

1 στους 3 θα μετακινείται στην Αθήνα με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς το 2023. Τι είπαν Γ.Γ. Μεταφορών, ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ και Optibus

2022/06/02 17:46 στην κατηγορία MMM

Σχεδόν το 35% των μετακινήσεων στην Αθήνα θα γίνεται, το 2023, με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, σύμφωνα με τα όσα υποστήριξαν ο γενικός γραμματέας Μεταφορών Ιωάννης Ξιφαράς και ο πρόεδρος του ΟΑΣΑ Ιωάννης Γκόλιας στο 5ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών - ITC 2022, που διοργανώθηκε από τις ιστοσελίδες yprodomes.com και metaforespress.gr.

Η είδηση αυτή εξήχθη στο πάνελ για την αστική κινητικότητα, στο οποίο μετείχαν και ο διευθύνων σύμβουλος της ΟΣΥ, Στέφανος Αγιάσογλου, ο διευθυντής του ΙΜΕΤ / ΕΚΕΤΑ Ευάγγελος Μπεκιάρης και η Πηνελόπη Χρυσανθακοπούλου, υπεύθυνη Πωλήσεων Ελλάδας και Κύπρου της Optibus.

Ιω. Ξιφαράς: Το φθινόπωρο υπογράφονται οι συμβάσεις για τα νέα λεωφορεία

Το φθινόπωρο αναμένεται η υπογραφή των συμβάσεων του διαγωνισμού για την προμήθεια νέων λεωφορείων, αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, σύμφωνα με τα όσα ανέφερε ο γενικός γραμματέας Μεταφορών, Ιωάννης Ξιφαράς.

«Μετά από πάρα πολλά εμπόδια, **ο διαγωνισμός αυτός φαίνεται ότι θα ολοκληρωθεί, είμαστε στη φάση της τεχνικής αξιολόγησης, εντός του φθινοπώρου θα γίνει η συμβασιοποίηση** και τους πρώτους μήνες του 2023, θα παραδοθούν τα πρώτα λεωφορεία», υπογράμμισε ο κ. Ξιφαράς.

Στην ομιλία του, ο γενικός γραμματέας Μεταφορών αναφέρθηκε στις βελτιωτικές ενέργειες που έχουν συντελεστεί στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, υπογραμμίζοντας ότι κεντρική στόχευση αποτελεί η ενίσχυση του μεριδίου τους στο 35%.

***Για την ευκολότερη περιήγησή σας και την εύρεση των ομιλητών, πατήστε “Παρακολούθηση στο YouTube”**

«Καταφέραμε να αυξήσουμε τη διαθεσιμότητα των οχημάτων μέσα στην πανδημία, τόσο στην Αθήνα, όσο και στη Θεσσαλονίκη», σχολίασε ο κ. Ξιφαράς, ενώ για τα μέσα σταθερής τροχιάς ανέδειξε τη σημασία της ολοκλήρωσης του διαγωνισμού για την ανακατασκευή 14 συρμών της Γραμμής 1, υπογραμμίζοντας ότι το επόμενο διάστημα θα υπογραφεί η σχετική σύμβαση, στην οποία έχει ανακηρυχθεί ο προσωρινός ανάδοχος.

Επίσης, ο γενικός γραμματέας Μεταφορών προανήγγειλε συνέργειες **για τον εμπλουτισμό των υπηρεσιών του Αυτόματου Συστήματος Συλλογής Κομίστρου του ΟΑΣΑ**, ο οποίος ως οργανισμός – «ομπρέλα» θα συμβάλει στην παροχή υπηρεσιών αστικής κινητικότητας ως μια «συνολική υπηρεσία».

Τέλος, ο κ. Ξιφαράς σημείωσε ότι συνεχίζονται οι ενέργειες για τη δημιουργία Μητροπολιτικού Φορέα για τις Μεταφορές στην Αθήνα, προκειμένου να ενισχυθεί ο ρόλος των ΜΜΜ και να μην υπάρχει διάχυση αρμοδιοτήτων.

Ιω. Γκόλιας: Ενισχύεται η ελκυστικότητα των ΜΜΜ της Αθήνας

Το βραχυπρόθεσμο πλάνο για την ενίσχυση της επιβατικής κίνησης του ομίλου ΟΑΣΑ παρουσίασε ο πρόεδρος του Οργανισμού, Ιωάννης Γκόλιας.

Ο κ. Γκόλιας ανέφερε ότι στόχος είναι, το 2023, 1 στις 3 μετακινήσεις στην Αθήνα να γίνονται με ΜΜΜ, σχεδόν το 35%, έναντι 25% το 2019.

Για την επίτευξη του στόχου αυτού, βασικές παράμετροι αποτελούν η βελτίωση της προσβασιμότητας, το μεγαλύτερο δίκτυο (περισσότερες στάσεις και σταθμοί) και οι μικρότερες χρονοαποστάσεις.

Ο πρόεδρος του ΟΑΣΑ ανέδειξε τις βελτιωτικές δράσεις που έχουν συντελεστεί, τόσο σε λεωφορεία – τρόλεϊ, όσο και σε μετρό – τραμ.

Συγκεκριμένα, αναφέρθηκε στην παράδοση των νέων σταθμών προς τον Πειραιά, την επέκταση του τραμ στον Πειραιά και την επανέναρξη δρομολογίων στο Σύνταγμα, την ανακατασκευή των συρμών της γραμμής 1 και τη δρομολόγηση περισσότερων συρμών στο μετρό (στις γραμμές 2 και 3, οι συρμοί είναι σήμερα 39 έναντι 32 παλαιότερα).



Σχετικά με τις οδικές συγκοινωνίες, ο κ. Γκόλιας επεσήμανε ότι, κάθε πρωί στις ώρες αιχμής, βγαίνουν στο δρόμο περί τα 1.350 λεωφορεία και τρόλεϊ, ήτοι άνοδος 40% από τα δεδομένα της προηγούμενης 3ετίας, με ταυτόχρονη αύξηση κατά 50% των δρομολογίων, σε 18.000 ημερησίως, κάτι που οδηγεί σε σημαντική μείωση των χρονοαποστάσεων.

«Παράπονα υπάρχουν, όπως και περιθώρια βελτίωσης, ωστόσο τα ανωτέρω αποτελούν σημαντικές ενέργειες για τη βελτίωση του παρεχόμενου έργου», ανέφερε.

Μάλιστα, υποστήριξε ότι «με βάση μελέτη του ΕΜΠ, κατά τη διάρκεια του Covid, η Αθήνα ήταν η μοναδική πρωτεύουσα στον κόσμο, που ενώ η ζήτηση για ΜΜΜ έπεφτε, η προσφορά σε συγκοινωνιακό έργο ανέβαινε».

Στο πεδίο των άμεσων μελλοντικών ενεργειών παρέθεσε, μεταξύ άλλων, την τοποθέτηση 20 ψηφιακών καμερών για την αστυνόμευση των λεωφορειολωρίδων, περισσότερων στάσεων τηλεματικής και χρήση της πιστωτικής κάρτας ως ηλεκτρονικού εισιτηρίου.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο του ΟΑΣΑ, τα ανωτέρω, σε συνδυασμό και με άλλες συμπληρωματικές δράσεις μπορούν να ωθήσουν τα ΜΜΜ να κερδίσουν περισσότερους επιβάτες και το 35% των μετακινήσεων το 2023 να διεξάγεται με αυτά, έναντι 25% το 2019.

Στ. Αγιάσογλου: Άλλαξε το παραγωγικό μοντέλο της ΟΣΥ

Από την πλευρά του, ο Στέφανος Αγιάσογλου, διευθύνων σύμβουλος της ΟΣΥ, αφού πρώτα τόνισε ότι, τα τελευταία χρόνια, οι αστικές συγκοινωνίες ήταν αντιμέτωπες με πολλές προκλήσεις, στη συνέχεια υπογράμμισε ότι, από 1.350 λεωφορεία στις ώρες αιχμής, στόχος είναι τα 1.550 το επόμενο διάστημα, τονίζοντας ότι το leasing λεωφορείων είχε θετικές συνέπειες.

Επίσης, ο διευθύνων σύμβουλος τη ΟΣΥ μίλησε για τον ψηφιακό μετασχηματισμό της εταιρείας, σημειώνοντας ότι «προσπαθούμε να αλλάξουμε το παραγωγικό μοντέλο της ΟΣΥ».

Στο πεδίο αυτό, η ΟΣΥ υπέγραψε δύο Προγραμματικές Συμφωνίες με την ΚτΠ για την ωρίμανση, χρηματοδότηση και υλοποίηση έργων ψηφιακού μετασχηματισμού από πόρους του ΕΣΠΑ και του Ταμείου Ανάκαμψης.



Στη συνέχεια αναφέρθηκε στο κέντρο μεγάλων βλαβών της ΟΣΥ, ώστε τα αμαξοστάσια να φροντίζουν πλέον τις μικρές και μεσαίες βλάβες, με στόχο περισσότερα οχήματα να είναι έτοιμα προς δρομολόγηση ημερησίως. Ήδη επιτεύχθηκε η ανάταξη 50 οχημάτων.

Ολοκληρώνοντας την τοποθέτηση του ανέφερε ότι «θα έρθουν και περισσότερα λεωφορεία στην εταιρεία. Πριν από 4,5 χρόνια είχαμε πολλές ακυρώσεις δρομολογίων, σήμερα τα δρομολόγια που ακυρώνονται είναι λίγα».

Ευ. Μπεκιάρης: Χρειαζόμαστε αλυσίδες σταθερών και εναλλακτικών μέσων μεταφοράς

Από την πλευρά του, ο διευθυντής του ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ Ευάγγελος Μπεκιάρης σχολίασε ότι τα δημόσια μέσα μεταφοράς δεν έχουν ανακάμψει από το πλήγμα της πανδημίας, ούτε στην Ελλάδα, ούτε στο εξωτερικό.

Ο κ. Μπεκιάρης εκτίμησε ότι η επιβατική κίνηση στην Αθήνα έχει ανακάμψει κατά 50% στα λεωφορεία και κατά 70%-80% στα μέσα σταθερής τροχιάς.

Αντίστοιχα, η αστική συγκοινωνία στη Θεσσαλονίκη, σύμφωνα με τον κ. Μπεκιάρη, απώλεσε περίπου το 70%-75% των επιβατών (σύγκριση έτους 2020 με 2019) και περίπου 50% (σύγκριση έτους 2021 με 2019). Τον Μάιο σημειώθηκε περίπου 45% λιγότερη επιβατική κίνηση από τον Μάιο του 2019.



Μάλιστα, η χρήση του Ι.Χ. με πολύ μικρές πληρότητες (με μέσο βαθμό πληρότητας στα Ι.Χ. στη Θεσσαλονίκη στο 1,1) αυξήθηκε ιδιαίτερα τα χρόνια που χαρακτηρίζονται ως «χρόνια πανδημίας».

Η λύση, σύμφωνα με τον κ. Μπεκιάρη, έγκειται στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς για μικρές διαδρομές (ηλεκτρικό ποδήλατο, ηλεκτρικό πατίνι), κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς-συνεπιβατισμός και τη

δημιουργία ολοκληρωμένων συνδυαστικών αλυσίδων μετακίνησης στις πόλεις, μέσω διασύνδεσης των ΔΜΜ σταθερής διαδρομής με ευέλικτα ΔΜΜ, με βάση τη ζήτηση, αλλά και μικροκινητικότητα (για το πρώτο/τελευταίο μίλι).

Π. Χρυσανθακοπούλου: Η ψηφιοποίηση αναγκαία για τη βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών

Τους τρόπους με τους οποίους οι νέες τεχνολογίες αλλάζουν ριζικά τον τρόπο με τον οποίο οργανώνονται, διοικούνται και αναπτύσσονται οι σύγχρονες αστικές συγκοινωνίες παρουσίασε η Πηνελόπη Χρυσανθακοπούλου, υπεύθυνη Πωλήσεων Ελλάδας και Κύπρου της Ortibus, εταιρείας με παρουσία σε πάνω από 1.000 πόλεις σε όλο τον κόσμο.



«Οι νέες τεχνολογίες μπορούν να αναλύουν τα σύγχρονα επιβατικά δεδομένα, για καλύτερη λήψη αποφάσεων, επικαιροποίηση των δρομολογίων και αντιμετώπιση προβλημάτων, όπως οι ελλείψεις οδηγών, με ευέλικτα προγράμματα rosters», ανέφερε η κα Χρυσανθακοπούλου.

«Παίρνουμε καλύτερες αποφάσεις, γιατί έχουμε όλα τα δεδομένα και συγκρίνουμε αν είναι σωστές οι δρομολογήσεις. Παράλληλα έχουμε καλύτερη διαχείριση εκτάκτων συμβάντων, ατυχημάτων και βλαβών», σημείωσε, παραθέτοντας επιτυχημένα παραδείγματα της Ortibus σε συγκοινωνιακούς φορείς.