

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες

Μια ευκαιρία για κυκλοφοριακές βελτιώσεις

του Ι.Μ. Φραντζεσκάκη

1. Εισαγωγή

Η ορθή εξυπηρέτηση της σημαντικής πρόσθετης κυκλοφορίας που δημιουργείται κατά τη σύντομη περίοδο τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων σε πόλεις που έχουν ήδη κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα αποτελεί μια από τις σημαντικότερες προκλήσεις για εκείνους που σχεδιάζουν την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων σε μια πόλη.

Είναι αναπόφευκτες οι αρνητικές κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που δημιουργούνται για την εξυπηρέτηση της άφιξης / αναχώρησης και των μετακινήσεων μέσα στην πόλη του σημαντικού αριθμού των πάσης φύσεως επισκεπτών (θεατών, αθλητών, δημοσιογράφων, τεχνικών κ.λπ.), που ξεπερνούν το εκατομμύριο. Οι επιπτώσεις αυτές δεν διαρκούν μόνο κατά τη σύντομη περίοδο τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων και άφιξης / αναχώρησης των επισκεπτών, αλλά εκτείνονται και σε ένα διάστημα αρκετών ετών πριν από τους αγώνες, κατά την κατασκευή όλων των απαραίτητων έργων εξυπηρέτησης των Αγώνων και των επισκεπτών.

Από την άλλη μεριά, τα σημαντικότερα έργα και οι ρυθμίσεις που γίνονται για τη διευκόλυνση της πρόσθετης κυκλοφορίας που δημιουργείται από τους Ολυμπιακούς Αγώνες, συμβάλλουν στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών μετά το πέρας των αγώνων όταν η κυκλοφορία επανέρχεται στον κανονικό της ρυθμό. Κύριος στόχος επομένως του σχεδιασμού των έργων και ρυθμίσεων για την εξυπηρέτηση της πρόσθετης κυκλοφορίας των Ολυμπιακών Αγώνων, είναι:

α. Η ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας και τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων.

β. Η μεγιστοποίηση των θετικών επιπτώσεων μετά τους Αγώνες από τα σημαντικά έργα και τις ρυθμίσεις που έγιναν γι' αυτούς αλλά και η

αποφυγή τυχόν αρνητικών επιπτώσεων των έργων αυτών.

Για την επιτυχία των παραπάνω στόχων ο σχεδιασμός / προγραμματισμός δεν θα πρέπει να εξετάζει μόνο την καλύτερη εξυπηρέτηση της πρόσθετης κίνησης από τους αγώνες. Θα πρέπει ακόμα να επιλέγει

«Περιβάλλον, Πολεοδομία, Αρχιτεκτονική και Τεχνολογία»

Οι επιπτώσεις από τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων

Αρχαία Ολυμπία, 15-20 Ιουνίου 1994

Διεθνές συνέδριο με θέμα «Οι επιπτώσεις από τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων: «Περιβάλλον, Πολεοδομία, Αρχιτεκτονική και Τεχνολογία» έγινε στις εγκαταστάσεις της Διεθνούς Ολυμπιακής Ακαδημίας (ΔΟΕ) στην Αρχαία Ολυμπία από 15 έως 20 Ιουνίου.

Το συνέδριο οργανώθηκε από την ΔΟΕ με τη συνεργασία του ΤΕΕ, της Διεθνούς Ένωσης Αρχιτεκτόνων (Ελληνικό Τμήμα ΘΙΑ), το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, τα υπουργεία ΠΕΧΩΔΕ και Πολιτισμού και τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού.

Σκοπός του συνεδρίου ήταν η διεξοδική μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (θετικών και αρνητικών) στον οικιστικό ιστό των πόλεων οι οποίες διοργάνωσαν Ολυμπιακούς Αγώνες από το 1948 μέχρι σήμερα και η βιωσιμότητα των πάσης φύσεως έργων που πραγματοποιήθηκαν για να καλύψουν τις ανάγκες διεξαγωγής των Αγώνων.

Μίλησαν εκπρόσωποι από τις πόλεις Λονδίνο (1948), Ελσίνκι (1952), Μελβούρνη (1956), Ρώμη (1960), Μεξικό (1968), Μόναχο (1972), Μόντρεαλ (1976), Μόσχα (1980), Σεούλ (1988), Βαρκελώνη

(1992), Lillehammer (1994), Ατλάντα (1996) και Σύνδευ (2000).

Εκτός από τις ομιλίες για τις ειδικές επιπτώσεις στις παραπάνω πόλεις, παρουσιάστηκαν διάφορες εργασίες επάνω στις γενικότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον, την Πολεοδομία, την Αρχιτεκτονική και την Τεχνολογία, και έγιναν προβλέψεις και προτάσεις βελτιώσεων για το μέλλον. Στα πλαίσια των εργασιών αυτών, ο καθηγητής και Δ/ντής του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του ΕΜΠ Γιάννης Φραντζεσκάκης παρουσίασε την παρακάτω εργασία για τις αρνητικές επιπτώσεις στην κυκλοφορία και το περιβάλλον κατά τη διάρκεια της κατασκευής των έργων και κατά την περίοδο τέλεσης των αγώνων και των αφίξεων / αναχωρήσεων. Στην εργασία εξετάζεται η δυνατότητα των θετικών επιπτώσεων μετά τους αγώνες των κυκλοφοριακών έργων που γίνονται γι' αυτούς. Επίσης παρουσιάζεται ο καθολικός συγκοινωνιακός σχεδιασμός που έγινε για την υποστήριξη της υποψηφιότητας της Αθήνας καθώς και οι επιπτώσεις από την αναβολή της υλοποίησης των έργων λόγω της μη τέλεσης των αγώνων στην Αθήνα.

Ο Ι. Μ. Φραντζεσκάκης είναι Καθηγητής Ε.Μ. Πολυτεχνείου, Δ/ντής Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής

ΑΣΤΙΚΕΣ-ΠΡΟΑΣΤ/ΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

Α. ΚΥΡΙΑ ΕΡΓΑ-ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ	
1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	• 42 ΧΑΜ. ΝΕΕΣ ΛΕΟΦΟΡΟΙ
2. ΜΕΤΡΟ	• ΑΥΞΗΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΥΦ. ΓΡΑΜΜΗΣ • ΔΥΟ ΝΕΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
Β. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΒΕΛΤΙΣΤΗ-ΑΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΩΝ ΑΓΩΝΩΝ)	
1. ΜΕΙΩΣΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΟΛΗΣ	• ΕΚ ΠΕΡΙΤΡΟΠΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ (ΜΙΚΡΟΣ-ΜΕΓΑΛΟΣ ΔΙΚΤΥΟΣ) • ΕΙΔΙΚΑ ΟΡΑΡΙΑ • ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΘΕΡΜΟΝ-ΔΙΑΚΟΦΩΝ • ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΑΔΑΜΗΣ
2. ΜΕΙΩΣΗ ΔΙΧΜΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ	• ΠΡΟΣΟΜΕΙΩΣΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΑΓΩΝΩΝ-ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ • ΧΡΗΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
3. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΜΜΜ	• ΧΩΡΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΑΣΗΣ • ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΣΤΑΘΟΥ ΜΜΜ • ΕΝΔΕΡΜΟΣΗ-ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ • ΔΟΡΕΑΝ ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ
4. ΜΕΙΩΣΗ ΧΡΟΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	• ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΟΡΙΑΣΕΙΣ ΟΛΥΜΠ. ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ • ΕΙΔΙΚΕΣ ΟΔΟΙ ΟΛΥΜΠ. ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ • ΠΡΟΣΟΡΙΝΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ (ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΙ, ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ ΣΤΡΟΦΩΝ) • ΕΙΔΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ (ΥΜΒ.ΕΠΙΛΟΓΗ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ, ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (POLIS))
5. ΑΥΞΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ	• ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ • ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ • ΕΠΕΞΗΜΑΝΣΗ-ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΙ ΧΡΟΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΥΡΙΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ

Α/Α	ΚΥΡΙΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	Α/Α ΚΥΡΙΑΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		(Αποστάσεις σε χιλιόμετρα)									
1	Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο Αθήνας (ΟΑΚΑ)		22	11	12	0	21	20	12	7	23
2	Ολυμ. Αθλ. Κέντρο Φαλήρου	17		7	22	22	9	39	8	17	3
3	Κέντρο Πόλης	15	7		23	11	10	28	2	18	10
4	Ολυμπιακό Χωριό	12	15	25		12	31	28	24	7	24
5	Χωριό Τύπου	0	17	15	12		21	20	12	7	23
6	Αεροδρόμιο Ελληνικού	24	8	10	23	24		32	11	26	12
7	Αεροδρόμιο Σπάτων	15	24	27	20	15	26		29	24	41
8	Σιδηρ. Σταθμός Αθηνών	16	8	3	26	16	11	28		19	11
9	Σιδηρ. Σταθμός Μενιδίου	8	11	20	7	8	20	15	21		19
10	Λιμάνι Πειραιά	20	4	12	19	20	12	28	13	15	
		(Χρόνοι Διαδρομής σε Λεπτά της Ώρας)									

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

τις λύσεις εκείνες που θα συμβάλουν καλύτερα στη βελτίωση της κυκλοφορίας μετά το πέρας των αγώνων και θα αποφύγουν αρνητικές επιπτώσεις, όπως π.χ. την ευνόηση των επιβατικών αυτοκινήτων με τη δημιουργία νέων αρτηριών ή χώρων στάθμευσης. Έτσι οι αγώνες μπορεί να αποτελέσουν μια ευκαιρία επίσπευσης της υλοποίησης των απαραίτητων έργων και ρυθμίσεων για τη βελτίωση της τρέχουσας κυκλοφοριακής κίνησης και έγκαιρης αντιμετώπισης της αύξησης των κυκλοφοριακών αναγκών, με αποτέλεσμα τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων.

2. Ελαχιστοποίηση των αρνητικών κυκλοφοριακών επιπτώσεων κατά την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων

Η πείρα από την μέχρι σήμερα τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων έχει εντοπίσει μία σειρά από αρχές και ενέργειες που αποτελούν τις προϋποθέσεις για να εξυπηρετηθεί με επιτυχία η πρόσθετη κυκλοφορία των αγώνων και να ελαχιστοποιηθούν οι αρνητικές επιπτώσεις από αυτή:

1. Κατάλληλη κατανομή και χωροθέτηση των βασικών πόλων γένεσης μετακινήσεων, δηλαδή των χώρων τέλεσης των αγώνων και των χώρων διανομής των επισκεπτών. Π.χ. κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1984 στο Los Angeles τα αγωνίσματα διαμοιράστηκαν σε 23 τοποθεσίες και δημιουργήθηκαν τρία Ολυμπιακά χωριά (1).

2. Κατάλληλος χρονικός και χωρικός προγραμματισμός των αγωνισμάτων ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι μετακινήσεις και να κατανέμονται ανάλογα με τη διαθέσιμη κυκλοφοριακή ικανότητα του μεταφορικού συστήματος. Έτσι αποφεύγονται ταυτόχρονοι αιχμές προσέλευσης - αποχώρησης που επιβαρύνουν ορισμένα κρίσιμα τμήματα του κύριου οδικού δικτύου.

3. Κάλυψη του μεγαλύτερου ποσοστού των μετακινήσεων με Μαζικά Μέσα Μεταφορών (Μ.Μ.Μ.). Αυτό σημαίνει αφενός ενίσχυση των τακτικών γραμμών ΜΜΜ της πόλης κατά τη διάρκεια των αγώνων

και αφετέρου δρομολόγηση ειδικών λεωφορείων μεταξύ των αγωνιστικών χώρων αφενός και των Ολυμπιακών χωριών και ξενοδοχείων αφετέρου για τις διάφορες κατηγορίες μετακινούμενων (αθλητές, θεατές, δημοσιογράφοι, εργαζόμενοι στους χώρους αγωνισμάτων κ.λπ.). Η σημαντική ενίσχυση των ΜΜΜ αποτελεί την κύρια προϋπόθεση ικανοποιητικής εξυπηρέτησης των αυξημένων μετακινήσεων που δεν είναι δυνατόν να εξυπηρετηθούν με τα συνήθη ποσοστά χρήσης των επιβατικών ΙΧ. αυτοκινήτων. Σημειώνεται π.χ. ότι στο Los Angeles το ποσοστό των ατόμων που χρησιμοποίησαν ΜΜΜ κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 1984 έφτασε το 65% έναντι 7% που ήταν τη τυπική ημέρα.

4. Συνδιασμός των μετακινήσεων με επιβατικά αυτοκίνητα και με ΜΜΜ ώστε τα πρώτα να κινούνται κατά προτίμηση στα μη κορεσμένα τμήματα του δικτύου μέχρι να φθάσουν σε κατάλληλους χώρους μετεπιβίβασης (Park and Ride), ώστε από εκεί να συνεχίζεται η κίνηση στους διαδρόμους μεγάλης κίνησης μέσω των ΜΜΜ.

Η ενίσχυση του συστήματος μετεπιβίβασης από τα επιβατικά ΙΧ. στα ΜΜΜ για να περιορισθεί η χρήση των πρώτων στα κρίσιμα τμήματα του κύριου οδικού δικτύου αποτελεί μια από τις πιο αποτελεσματικές ενέργειες για την αύξηση του ποσοστού των μετακινούμενων με τα ΜΜΜ. Για την ενίσχυση αυτή στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1984 στο Los Angeles εφαρμόστηκε με επιτυχία ένα σύστημα εκ των προτέρων αγοράς εισιτηρίων και κράτησης θέσης για τα λεωφορεία που εξυπηρετούσαν σταθμούς μετεπιβίβασης (Park and Ride). Με το σύστημα αυτό πουλήθηκαν σε περίοδο 72 ημερών σχεδόν 190.000 εισιτήρια λεωφορείων για τον ειδικό στόλο των 500 λεωφορείων που εξυπηρετούσε τους θεατές των αγώνων. Επιπλέον πουλήθηκαν άλλα 63.000 περίπου εισιτήρια για απεριορίστο αριθμό διαδρομών μέσα σε μια μέρα, χωρίς κράτηση θέσης (gold passes) (2).

5 Οργάνωση χώρων στάθμευσης κυρίως για μετεπιβίβαση, όπως αναφέρεται παραπάνω, αλλά και

ορισμένων χώρων στάθμευσης στους αγωνιστικούς χώρους (ιδιαίτερα εκείνους που δεν μπορεί να εξυπηρετηθούν ικανοποιητικά από ΜΜΜ), στο μέγεθος που επιτρέπει η κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών που οδηγούν σ' αυτούς.

6. Πλήρης αξιοποίηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου με την αύξηση της κυκλοφοριακής του ικανότητας με διάφορα καθιερωμένα διαχειριστικά μέτρα, όπως εναλλαγή μονοδρομήσεις αρτηριών, εναλλαγή φοράς σε ορισμένες λωρίδες κυκλοφορίας, καθιέρωση λωρίδων ή οδών για αποκλειστική χρήση των ΜΜΜ, απαγορεύσεις κίνησης ορισμένων κατηγοριών αυτοκινήτων (κυρίως φορτηγά και ΙΧ.) κατά τις κρίσιμες περιόδους και σε κρίσιμα τμήματα του οδικού δικτύου κ.λπ.

7. Κατασκευή νέων οδών, διαπλατύνσεις και άλλες βελτιώσεις όπου δεν είναι δυνατό να επαρκέσει το υφιστάμενο δίκτυο, έστω και με την πλήρη αξιοποίηση που αναφέρεται παραπάνω.

8. Μείωση των τακτικών καθημερινών μετακινήσεων με διάφορα μέτρα όπως π.χ. με την τέλεση των αγώνων, σε περιόδους εποχιακής ύφεσης της κυκλοφορίας (π.χ. καλοκαιρινή περίοδος διακοπών), τη χορήγηση ειδικών αδειών κατά τη διάρκεια των αγώνων, την προσωρινή αλλαγή ωραρίου γραφείων και καταστημάτων ώστε οι τακτικές μετακινήσεις για εργασία και αγορές να γίνονται εκτός των ωρών της αυξημένης κίνησης από τους Ολυμπιακούς αγώνες κ.λπ.

9. Εφαρμογή των νέων μεθόδων τηλεματικής για την πληροφόρηση και κατεύθυνση των μετακινούμενων προς τα κατάλληλα μέσα ΜΜΕ ή τις κατάλληλες διαδρομές. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η επιλογή των καλύτερων διαδρομών σύμφωνα με μία κατάλληλη κατανομή τους στο δίκτυο, ανάλογα με τη διαθέσιμη κυκλοφοριακή ικανότητα.

Για την ορθότερη εφαρμογή και αξιοποίηση των παραπάνω αρχών και ενεργειών είναι απαραίτητο:

α. Κατά την περίοδο σχεδιασμού, να εξετασθούν διάφορες εναλλακτικές λύσεις και να εκτιμηθούν με τη μέθοδο της προσομοίωσης (simulation) όλες οι κυκλοφοριακές ροές που αντιστοιχούν στην

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΚΥΡΙΑ ΕΡΓΑ-ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ (ΕΠΙΠΛΗΡΩΣΙΜΕΣ)
1. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ	• ΝΕΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΠΑΤΩΝ • ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΕΡ. ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ • ΛΟΙΠΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ
2. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ	• ΛΕΩΝΑΣ ΠΑΤΡΑ-ΑΘΗΝΑ-ΣΥΝΟΡΑ (ΔΙΠΛΗ ΓΡΑΜΜΗ-ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ)
3. ΟΔΙΚΕΣ	• ΛΕΩΝΑΣ ΠΑΤΡΑ-ΑΘΗΝΑ-ΣΥΝΟΡΑ (ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗ COPINGER)
4. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ	• ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ • ΛΟΙΠΑ ΛΙΜΕΝΑ-ΜΑΡΙΝΕΣ

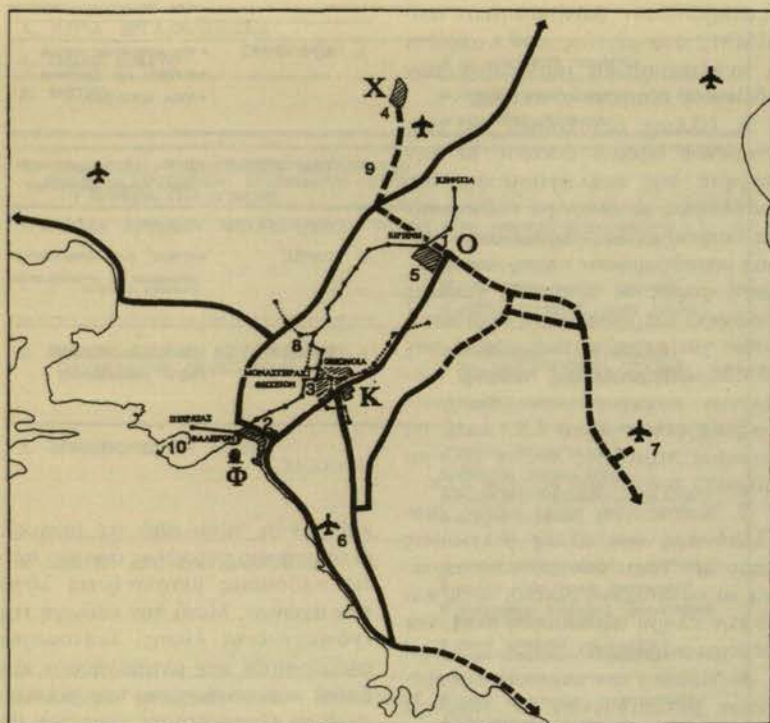
ΠΙΝΑΚΑΣ 3

κάθε λύση, τόσο από τις τακτικές μετακινήσεις της πόλης όσο και από τις πρόσθετες μετακινήσεις λόγω των αγώνων. Μετά την επιλογή της ενδεδειγμένης λύσης, λεπτομερής επεξεργασία των μετακινήσεων και ροών και κατάρτιση του τελικού σχεδίου εξυπηρέτησής τους που θα αποτελέσει και τη βάση παρακολούθησης της εφαρμογής του.

β. Κατά την περίοδο των αγώνων η παρακολούθηση της κυκλοφορίας από ένα κατάλληλα εξοπλισμένο επιχειρησιακό κέντρο με δυνατότητα αφενός να προσαρμόζεται προς τις πραγματικές ανάγκες ο αρχικός σχεδιασμός και αφετέρου να γίνονται όπου απαιτούνται επεμβάσεις από μια ομάδα Δέσσης Δράσης. Πέρα από την κινητοποίηση της ομάδας της Δέσης Δράσης, το κέντρο παρακολούθησης της κυκλοφορίας θα μπορεί να βελτιώνει τις κυκλοφοριακές συνθήκες με κατάλληλη πληροφόρηση και κατεύθυνση των οδηγών και ρύθμιση του συστήματος σηματοδότησης.

3. Μεγιστοποίηση των θετικών κυκλοφοριακών επιπτώσεων και αποφυγή αρνητικών επιπτώσεων μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων

Κατά το σχεδιασμό των έργων και ρυθμίσεων που είναι απαραίτητα για την εξυπηρέτηση της πρόσθετης κυκλοφορίας από τους Αγώνες,



ΣΧΗΜΑ 1

- Υφιστάμενες Ολυμπιακές Λεωφόροι
- - - Προγραμματισμένες Ολυμπιακές Λεωφόροι
- Υφιστάμενο Δίκτυο ΜΕΤΡΟ
- - - Προβλεπόμενο Δίκτυο ΜΕΤΡΟ

θα πρέπει να προτιμηθούν λύσεις που μπορούν καλύτερα να αξιοποιηθούν και μετά το πέρας των Αγώνων. Η δημιουργία π.χ. χώρων στάθμευσης - μετεπιβίβασης θα μπορούσε να εξετασθεί με κριτήριο τη δυνατότητα αξιοποίησής τους και μετά τους αγώνες για μετεπιβίβαση σε ΜΜΜ όσων προορίζονται για το κέντρο ή άλλες κυκλοφοριακά συμφορημένες περιοχές. Το επιχειρησιακό κέντρο παρακολούθησης της κυκλοφορίας θα μπορούσε να σχεδιαστεί έτσι ώστε, με περιορισμένες προσαρμογές, να μπορεί να χρησιμοποιηθεί και μετά το πέρας των αγώνων κ.λπ.

Κατά την περίοδο που μια πόλη αποφασίζει να διεκδικήσει τους Ολυμπιακούς αγώνες, υπάρχει ένα σχέδιο και πρόγραμμα εκτέλεσης έργων και ρυθμίσεων για την αντιμετώπιση των τρεχουσών και αναμενόμενων κυκλοφοριακών ανα-

γκών της πόλης. Η ανάληψη των αγώνων απαιτεί αφενός την επίσπευση και αφετέρου τη συμπλήρωση του υφιστάμενου σχεδίου και προγράμματος για την κάλυψη των αυξημένων κυκλοφοριακών αναγκών των αγώνων. Η πρόσθετη κυκλοφοριακή ικανότητα που δίνεται πρόωρα λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων θα αποτελεί ένα περιθώριο μετά το πέρας των αγώνων. Το περιθώριο αυτό θα πρέπει να είναι σωστά σχεδιασμένο ώστε να βελτιώσει τη στάθμη εξυπηρέτησης των κανονικών μετακινήσεων της πόλης και όχι να αποτελέσει κίνητρο για τη δημιουργία νέων μετακινήσεων ή την ενόηση των επιβατικών αυτοκινήτων. Σ' αυτή την τελευταία περίπτωση, τα έργα που γίνονται για τους Ολυμπιακούς Αγώνες θα είχαν αρνητικές επιπτώσεις και μετά την τέλεση των αγώνων.

Αποτελεί επομένως βασική αρχή

στο σχεδιασμό των έργων και ρυθμίσεων για την εξυπηρέτηση της πρόσθετης κυκλοφορίας των Ολυμπιακών Αγώνων, η ενίσχυση των ΜΜΕ με τη χρησιμοποίηση ενός έκτακτου στόλου λεωφορείων εξυπηρέτησης των διαφόρων κατηγοριών μετακινουμένων και η αξιοποίηση της υφιστάμενης υποδομής και όχι η εκτεταμένη κατασκευή νέων λεωφορείων οι οποίες θα ευνοήσουν τη χρήση των Ι.Χ. μετά το πέρας των αγώνων.

4. Η περίπτωση των χαμένων Ολυμπιακών αγώνων της Αθήνας

Κατά τη διάρκεια ετοιμασίας του φακέλλου υποψηφιότητας της Αθήνας για τους Ολυμπιακούς αγώνες του 1996 έγινε μια ιδιαίτερη προσπάθεια στον τομέα των μεταφορών και της κυκλοφορίας. Η υφιστάμενη κυκλοφοριακή κατάσταση αλλά και η αυξημένη ατμοσφαιρική ρύπανση στην πόλη απαιτούσαν μια προσεκτική αντιμετώπιση του θέματος, ώστε να μην αποτελέσει η κυκλοφορία ένα αδύνατο σημείο της υποψηφιότητας, όπως μερικοί θεωρούσαν στην αρχή.

Πέρα από την κατάλληλη χωροθέτηση των διαφόρων λειτουργιών, μελετήθηκε (3) η δημιουργία ενός δικτύου ολυμπιακών λεωφόρων αποτελούμενου από 87 χλμ. υφιστάμενων και 42 χλμ. προγραμματιζόμενων νέων λεωφόρων 6 τουλάχιστον λωρίδων κυκλοφορίας που συνδέσαν τους χώρους των αθλητικών εγκαταστάσεων με το Ολυμπιακό Χωριό και τους άλλους χώρους διαμονής καθώς και με τους τεματικούς σταθμούς των υπεραστικών μεταφορών (οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών και θαλάσσιων).

Στο πλαίσιο των αρχών και ενεργειών που αναφέρθηκαν στο τμήμα 2 της παρούσας εργασίας, είχε σχεδιαστεί μια στρατηγική για τη διαχείριση του συστήματος των μεταφορών της πόλης με διάφορα μέτρα ενόησης των μαζικών μέσων μεταφορών, αύξησης της κυκλοφοριακής ικανότητας της υφιστάμενης υποδομής, ενόησης των οχημάτων της Ολυμπιακής Οικογένειας, πληροφόρησης και κατεύθυνσης των μετακινουμένων, μείωσης των ταχτι-

κών μετακινήσεων της πόλης κατά τις περιόδους αιχμής των μετακινήσεων από την τέλεση των αγώνων κ.λπ.

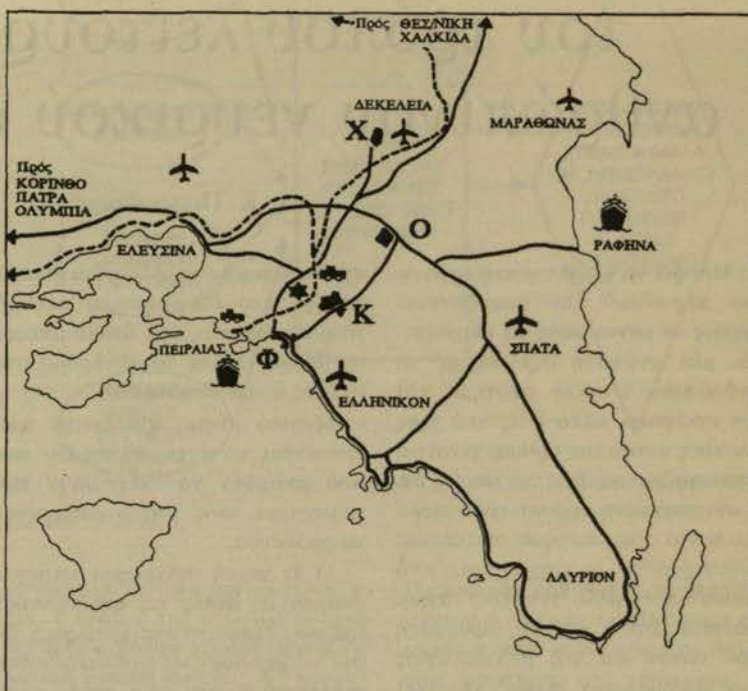
Τα κύρια έργα και ενέργειες για την εξυπηρέτηση των αστικών - προστατευτικών μετακινήσεων συνοψίζονται στον Πίνακα 1 και εικονογραφούνται στο Σχέδιο 1. Αποτέλεσμα των έργων αυτών θα ήταν η επίτευξη ικανοποιητικών χρόνων διαδρομής μεταξύ των κύριων λειτουργιών, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.

Επιπλέον, για τις υπεραστικές μετακινήσεις - αφίξεις και αναχωρήσεις από την Αθήνα, είχε προγραμματισθεί η επίσπευση μιας σειράς μεγάλων έργων που είχαν ήδη προγραμματισθεί, όπως το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων η βελτίωση της σιδηροδρομικής γραμμής Πάτρας - Αθήνας - Θεσ/νίκης - Συνόρων, η αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο των Εθνικών Οδών με τη μεγαλύτερη διεθνή κίνηση, και η επέκταση - βελτίωση του λιμένα του Πειραιά με την απομάκρυνση των εμπορικών λειτουργιών (Βλέπε Πίνακα 3 και Σχήμα 2).

Τα περισσότερα από τα παραπάνω έργα του υπεραστικού και αστικού συστήματος μεταφορών είχαν προγραμματιστεί να ολοκληρωθούν λίγο πριν από την τέλεση των αγώνων, ώστε να υπάρξει μια σημαντική αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας των συστημάτων η οποία θα εγκαινιαζόταν για την εξυπηρέτηση των πρόσθετων αναγκών των αγώνων. Επιπλέον τα έργα αυτά ήταν κατά κανόνα προγραμματισμένα και για την αντιμετώπιση των αυξανόμενων αναγκών μετακίνησης και η επίσπευσή τους απλώς θα δημιουργούσε μια ταχύτερη και ουσιαστικότερη βελτίωση της στάθμης εξυπηρέτησης των μεταφορών.

Δυστυχώς η μη τέλεση των αγώνων είχε σαν αποτέλεσμα την επιβράδυνση ή και τη ματαίωση αρκετών από τα έργα αυτά, ελάχιστα από τα οποία θα ολοκληρωθούν το 1996, όπως είχε αρκετά προγραμματισθεί και όπως ασφαλώς θα είχε πραγματοποιηθεί υπό την πίεση της τέλεσης των αγώνων. Σαν παραδείγματα αναφέρεται η βελτίωση του επιβατικού λιμένα του Πειραιά, που

ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ-ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ



ΣΧΗΜΑ 2

- | | |
|----------------------------|----------------------------------|
| — Κύρια οδός | ★ Σταθμός υπεραστικών λεωφορείων |
| - - - Σιδηροδρομική γραμμή | ✈ Σιδηροδρομικοί σταθμοί |
| ✈ Αεροδρόμιο | ⚓ Λιμένας |

μελετιέται αλλά δεν έχει ακόμα εφαρμοστεί, το αεροδρόμιο των Σπάτων, που δημοπρατήθηκε αλλά ματαιώθηκε η κατακύρωση του διαγωνισμού, οι αυτοκινητόδρομοι της Αθήνας, που βρίσκονται ακόμα υπό μελέτη, η σιδηροδρομική γραμμή Πάτρας - Αθήνας - Θεσ/νίκης - Συνόρων που μέχρι τώρα προχωρεί με βραδύ ρυθμό, κ.λπ.

Καθυστερήσει υπήρξε ακόμα και στην εφαρμογή ορισμένων διαχειριστικών μέτρων για την ευνόηση των ΜΜΜ, τη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. και την αξιοποίηση της υφιστάμενης υποδομής με διάφορες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Μόλις στις αρχές του μήνα ανακοινώθηκε από τον Υπουργό Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. μια σειρά από τα μέτρα αυτά στα πλαίσια της προσπάθειας αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Θα μπορούσε λοιπόν να πει κανείς ότι, για την περίπτωση της Αθήνας, η μη τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων είχε μια σαφώς αρνη-

τική επίπτωση στις κυκλοφοριακές συνθήκες, αφού χάθηκε η ευκαιρία επίσπευσης της εφαρμογής ενός προγράμματος έργων και ενεργειών που θα βελτίωναν ουσιαστικά των προσπέλαση στην πόλη και την κυκλοφορία μέσα σ' αυτή.

Αναφορές

1. Τομαζίνη Α. «Σχεδιασμός για την εξυπηρέτηση των μεταφορών και της κυκλοφορίας κατά την περίοδο εκτάκτων εκδηλώσεων» Εισηγήσεις Συνεδρίου: «ΑΘΗΝΑ 96. Το αύριο στην Τεχνολογία». Αθήνα, Μάρτιος 1990.
2. Post P., Pary S. and Spivack G. «Olympic Park - and - Ride Advance Reservation System» Transportation Research Record 1045, «Innovation in Transportation Planning and Development», Washington DC, 1985.
3. Φραντζεσκάκης Ι. «Μεταφορές και κυκλοφορία κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων» Σχεδιασμός και αξιοποίηση νέων τεχνολογιών». Εισηγήσεις Συνεδρίου: «ΑΘΗΝΑ 96. Το αύριο στην Τεχνολογία». Αθήνα, Μάρτιος 1990.