

ΟΣΕΘ: Πτώση 45% στον καθημερινά διαθέσιμο στόλο λεωφορείων του ΟΑΣΘ. Από 485 το 2015 στα 270 το 2019

2020/01/17 09:35 στην κατηγορία MMM

Για τις δράσεις και τις πρωτοβουλίες του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) για το θέμα της βιώσιμης κινητικότητας μίλησαν, σε εκδήλωση του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με αντικείμενο τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), ο διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Γιάννης Τόσκας και ο συγκοινωνιολόγος Σαμ Σάμουελ.

Στην εισήγησή τους, επικεντρώθηκαν στο θέμα της βιώσιμης κινητικότητας και της τηλεματικής, αλλά και σε περιπτώσεις απαραίτητων για να υλοποιηθεί η πρώτη υποδομών, όπως π.χ. οι στάσεις και το έργο της αστικής συγκοινωνίας.

Ο κ. Τόσκας κατέληξε ότι «η τηλεματική προσφέρει πολλές και ποικίλες λύσεις και προστιθέμενη αξία στο ζήτημα των μετακινήσεων».

Επίσης, ανέφερε ότι «η Θεσσαλονίκη από πρωτοπόρα στην εφαρμογή της τηλεματικής, με πληροφόρηση κοινού και επιβάτη για τις αστικές συγκοινωνίες του ΟΑΣΘ (σύστημα εφαρμοσμένο από το 2006/2007), έμεινε πίσω στις υποδομές», με συνέπειες: **37% πτώση στο έργο αστικής συγκοινωνίας** (προγραμματισμένων έναντι εκτελεσμένων οχηματοχιλιομέτρων) μόλις μέσα σε ένα χρόνο (από 39 εκ. στα τέλη 2018- στα 28 εκ. στα τέλη 2019), **45% πτώση στον καθημερινά διαθέσιμο στόλο αστικών λεωφορείων μέσα σε 5 χρόνια** (από 485 οχήματα ΟΑΣΘ στα τέλη 2015-στα 270 στα τέλη 2019) και **πάνω από 25% πτώση στο ποσοστό χρηστών της αστικής συγκοινωνίας μέσα σε 10 χρόνια** (από 170 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο στα τέλη 2009-έφθασαν στα 125 εκατομμύρια στα τέλη 2019).

«Πώς να μιλήσουμε για βιώσιμες αστικές μετακινήσεις;» αναρωτήθηκε εύλογα ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕΘ.

Τα βασικά συμπεράσματα που συνόψισε η παρουσίαση των στελεχών του ΟΣΕΘ στην Αθήνα, σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση είναι:

-Με συστήματα τηλεματικής με τα οποία θα ελέγχεται πλήρως η κυκλοφορία όλων των οχημάτων στο πολεοδομικό συγκρότημα, με επίκεντρο τα οχήματα των αστικών

μετακινήσεων, τα καύσιμα, το κόστος και τους ρύπους τους, θα υπάρξει ώθηση προς τη βιώσιμη μετακίνηση.

-Υπάρχει έλλειψη ενός εθνικού σημείου/ δικτύου/ ιστοτόπου συγκέντρωσης στοιχείων & πληροφορίας σχετικά με τα ΣΒΑΚ και την κινητικότητα.

- Υπάρχει ανάγκη συγκροτημένων πολιτικών κ πλαισίου (συμβατότητα & συγχρονισμός με υπερκείμενο και υποκείμενο σχεδιασμού (ΤΧΣ, Επιχειρησιακού Σχεδιασμού, Περιφερειακού Σχεδιασμού).

- Υπάρχει έλλειμμα διαθεσίμων πόρων (προσωπικό, χρηματοδότηση, εξοπλισμός).

-Χρειάζεται να δοθεί ένας «εθελοντικός» χαρακτήρας καθώς υπάρχει έλλειψη ξεκάθαρης σύνδεσης με σύστημα κινήτρων στον πολίτη.

-Υπάρχει έλλειμμα «κουλτούρας» συνεργασίας και μηχανισμών διοχέτευσης πληροφορίας.