

30η ΕΚΘΕΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

(ΙΟΥΛΙΟΣ – ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ – ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2014)

Με στόχο τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών και την άμεση απόκριση σε συμβάντα στο κύριο οδικό δίκτυο του Νομού Αττικής, εγκαταστάθηκε και λειτουργεί το σύστημα διαχείρισης της κυκλοφορίας. Μέσω αυτού, επιβλέπονται συνεχώς οι κυκλοφοριακές συνθήκες στους κεντρικούς δρόμους της Αττικής, λαμβάνονται μέτρα για την αντιμετώπιση έκτακτων συμβάντων (ατυχήματα, ακινητοποίηση οχημάτων, έργα στο δρόμο, εκδηλώσεις, κ.λ.π.) που δημιουργούν προβλήματα στην κυκλοφορία, ενώ παράλληλα ενημερώνονται οι οδηγοί σχετικά με τις τρέχουσες κυκλοφοριακές συνθήκες.

Το Σύστημα αυτό αποτελείται από το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας της Περιφέρειας Αττικής και από διάφορες συσκευές που έχουν εγκατασταθεί κατά μήκος βασικών οδικών αρτηριών (συστήματα μέτρησης της κυκλοφορίας, συστήματα ελέγχου κυκλοφορίας, φωτεινοί σηματοδότες, ηλεκτρονικές πινακίδες για την παρουσίαση μηνυμάτων σχετικών με την κυκλοφορία, κ.λ.π.).

Στο Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας, συγκεντρώνονται τα κυκλοφοριακά στοιχεία που λαμβάνονται από τα συστήματα μέτρησης και ύστερα από κατάλληλη αξιολόγηση:

- α) αποστέλλονται μηνύματα στις ηλεκτρονικές πινακίδες για να πληροφορηθούν οι οδηγοί τις τρέχουσες κυκλοφοριακές συνθήκες, τα έκτακτα συμβάντα στη διαδρομή που κινούνται, καθώς και προβλεπόμενους χρόνους διάνυσης ορισμένων επιλεγμένων διαδρομών στη συγκεκριμένη χρονική στιγμή,
- β) γίνονται παρεμβάσεις στη ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών,
- γ) ενημερώνονται οι αρμόδιες Υπηρεσίες (Υπηρεσίες συντήρησης οδών, ΕΚΑΒ, Τροχαία, Πυροσβεστική κ.λ.π.) σε περιπτώσεις όπου απαιτείται η επέμβασή τους για να αντιμετωπίσουν το συμβάν (ατυχήματα, βλάβη οδοστρώματος, εμπόδια στην κυκλοφορία κ.λ.π.)

Σε τακτά χρονικά διαστήματα γίνεται συνοπτική παρουσίαση στατιστικών στοιχείων των κυκλοφορικών δεδομένων στην παρούσα ιστοσελίδα. Πίνακες με σχετικά στοιχεία για τους μήνες **Ιούλιο – Αύγουστο – Σεπτέμβριο 2014** παρουσιάζονται στη συνέχεια.

1. Κατανομή Μηνυμάτων Αναγγελίας Γεγονότων ανά Μήνα και ανά Γεγονός

Μήνας	Αριθμός Μηνυμάτων	Ατυχήματα	Έκτακτη Κυκλοφοριακή Συμφόρηση	Πορείες	Έργα	Βλάβες οχημάτων	Άλλα Έκτακτα γεγονότα	Καιρικά Φαινόμενα
Οκτ – 13	388	28%	0%	18%	28%	16%	10%	0%
Νοε – 13	377	28%	0%	13%	16%	27%	9%	7%
Δεκ – 13	285	23%	0%	13%	14%	39%	6%	5%
Ιαν – 14	242	31%	0%	10%	9%	29%	18%	3%
Φεβ – 14	243	25%	0%	17%	19%	27%	10%	2%
Μαρ – 14	276	32%	1%	17%	13%	21%	15%	1%
Απρ – 14	242	29%	0%	7%	9%	27%	25%	3%
Μαϊ – 14	232	33%	0%	14%	18%	28%	7%	0%
Ιουν – 14	214	30%	0%	9%	19%	32%	10%	0%
Ιουλ – 14	270	33%	0%	13%	12%	30%	10%	2%
Αυγ – 14	156	34%	3%	8%	10%	36%	9%	0%
Σεπ – 14	216	34%	2%	12%	11%	32%	8%	1%
Σύνολο Οκτ 04 – Σεπ 14	37096	33%	1%	15%	7%	33%	8%	3%

2. Μεταβολές κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών βασικών αρτηριών (μέση μεταβολή για την περίοδο 08:00-20:00, για τους μήνες Ιούλιο-Αύγουστο-Σεπτέμβριο 2014 σε σχέση με τους αντίστοιχους μήνες του 2013).

Αρτηρία	Διατομή	Δήμος	Κατεύθυνση	Αρ. Λωρίδων	Μεταβολές Ιουλίου		Μεταβολές Αυγούστου		Μεταβολές Σεπτεμβρίου	
					Φόρτου	Ταχ/τας	Φόρτου	Ταχ/τας	Φόρτου	Ταχ/τας
Λ. Κηφισίας	Πανόρμου	Αθηναίων	Αμπελοκήπους	3	2%	-8%	-	-	2%	-8%
			Κηφισιά	2*	3%	-	-	-	-	-
Λ. Μεσογείων	Δημοκρατίας	Ψυχικού / Φιλοθέης	Αθήνα	2*	-	-	3%	-4%	2%	-
			Αγ. Παρασκευή	2*	2%	-	-2%	3%	-	-
Λ. Κηφισού	Ιερά Οδός	Αιγάλεω	Πειραιά	4	-6%	-	-	-	-6%	-
			Λαμία	4	-3%	-	-	-	-4%	-
Λ. Ποσειδώνος	Έλλης	Π. Φαλήρου	Πειραιά	3	-	-	-	-	-	-
			Γλυφάδα	3	-	-	-2%	-	-3%	-
Λ. Αλεξάνδρας	Ιπποκράτους	Αθηναίων	Κέντρο	2*	-	-	-	-	-	-
			Αμπελοκήπους	2*	-	-	-	-	-	-
Λ. Βουλιαγμένης	Λ. Αλίμου	Αργυρούπολης / Ελληνικού	Αθήνα	3	-	-	4%	-	6%	-5%
			Βούλα	3	-	-	3%	-	5%	-8%
Π. Ράλλη	Αγ. Άννης	Αγ. Ι. Ρέντη	Αθήνα	2	7%	-6%	-	-	8%	-5%
			Αιγάλεω	3	3%	-8%	4%	-3%	6%	-4%

* Δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι λωρίδες αποκλειστικής κυκλοφορίας Μ.Μ.Μ. (λεωφορειολωρίδες)

3. Στατιστικά Στοιχεία Χρόνων Διάνυσης Διαδρομών (Ιούλιος-Αύγουστος-Σεπτέμβριος 2014)

Διαδρομή	Μήκος (χλμ)	Στατιστικά στοιχεία χρόνων διαδρομής					
		Ελάχιστο (λεπτά)	Μέγιστο* (λεπτά)	ώρα αιχμής		εκτός ώρας αιχμής	
				Μέσος όρος (λεπτά)	Τυπική απόκλιση	Μέσος όρος (λεπτά)	Τυπική απόκλιση
<i>Α. Κηφισίας από Κατεχάκη έως Σίδερα Χαλανδρίου</i>	4.2	5	17	6	1.4	5.1	0.5
<i>Α. Μεσογείων από Σταυρό έως Κατεχάκη</i>	6.4	12	44	15.2	3.9	12.4	1.5
<i>Α. Συγγρού από Πύρρας έως Χίλτον μέσω Καλλιρρόης και Β. Κωνσταντίνου</i>	3.9	9	32	12.2	3.8	9.4	1.6
<i>Α. Ποσειδώνος από Αλίμου έως Δέλτα Φαλήρου</i>	11.9	8	29	11.0	4.4	8.5	1.6
<i>Α. Βουλιαγμένης από Ελληνικό έως Αγ. Δημήτριο (Μετρό)</i>	4.8	6	13	6.1	0.4	6.0	0.04

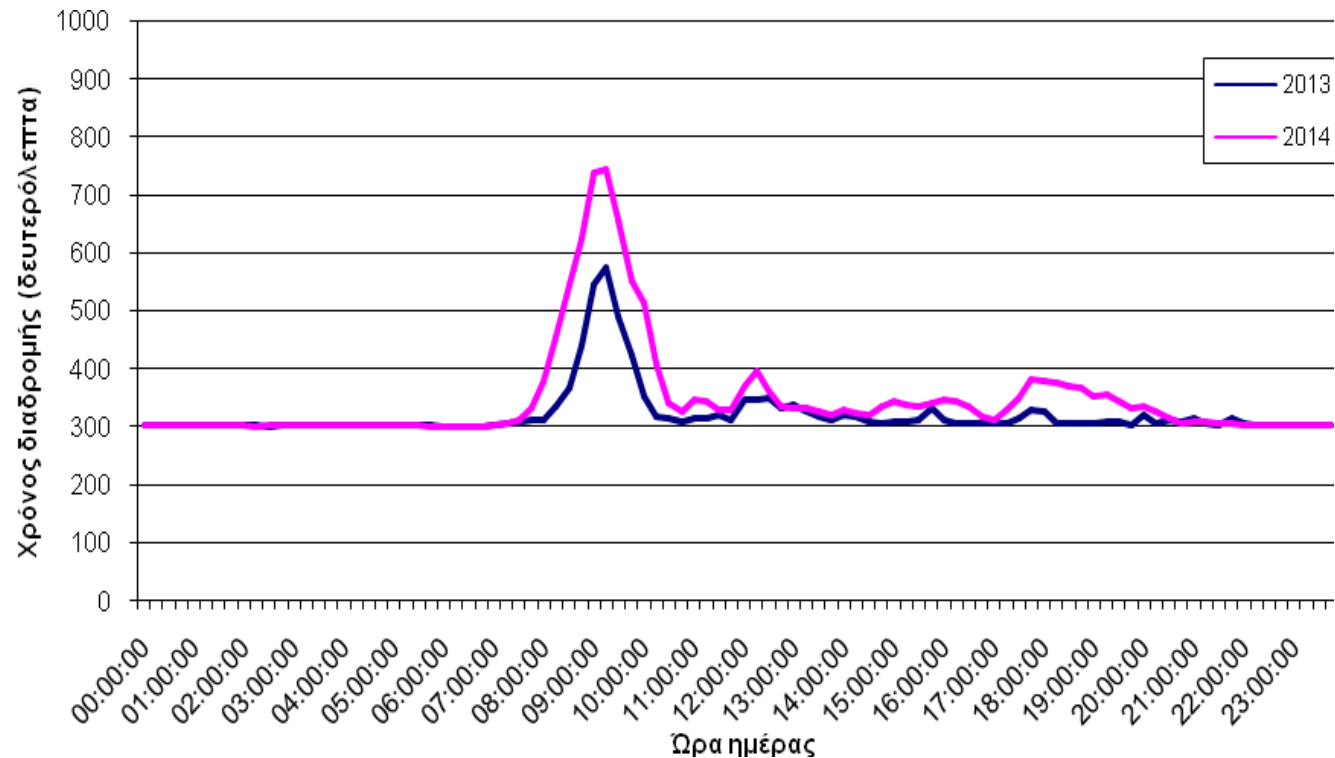
* Αφορά σε χρόνους που παρουσιάζονται κατά τη διάρκεια συμβάντων

4. Επίκαιρο Θέμα Κυκλοφοριακού Ενδιαφέροντος

Κατα τη διάρκεια των τελευταίων 4 χρόνων παρατηρήθηκε, μέσω των κυκλοφοριακών δεδομένων που συλλέγει το ΚΔΚ, μείωση στην κυκλοφορία των οχημάτων στις βασικές αρτηρίες της πρωτεύουσας. Σε προηγούμενη τριμηνιαία έκθεση (20η, Οκτώβριος – Δεκέμβριος 2011) εξετάστηκε η μείωση του εύρους των ωρών αιχμής, βάσει του χρόνου διάνυσης διαφόρων διαδρομών που εποπτεύει το ΚΔΚ. Τα αποτελέσματα έδειξαν πράγματι μια μεγάλη μείωση του εύρους αυτού σε πολλές διαδρομές.

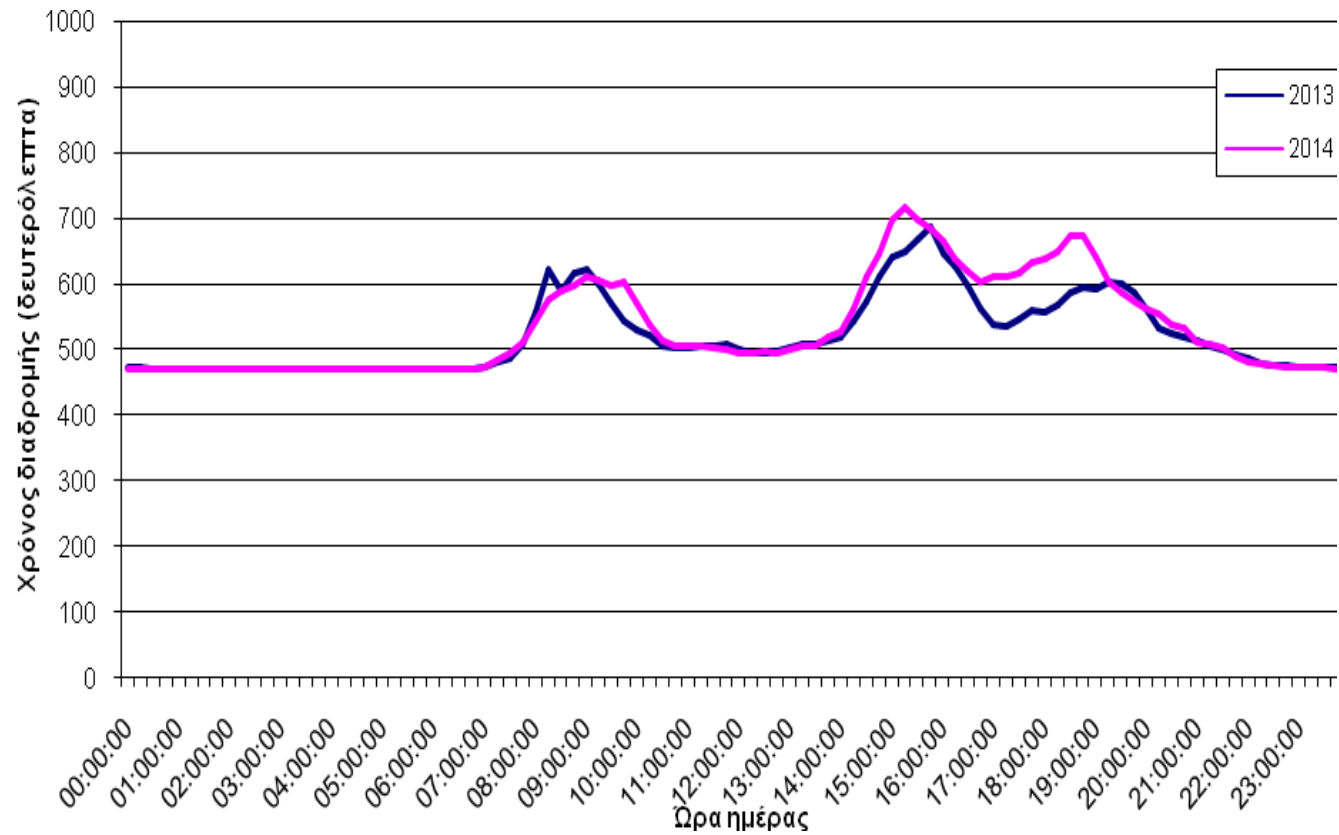
Στην παρούσα έκθεση επανεξετάζονται τα παραπάνω δεδομένα με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, έτσι ώστε να διαπιστωθεί κατά πόσο η τάση μείωσης έχει εξομαλυνθεί ή αντιστραφεί και σε ποιο βαθμό. Για το σκοπό αυτό, συλλέχθηκαν και αναλύθηκαν δεδομένα χρόνων διάνυσης διαδρομών τα οποία αφορούν στον Σεπτέμβριο του 2014, σε σύγκριση με τον Σεπτέμβριο του 2013.

Παρακάτω παρουσιάζονται δεδομένα για τέσσερις διαφορετικές διαδρομές, τα οποία όμως είναι ενδεικτικά για τις περισσότερες από τις διαδρομές που εποπτεύονται από το ΚΔΚ. Πιο συγκεκριμένα παρατηρείται ότι το εύρος των ωρών αιχμής καθώς και οι μέσοι χρόνοι διάνυσης των διαδρομών παρουσιάζονται από πρακτικά αμετάβλητα έως περιορισμένα αυξημένα.



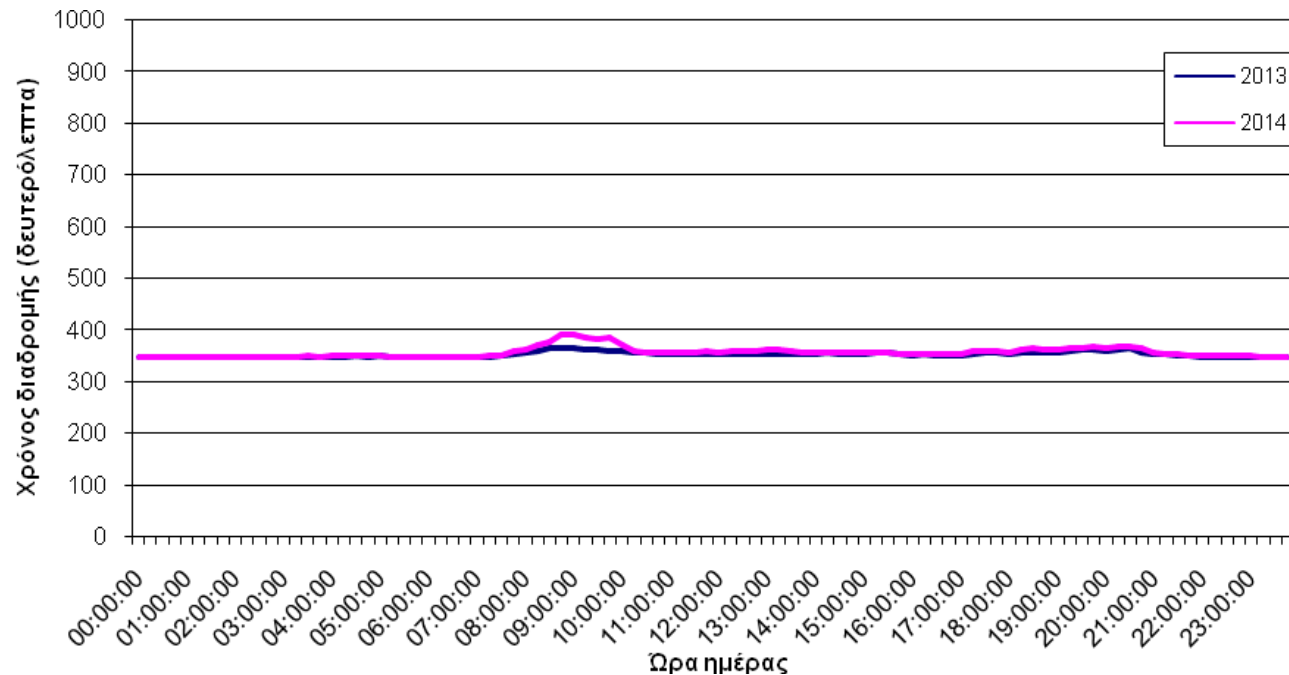
Διάγραμμα 1: Χρόνος διάνυσης ανά ώρα της ημέρας, για τη διαδρομή που ξεκινά από τη Λ. Συγγρού στο ύψος της οδού Πύρρας, έως το Σύνταγμα, μέσω Λ. Αμαλίας (Σεπτέμβριος 2013 / 2014).

Όπως φαίνεται στο παραπάνω διάγραμμα, παρατηρείται αύξηση του μέσου χρόνου διάνυσης της διαδρομής, κυρίως κατά τη διάρκεια της πρωινής ώρας αιχμής. Το εύρος των ωρών αιχμής επίσης παρουσιάζει μια περιορισμένη αύξηση κατά τις πρωινές ώρες.



Διάγραμμα 2: Χρόνος διάνυσης ανά ώρα της ημέρας, για τη διαδρομή που ξεκινά από τη Λ. Κηφισίας, στο ύψος της Κατεχάκη και καταλήγει στην Αττική Οδό (Σεπτέμβριος 2013 / 2014).

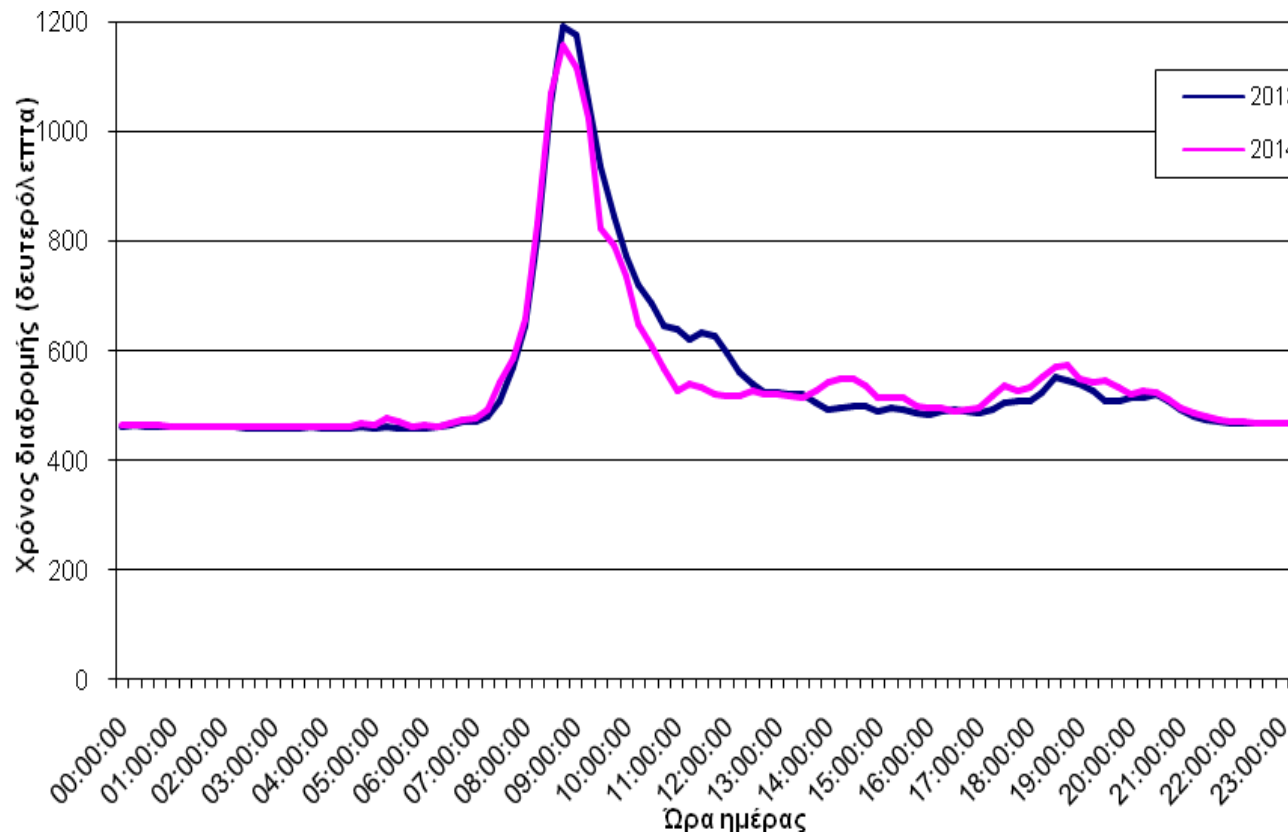
Αντίστοιχα με το διάγραμμα 1, παρουσιάζεται μια μικρή αύξηση στον μέσο χρόνο διάνυσης της διαδρομής κατά την απογευματινή αιχμή, χωρίς όμως το εύρος της να μεταβάλλεται σημαντικά.



Διάγραμμα 3: Χρόνος διάνυσης ανά ώρα της ημέρας, για τη διαδρομή που ξεκινά από τη Λ. Βουλιαγμένης, στο ύψος του πρώην αεροδρομίου και καταλήγει στο σταθμό μετρό Αγ. Δημήτριος. (Σεπτέμβριος 2013 / 2014).

Αντίθετα με τα διαγράμματα 1 και 2, το διάγραμμα 3 παρουσιάζει μια πολύ μικρή αύξηση του μέσου χρόνου διάνυσης της διαδρομής, κυρίως κατά τη διάρκεια της πρωινής ώρας αιχμής, ενώ ταυτόχρονα το προφίλ αλλά και το εύρος της ώρας αιχμής δεν μεταβάλλεται σημαντικά. Στην περίπτωση της Λ. Βουλιαγμένης, είναι σημαντικό να παρατηρηθεί ότι οι μετρήσεις για τον Σεπτέμβριο του 2013, αφορούσαν στην περίοδο αμέσως μετά τη λειτουργία των νέων σταθμών μετρό από τον Αγ. Δημήτριο έως το Ελληνικό. Σε προηγούμενη έκθεση (27η Ιούλιος – Σεπτέμβριος 2013) είχε εξεταστεί η σημαντική μείωση της κυκλοφορίας στη Λ.Βουλιαγμένης λόγω της λειτουργίας των σταθμών αυτών (που κατα τόπους ξεπερνούσε το 10%). Συνεπώς, η αύξηση που

παρατηρείται, παρότι μικρή και πιθανώς οφειλόμενη σε τυχαία γεγονότα, παρουσιάζει ενδιαφέρον, ενώ η περαιτέρω διερεύνηση της συγκεκριμένης διαδρομής τους επόμενους μήνες θα δώσει μια καθαρότερη εικόνα σχετικά με την μεταβολή της κυκλοφορίας.



Διάγραμμα 4: Χρόνος διάνυσης ανά ώρα της ημέρας, για τη διαδρομή που ξεκινά από τη Λ. Ποσειδώνος, στο ύψος του πρώην αεροδρομίου και καταλήγει στο Δέλτα Φαλήρου. (Σεπτέμβριος 2013 / 2014).

Οι μεταβολές που παρατηρούνται στο διάγραμμα 4, που αφορούν στη Λ. Ποσειδώνος χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης και παρακολούθησης το επόμενο χρονικό διάστημα καθώς οι μεταβολές που παρουσιάζονται είναι πιθανό να οφείλονται σε τυχαίους παράγοντες και συνεπώς να μην αποτελούν ένδειξη πραγματικής μεταβολής στις ώρες αιχμής της αρτηρίας. Παρόμοια αποτελέσματα παρατηρήθηκαν και για άλλες αρτηρίες για τις οποίες δεν παρουσιάζονται τα διαγράμματα, όπως η Λ. Αλεξάνδρας, η Λ. Κηφισού, η Λ. Μεσογείων, η Π. Ράλλη και η Πειραιώς. Τα παραπάνω φανερώνουν ότι η παρακολούθηση των κυκλοφοριακών δεδομένων για το επόμενο διάστημα θα μπορέσει να προσφέρει μια περισσότερο ασφαλή εικόνα σχετικά με την εξέλιξη της κυκλοφορίας στην Αθήνα.

5. Διάθεση κυκλοφοριακών στοιχείων Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας Περιφέρειας Αττικής

Τα κυκλοφοριακά στοιχεία του ΚΔΚ, ιστορικά αλλά και δυναμικά (σε πραγματικό χρόνο) διατίθενται σε τρίτους έναντι τιμήματος υπέρ Ελληνικού Δημοσίου. Τα στοιχεία αυτά είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν για μελέτες αλλά και για ανάπτυξη τηλεματικών εφαρμογών πληροφόρησης χρηστών οδικού δικτύου, πλοήγησης κ.λ.π.

Ο τρόπος διάθεσης τους έχει καθορισθεί με σχετική υπουργική απόφαση (ΦΕΚ 600/Β'/15-5-06).