

Κίνητρα στους πολίτες για τη χρήση των MMM ζητούν οι συγκοινωνιολόγοι

2021/10/25 08:59 στην κατηγορία MMM

Σε έναν πραγματικό αγώνα αντοχής έχουν μετατραπεί οι καθημερινές μετακινήσεις στο Λεκανοπέδιο της Αττικής. Ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής, οι βασικές οδικές αρτηρίες μετατρέπονται σε πάρκινγκ, προκαλώντας νευρικότητα και δυσφορία στους οδηγούς.

Τον Σεπτέμβριο του 2021, η κίνηση στους περισσότερους οδικούς άξονες ήταν στα επίπεδα του 2019 και λίγο παραπάνω, συγκρίνοντας την ίδια χρονική περίοδο πριν και μετά την πανδημία και αρκετά αυξημένη ως προς πέρυσι.

Η κίνηση τον Οκτώβριο του 2021 είναι κατά πολύ μεγαλύτερη, αλλά **οι ειδικοί υποστηρίζουν ότι η επιστροφή του δακτυλίου θα βοηθήσει στην αποσυμφόρησή της.**

Ειδικότερα, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν πρόσφατα από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, σε σχέση με τον Σεπτέμβριο του 2020, η αύξηση του φόρτου στον Κηφισό είναι 10% με 15% και στην Κηφισιάς ξεπερνά το 30%.

Οι καθυστερήσεις κατά τις πρωινές ώρες αιχμής στον Κηφισό ξεπερνούν τα 25 με 30 λεπτά και στην Αττική Οδό φτάνουν τα 10 με 15 λεπτά. Καθυστερήσεις καταγράφονται και στην Περιφερειακή Υμηττού.

«Το διάστημα της πανδημίας είχαμε σημαντική πτώση της κυκλοφορίας και γι' αυτό απενεργοποιήθηκε και ο δακτύλιος. Τώρα η κυκλοφορία έχει επανέλθει πλήρως, τα ποσοστά της τηλεργασίας είναι πλέον χαμηλά, τα σχολεία είναι ανοικτά, οπότε μια σημαντική μερίδα πολιτών κινούνται καθημερινά.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν πρόσφατα από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, σε σχέση με τον Σεπτέμβριο του 2020, η αύξηση του φόρτου στον Κηφισό είναι 10% με 15% και στην Κηφισιάς ξεπερνά το 30%

Παράλληλα, ένα μεγάλο ποσοστό του κόσμου χρησιμοποιεί για υγειονομικούς λόγους το ιδιωτικό του όχημα», δηλώνει, στο ΑΠΕ-ΜΠΕ, ο πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Παναγιώτης Παπαντωνίου και προσθέτει:

«Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΑΣΑ υπάρχει μια πτώση στην κίνηση σε λεωφορεία και μετρό στο λεκανοπέδιο της τάξης του 30%. Αυτό το ποσοστό που αντιστοιχεί σε χιλιάδες μετακινήσεις **δείχνει σε πολύ μεγάλο βαθμό ότι έχει στραφεί ο κόσμος στα ΙΧ».**

Σύμφωνα με τους συγκοινωνιολόγους, το οδικό δίκτυο στο λεκανοπέδιο της Αττικής ήταν κορεσμένο και πριν από την πανδημία, με αποτέλεσμα να παρατηρείται έντονο πρόβλημα κατά τις ώρες αιχμής. Η διαφορά τώρα είναι ότι ακόμα και η διάρκεια των ωρών αιχμής έχει αυξηθεί.

«Οι συγκοινωνιολόγοι τις ώρες αιχμής τις καταγράφουν 8 με 10 το πρωί και 3 με 5 το απόγευμα. Τώρα, ωστόσο, βλέπουμε ότι οι ώρες αιχμής δεν είναι δύο ώρες, είναι αρκετά περισσότερες και το πρωί και το απόγευμα.

Κορεσμένο το οδικό δίκτυο, στροφή στα ΜΜΜ

Επομένως, έχουμε πολύ μεγαλύτερη ανάγκη μετακινήσεων με ΙΧ, ενώ το δίκτυο είναι κορεσμένο και δεν μπορεί να τις ικανοποιήσει. Έτσι, βλέπουμε μεγάλα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης τις ώρες αιχμής και αρκετά μεγάλα προβλήματα και εκτός των ωρών αιχμής πλέον.

Τα οποία φυσικά επιβαρύνονται και από ένα απρόσμενο συμβάν, δηλαδή να έχουμε ένα ατύχημα σε έναν δρόμο, όπως ο Κηφισός, όπου δημιουργείται "έμφραγμα", μια πορεία στο κέντρο, μια επίσκεψη κάποιου και έχουμε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, δηλαδή έτσι κι αλλιώς το δίκτυο έχει ξεπεράσει τα όρια του αυτή τη στιγμή και όταν υπάρχει και κάτι άλλο, προκαλείται "έμφραγμα"», τονίζει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο κ. Παπαντωνίου.

Η ίδια εικόνα ισχύει και για την Αττική Οδό όπου έχει αυξηθεί πολύ η ζήτηση μετακινήσεων με αποτέλεσμα να παρατηρείται έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση και σε τμήματά της. Σύμφωνα με τον κ. Παπαντωνίου το φαινόμενο παρατηρείται και σε αυτή την περίπτωση γιατί κάποιες μετακινήσεις που γίνονταν εντός αυτής κάποτε με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, δεν γίνονται πλέον.



«Η

ανάγκη τα μέσα μαζικής μεταφοράς να βελτιώνονται και να γίνονται πιο ελκυστικά είναι διαρκής, γιατί το κυκλοφοριακό πρόβλημα δεν θα σταματήσει μετά την πανδημία. **Είναι μια κατάσταση την οποία πρέπει συνέχεια να αντιμετωπίζουμε και να βελτιώνουμε.** Και η νούμερο ένα λύση είναι τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Το πόσο αξιόπιστα είναι στην ώρα άφιξής τους και το πόσο μεγάλη είναι η συχνότητά τους είναι δύο πάρα πολύ σημαντικές παράμετροι για να τα επιλέγει ο κόσμος. Όπως σημαντική παράμετρος είναι και ο χρόνος τους, κυρίως στα λεωφορεία.

Αν λειτουργούν οι λεωφορειολωρίδες και τα λεωφορεία επιτυγχάνουν χαμηλότερους χρόνους έναντι των ΙΧ, αυτό είναι ένα κίνητρο για τον κόσμο να μη χρησιμοποιήσει τα ΙΧ. Στην αντίθεση περίπτωση χάνεται το συγκριτικό του πλεονέκτημα και ο κόσμος χάνει το κίνητρό του.

Όλα είναι θέμα κινήτρων, **πρέπει να δοθούν κίνητρα στον κόσμο να χρησιμοποιήσει τα μέσα»,** εξηγεί ο πρόεδρος των συγκοινωνιολόγων που τονίζει ακόμα ότι πρέπει να δοθεί μεγάλο βάρος στην ανάπτυξη της κουλτούρας χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς που δεν υπάρχει στη χώρα.

«Δεν έχουμε την παιδεία της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και αυτό είναι κάτι στο οποίο πρέπει να δίνεται βάρος συνεχώς για να επιτευχθεί. Όπως γίνεται και στην περίπτωση της οδικής ασφάλειας, όπου καταβάλλονται σημαντικές προσπάθειες ξεκινώντας από τα σχολεία.

Με δράσεις ευαισθητοποίησης για παράδειγμα. Για τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, για

να καταφέρουμε να αλλάξουμε την συμπεριφορά μας για τη χρήση τους, εγώ θεωρώ ότι χρειάζεται μια αλλαγή γενιάς, δεν είναι κάτι που μπορεί να γίνει γρήγορα και χρειάζεται να επενδύσουμε στους νέους», επισημαίνει ο κ. Παπαντωνίου και καταλήγει, σημειώνοντας:

«Σε σχέση με την πανδημία χρειάζεται μια ισορροπία. Προφανώς ούτε μπορεί να αναγκαστεί κάποιος να πάρει τα μέσα σε συνθήκες συνωστισμού, από την άλλη για να λειτουργήσει η πόλη πρέπει ο κόσμος να χρησιμοποιεί τα Μέσα Μεταφοράς, άρα υπάρχει μια αντίθεση στην οποία πρέπει να βρεθεί μια ισορροπία».