποία θα μπορούσε να έχει άμεσο αποτέλεσμα.

«Σε αυτή τη μη διαχειρίσιμη φάση που βρισκόμαστε είναι επιβεβλημένη ανάγκη να γίνει καλύτερος προγραμματισμός στους φωτεινούς σηματοδότες. Βεβαίως επικαιροποιούνται, αλ-

λά θα πρέπει αυτό να γίνεται πιο συχνά. Άμεσα θα πρέπει να τοποθετηθούν και να λειτουργήσουν τα «έξυπνα» φανάρια, τα οποία θα ρυθμίζουν την κυκλοφορία λαμβάνοντας δεδομένα σε πραγματικό χρόνο. Αυτό το μέτρο θα μπορούσε να λειτουργήσει αποτελεσματικά για τις λεωφόρους Κηφισίας και Μεσογείων, στις οποίες καθημερινά παρατηρούνται σημαντικές καθυστερήσεις», λέει στην «R» ο Κ. Λογοθέτης.

## Μέσα μαζικής μεταφοράς

«Να επιστρέψουν οι άνθρωποι στα ΜΜΜ και να τα εμπιστευτούν ξανά». Αυτός είναι ο στόχος του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Όπως αναφέρει πηγές του υπουργείου, το μεγάλο στοίχημα για την επίλυση του κυκλοφοριακού είναι να βελτιωθεί άμεσα η κατάσταση των μέσων, να ανανεωθεί ο στόλος και να αυξηθούν οι συχνότητες των δρομολογίων.

Σε αυτό το πλαίσιο, ο **Στέφανος Αγιάσογλου**, διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΥ, αναφέρει στην «R» ότι ημερησίως μεταφέρονται με τα μέσα μεταφοράς περισσότεροι από 1.000.000 επιβάτες, συμβάλλοντας στο μέτρο του εφικτού στην ελάφρυνση του κυκλοφοριακού φόρτου στους δρόμους της Αττικής.

«Προκειμένου οι αστικές συγκοινωνίες να αποτελέσουν προτεραιότητα για το επιβατικό κοινό, προχωρήσαμε σε ουσιαστική αναδιάρθρωση και εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών, ανανεώνοντας σε μεγάλο βαθμό τον γερασμένο στόλο των οχημάτων μας. Εντάξαμε στα καθημερινά δρομολόγια 140 νέες τεχνολογίας ηλεκτρικά λεωφορεία, ενώ μέχρι τα τέλη του καλοκαιριού του 2025 στον στόλο μας θα έχουν ενταχθεί 950 νέα λεωφορεία, διασφαλίζοντας σύγχρονες, πιο φιλικές για το περιβάλλον και προσβάσιμες για όλους τους επιβάτες μεταφορές», δηλώνει ο Στ. Αγιάσογλου.

Ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΥ εστιάζει στη σωστή χρήση των 50 χλμ. λεωφορειολωρίδων και τονίζει ότι η επιτήρησή τους με ηλεκτρονικά μέσα, η επέκτασή τους και η ενίσχυση του ελέγχου από τις αρμόδιες Αρχές θα συμβάλουν σημαντικά στη διευκόλυνση των δρο-

## Κυκλοφοριακό για γερά νεύρα

**ΔΕΝ ΕΦΤΑΝΑΝ** τα γνωστά προβλήματα της καθημερινότητας, δυστυχώς αυξάνεται με ραγδαίο ρυθμό και ο καθημερινός βραχνάς του κυκλοφοριακού. Η κατάσταση θα μπορούσε να χαρακτηριστεί εφιαλτική. Οι έρευνες δείχνουν ότι ένας εργαζόμενος περνά κάθε χρόνο 223 ώρες μέσα στην κίνηση, χρειάζεται το λιγότερο μισή ώρα για μια απόσταση 10 χιλιομέτρων, αν «κόβει» μέσα από γειτονιές μαζί με άλλους που έχουν την ίδια σκέψη, η ταχύτητά του δεν ξεπερνά τα 18 χλμ./ώρα και αφήνω στην άκρη τα σπασμένα νεύρα και τις ενδεχόμενες εκρήξεις στη συμπεριφορά του. Επίσης καλό θα είναι να υπολογιστεί ότι σε ένα μποτιλιάρισμα με το «σταμάτα-ξεκίνα» αυξάνεται και η κατανάλωση του καυσίμου. Γίνεται πιο ακριβή η διαδρομή. Και όλα αυτά σε νορμάλ καιρικές συνθήκες. Δεν το συζητάμε όταν βρέχει!

Δυστυχώς, καμία κυβέρνηση μέχρι σήμερα δεν μπόρεσε να λύσει το πρόβλημα. Οι συγκοινωνιολόγοι επιμένουν ότι τα «μονά-ζυγά» μέσα στον Δακτύλιο είναι πλέον αναχρονιστικό μέτρο (πολλά νοικοκυριά έχουν και δεύτερο αυτοκίνητο). Οι προτάσεις τους, τις οποίες

έχουν καταθέσει επανειλημμένως, μένουν σε κάποια συρτάρια για... μελλοντική χρήση ή δεν λαμβάνονται υπ' όψιν. Ακόμα χρειάζεται πολλή δουλειά για τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Υποδομές όπως η Αττική Οδός ή ο Κηφισός εξυπνέτησαν στην αρχή, αλλά με το πέρασμα του χρόνου, χωρίς να έχουν τη βασική ευθύνη για τα μποτιλιάρια, βγάζουν προβλήματα και μάλιστα πάρα πολύ έντονα τις ώρες αιχμής. Βεβαίως, δεν μπορεί να μην επισημανθεί το χάος σε βασικές αρτηρίες δύο λωρίδων με το διπλό παρκάρισμα τα πρωινά για να αγοράσει ο οδηγός τον καφέ του ή με την τροφοδοσία καταστημάτων από... αόρατα φορτηγά (να θυμίσουμε ότι στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 απαγορευόταν η τροφοδοσία μετά τις 7 το πρωί, ακριβώς για να μη δημιουργείται κυκλοφοριακή συμφόρηση). Αόρατη και η Τροχαία που θα έπρεπε να δίνει μαζί με τον καφέ ή το ξεφόρτωμα και ένα ανάλογο μπιλιτάκι. Και μια απλή επισήμανση: οι κάτοχοι των αυτοκινήτων, για να μπορούν να κυκλοφορούν τουλάχιστον με μια στοιχειώδη άνεση, πληρώνουν στο ακέραιο τα τέλη κυκλοφορίας κάθε χρόνο.



γράφει ο  
**ΤΕΡΕΝΣ ΚΟΥΙΚ**