

Πως η πανδημία ενίσχυσε την κυκλοφοριακή συμφόρηση στη Θεσσαλονίκη

2021/12/28 10:24 στην κατηγορία MMM

Η πανδημία τα τελευταία δύο χρόνια έχει δημιουργήσει νέα δεδομένα κινητικότητας, με σημαντική μείωση της χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών και την παράλληλη αύξηση της χρήσης του αυτοκινήτου στις καθημερινές μετακινήσεις, σύμφωνα με το ΑΜΠΕ.

Σύμφωνα με τα δεδομένα μελετών, για τη Θεσσαλονίκη, πριν από την εκδήλωση της πανδημίας, το ποσοστό των μετακινήσεων με αυτοκίνητο ήταν κοντά στο 44%, ενώ με το λεωφορείο ήταν περίπου 30%.

Όταν ξέσπασε η πανδημία, νέες μελέτες έδειξαν ότι υπήρξε μεγάλη αύξηση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου για τις μετακινήσεις από και προς την εργασία, με τις δημόσιες συγκοινωνίες να γνωρίζουν μεγάλη κάμψη, λόγω της ανασφάλειας που ένιωθαν οι πολίτες εξαιτίας της υπερμετάδοσης του ιού.

«Φοιτητές του τμήματος μηχανικής χωροταξίας διεξήγαγαν μια έρευνα σε τρεις σημαντικές λεωφορειακές γραμμές της Θεσσαλονίκης.

Κατά τη διάρκεια της πανδημίας έδειξε ότι **το 50% των επιβατών χρησιμοποιούσαν πολύ λιγότερο τα λεωφορεία, εκφράζοντας ανασφάλεια για τα ζητήματα ατομικής προστασίας, αλλά και λόγω της υψηλής πληρότητάς τους σε ώρες αιχμής.**

Αυτό δείχνει ότι η πανδημία έχει επηρεάσει τις μορφές κινητικότητας και διαμόρφωσε διαφορετικά σε μεγάλο βαθμό τις ζωές μας.

Μπορεί να μπήκαμε σε ένα νέο στάδιο μετά τη λήξη των μέτρων περιορισμού, αλλά παρόλα αυτά η ψυχολογία δεν έχει μεταβληθεί. Ο κόσμος εξακολουθεί να αισθάνεται ανασφάλεια», αναφέρει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο αναπληρωτής καθηγητής, συγκοινωνιολόγος του τμήματος μηχανικής χωροταξίας και ανάπτυξης, Απόστολος Παπαγιαννάκης.

Αυξήθηκε η χρήση του αυτοκινήτου

Ως αποτέλεσμα των συνθηκών αυτών είναι να καταγραφεί αύξηση κατά 10% με 12% στον συνολικό αριθμό των μετακινήσεων και **κατά 15% με 25% στον μέσο χρόνο διαδρομής σε κύριους οδικούς άξονες το 2021 σε σχέση με το 2019,**

σύμφωνα με μελέτη του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (IMET), η οποία αναφέρει ότι ενώ στο παρελθόν οι βασικές ώρες αιχμής ήταν το πρωί και το μεσημέρι, πλέον η αυξημένη κίνηση έχει παγιωθεί με επαναλαμβανόμενες τετράωρες αιχμές.

Με δεδομένο ότι ο Δήμος Θεσσαλονίκης παράγει και έλκει ημερησίως περίπου 400.000 μετακινήσεις από τους υπόλοιπους δήμους του νομού (σύμφωνα με μελέτη με έτος αναφοράς το 2018) και έχει 260.000 ενδο-δημοτικές ημερήσιες μετακινήσεις, αποτελώντας το 17% των συνολικών ημερήσιων μετακινήσεων, αναλαμβανόμενασ τε ότι αποτελεί τη βασική αιτία της κυκλοφοριακής ασφυξίας.

«Η λύση σε αυτό το πρόβλημα είναι η δημιουργία ενός συνεκτικού και εκτεταμένου δικτύου μέσου σταθερής τροχιάς, που θα συνδυάζεται με την ανάπτυξη των δημόσιων χώρων της πόλης μέσα από τη δημιουργία πεζόδρομων και ποδηλατόδρομων.

Αν υπάρχει παράλληλα συνεργασία των μέσων σταθερής τροχιάς, όπως του μετρό με το τραμ όταν αυτά ολοκληρωθούν στη Θεσσαλονίκη, τότε θα υπάρξει προοπτική ανάπτυξης και θα δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις ενός ανθρωποκεντρικού σχεδιασμού της πόλης.

Η Θεσσαλονίκη θα μπορούσε να αποτελεί πρότυπο βιώσιμης κινητικότητας και να συγκρίνεται με κορυφαίες πόλεις που έχουν επενδύσει στην κινητικότητα, όπως για παράδειγμα η Κοπεγχάγη.

Αν το μετρό ήταν σε λειτουργία, τα φαινόμενα θα ήταν λιγότερο έντονα. Είναι κρίσιμο για την πόλη μας να διαθέτει μέσο σταθερής τροχιάς που θα αποτελέσει την ραχοκοκαλιά, πάνω στην οποία θα αναπτυχθεί η πόλη. Οι 13 νέοι σταθμοί θα δημιουργήσουν 13 νέα τοπόσημα μέσα στην πόλη.

Οι φορείς θα πρέπει να σκεφτούν να κάνουν τις ανάλογες επεμβάσεις και αναπλάσεις σε αυτά τα νέα τοπόσημα, ώστε να γίνουν περισσότερο ελκυστικά. Όσο πιο ελκυστικά γίνουν στα μάτια των πολιτών, τόσο περισσότερο θα τα χρησιμοποιούν, γιατί θα γνωρίζουν ότι θα κινηθούν σε έναν αναβαθμισμένο δημόσιο χώρο», ανέφερε ο κ. Παπαγιαννάκης.

Επισημαίνει δε, πως «πρέπει να γίνουν ποδηλατόδρομοι που να μην δημιουργούν πρόβλημα στον ποδηλάτη. Τα ποδήλατα να μην χρησιμοποιούνται μόνο ως μέσο αναψυχής, αλλά να συμβάλουν στην μεταφορά μας από και προς τη δουλειά μας.

Στην Κοπεγχάγη, πάνω από το 30% των πολιτών χρησιμοποιεί το ποδήλατο για τις μετακινήσεις από το σπίτι στην εργασία και αντίστροφα».

Την δική του άποψη για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης δίνει και ο

συγκοινωνιολόγος και υπεύθυνος δημοσίων σχέσεων του Ελληνικού Ινστιτούτου Μεταφορών (I.MET.), Αθανάσιος Τσιούτρας.

«Είναι προφανές, πως όταν υπάρχει ο εγκλεισμός μέσα στο σπίτι όλο το προηγούμενο διάστημα, λόγω της πανδημίας, όλοι θέλουν να κάνουν τις δουλειές τους. Σε συνδυασμό με τις ελλειπείς υποδομές στις μεγάλες πόλεις, δημιουργούνται τα μεγάλα κυκλοφορικά προβλήματα.

Πρέπει να μάθουμε να κινούμαστε με έξυπνο τρόπο. Αν κάποιος γνωστοί έχουν τον ίδιο προορισμό, καλό είναι να μετακινούνται μαζί σε ένα αυτοκίνητο. Επίσης, αν κάποιος έχει να κάνει μια δουλειά να μην θέλει να την κάνει σε ώρα αιχμής, αλλά κάποια άλλη ώρα. Μπορούμε να μαθαίνουμε για την κίνηση και να επιλέγουμε εναλλακτικές μέσα από διάφορες εφαρμογές του ίντερνετ.

Από την άλλη, οι Έλληνες πάντα θέλουν να παρκάρουν ακριβώς από έξω από το μαγαζί ή τη δουλειά τους. Ακόμη και στο περίπτερο να χρειαστεί να πάμε, θα πάμε με το αυτοκίνητο», αναφέρει ο κ. Τσιούτρας.

Η κουλτούρα και η νοοτροπία του Έλληνα, σύμφωνα με τον κ. Τσιούτρα, είναι αυτή που ενισχύει τη χρήση του αυτοκινήτου. «Η κινητικότητα εξελίσσεται. Στην Αθήνα, που είναι μια πυκνοκατοικημένη πόλη, μια μητρόπολη, θα πρέπει να ενισχύονται τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Επέκταση του μετρό είναι μια λύση που θα καλύπτει περισσότερες περιοχές. Θα πρέπει να υπάρχει η λογική για ένα δίκτυο σταθερής τροχιάς κοντά σε μια γειτονιά. Παράλληλα θα πρέπει οι πολίτες να εκπαιδευτούν στον τομέα της μεταφοράς.

Είναι γεγονός ότι όλες οι μεσογειακές χώρες έχουν μία κουλτούρα χρήσης του αυτοκινήτου. Στις μεταφορές δεν υπάρχει μονοσήμαντη λύση, αλλά ένας συνδυασμός που θα καλύπτει πάρα πολλούς παράγοντες», τονίζει.

Ο διευθυντής Τροχαίας Θεσσαλονίκης Θωμάς Γέρμανος, μιλώντας στο ΑΠΕ-ΜΠΕ, σχολιάζει σχετικά: «Η πανδημία άφησε το αποτύπωμά της στις μετακινήσεις εντός πόλης, καθώς οι πολίτες φοβούνται να μετακινηθούν με τις δημόσιες συγκοινωνίες, αλλά και με ταξί.

Οι περισσότεροι που κάνουν χρήση του ταξί απαιτούν να μην πάρουν διπλή κούρσα κι αυτό επιτείνει το πρόβλημα. Έτσι γίνονται περισσότερες μετακινήσεις με το αυτοκίνητο με το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Σε αυτή την περίπτωση, βλέπουμε σε μεγάλο ποσοστό μόλις έναν επιβάτη ανά αυτοκίνητο για τη μετακίνησή του από και προς την εργασία. Με την ολοκλήρωση των εργασιών του μετρό στη Θεσσαλονίκη το πρόβλημα αναμένεται να μετριαστεί και να δοθούν λύσεις μετακίνησης», τονίζει ο κ. Γέρμανος.

Προτρέπει δε, τους πολίτες να «μάθουν να περπατούν για να κάνουν την δουλειά τους ή να χρησιμοποιούν το ποδήλατό τους, τηρώντας όλα τα μέτρα ασφάλειας» και προτείνει το ποδήλατο ως μια «πολύ καλή λύση μετακίνησης».

«Οι ώρες αιχμής στη Θεσσαλονίκη είναι οι πρωινές, όταν υπάρχει μεγάλος όγκος αυτοκινήτων σε κεντρικές αρτηρίες, όπως η Β. Όλγας, η Τιμισκή και η Κασσάνδρου. Μεγάλα προβλήματα αντιμετωπίζει και η περιφερειακή οδός.

Η Εγνατία, μετά την ολοκλήρωση μέρους των εργασιών του μετρό, πηγαίνει καλύτερα και προτείνουμε στους οδηγούς να τη χρησιμοποιούν σε μεγαλύτερο βαθμό γιατί μπορούν να πάνε γρηγορότερα στις δουλειές τους.

Ο δακτύλιος, σε περίπτωση που εφαρμοστεί στη Θεσσαλονίκη, αποτελεί μια λύση, όμως δεν γνωρίζω αν θα λύσει το πρόβλημα», καταλήγει ο διευθυντής Τροχαίας Θεσσαλονίκης.