



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΜΒΛΥΝΣΗΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΤΙΣ ΩΡΕΣ ΑΙΧΜΗΣ

Όχι στη μετατόπιση του ωραρίου στα σχολεία

Τα αποτελέσματα της μελέτης που κατατέθηκε στην Επιτροπή Μεταφορών σε σχέση με τη μετατόπιση των ωραρίων στην εκπαίδευση και την εφαρμογή ΚΩΕ στο Δημόσιο

ΓΡΑΦΕΙ: ΣΟΦΙΑ ΛΑΖΑΡΗ

Ανώφελη θα ήταν η μετατόπιση των ωραρίων στην εκπαίδευση, ενώ αντιθέτως εφικτή διαφαίνεται να είναι η εφαρμογή του κλιμακωτού ωραρίου εργασίας (ΚΩΕ) στον τομέα δημόσιων υπηρεσιών, σύμφωνα με τα ευρήματα μελέτης που πραγματοποιήθηκε και παραδόθηκε την περασμένη εβδομάδα στην κοινοβουλευτική Επιτροπή Μεταφορών της Βουλής. Συγκεκριμένα, ο «Π» εξασφάλισε τη συγκεκριμένη μελέτη και παρουσιάζει παρακάτω τα αποτελέσματά της σε σχέση με τις επιπτώσεις που θα επέφερε στο κυκλοφοριακό δίκτυο τυχόν αλλαγή στο ωράριο λειτουργίας των σχολείων ή εφαρμογής του ΚΩΕ στη δημόσια υπηρεσία, αλλά και στον ιδιωτικό τομέα.

Στόχος της συγκεκριμένης προσπάθειας που γίνεται, είναι η εξέταση σεναρίων που θα μπορούσαν να συμβάλουν στην άμβλυνση της ανυπόφορης πρωινής κυκλοφοριακής αιχμής, που αποτελεί καθημερινό πονοκέφαλο για χιλιάδες πολίτες.

Υψηλή χρήση

Η συγκεκριμένη μελέτη επικεντρώθηκε σε δεδομένα που αφορούν την πόλη και επαρκία της Λευκωσίας. Σύμφωνα με τη μελέτη, οι μετακινήσεις στη Λευκωσία χαρακτηρίζονται από υψηλή χρήση (90%) με μικρή πληρότητα (1,2 επιβάτες ανά όχημα), διαθεσιμότητα δωρεάν στάθμευσης στους πλείστους εργασιακούς χώρους, ακόμα και στο κέντρο της πόλης, χαμηλή χρήση δημόσιων συγκοινωνιών με λεωφορεία (3%), καθώς και ιδιαίτερα χαμηλή προτίμηση για πεζή μετακινήσεις ή με ποδήλατο. Επιπλέον, υψηλή κυκλοφοριακή αιχμή καταγράφεται κατά τις ώρες 7:00 – 9:00 π.μ., ενώ η κυκλοφορία παραμένει σταθερή (και αρκετά υψηλή – της τάξης του 6,5% της ημερήσιας κυκλοφορίας) κατά την περίοδο 9:00 – 18:00.

Σε ό,τι αφορά τις σημαντικές καθυστερήσεις στη διακίνηση και τις ουρές οχημάτων, αυτές παρατηρούνται κυρίως σε ακτινικούς άξονες προς το κέντρο της πόλης όταν το ωριαίο ποσοστό της ημερήσιας κυκλοφορίας ξεπεράσει το 7,5%, το οποίο συμβαίνει μεταξύ 7:00 – 8:00 π.μ..

Με στόχο λοιπόν την άμβλυνση της πρωινής κυκλοφοριακής αιχμής, εξετάστηκαν τα ενδεχόμενα μετατόπισης της χρονικής έναρξης δραστηριοτήτων, με στόχο τη μείωση των επιπτώσεων κυκλοφοριακής συμφόρησης που παρατηρείται σε κύριους άξονες. Συνοπτικά τα κύρια αποτελέσματα της μελέτης είναι:

Εφικτό στο Δημόσιο

Σε ό,τι αφορά τον δημόσιο τομέα, σύμφωνα με τη μελέτη οι εργαζόμενοι σε κρατικές υπηρεσίες

αποτελούν το 12% του συνόλου των εργαζομένων στην ευρύτερη περιοχή Λευκωσίας (21 χιλιάδες). Δεδομένου ότι είναι οργανωμένοι σε πολυπληθείς εργασιακές δομές (υπουργεία, φορείς κ.λπ.), εκτιμάται πως είναι ευκολότερη η εφαρμογή ΚΩΕ.

Αντιθέτως, οι εργοδοτούμενοι σε ασφάλεια, άμυνα και υγεία, που αποτελούν το 30% των εργοδοτούμενων στον δημόσιο τομέα και άνω του 4% των εργαζομένων στην περιοχή της Λευκωσίας, εργάζονται σε βάρδιες, ακολουθούν διαφορετικό ωράριο από τον λοιπό δημόσιο τομέα και οι εγκαταστάσεις τους είναι διεσπαρμένες στην περιφέρεια ή εκτός αστικού ιστού. Ως εκ τούτου, η εφαρμογή ΚΩΕ είναι δυσχερής στην περίπτωση τους. Σε περίπτωση εφαρμογής του ΚΩΕ, η μελέτη προβλέπει πέντε πιθανά σενάρια για τον αριθμό των εργαζομένων που θα συμμετάσχουν: Α - 1.500 (απαισιόδοξο), Β - 2.500 (ρεαλιστικό), Γ - 3.500 (αισιόδοξο), Δ - 5.000 (ευνοϊκό) και Ε - 7.000 (ιδανικό).

Εκτίμηση της μελέτης είναι ότι οι συνολικοί κυκλοφοριακοί φόρτοι θα μειωθούν από 3% στο πιο απαισιόδοξο σενάριο μέχρι 13% στο ιδανικό σενάριο. Παράλληλα, η μέση ταχύτητα στο δίκτυο θα αυξηθεί αντίστοιχα από 2% - 11%, οπότε οι δρόμοι διαδρομής θα μειωθούν αντίστοιχα. Η δε μετατόπιση αυτών των μετακινήσεων νωρίτερα ή αργότερα, δεν επιβαρύνει ουσιαστικά τις αντίστοιχες χρονικές περιόδους.

Όχι στον ιδιωτικό τομέα

Στον ιδιωτικό τομέα, περίπου το 95% των 43.000 επιχειρήσεων της Λευκωσίας είναι πολύ μικρές, με

αποτέλεσμα τη δυσκολία εφαρμογής των ΚΩΕ εξατομικευμένα σε κάθε επιχείρηση, όπου δεν περισεύουν εργαζόμενοι για κάλυψη του ωραρίου λειτουργίας τους.

Οι μεγάλες επιχειρήσεις συμβουλευτικού χαρακτήρα (Big Four) ήδη εφαρμόζουν ευέλικτο ωράριο και τηλεργασία. Σε σχέση με τον τραπεζικό/ χρηματοπιστωτικό/ ασφαλιστικό τομέα, η αλλαγή ωραρίου σημαίνει μη ταυτόχρονη παρουσία προσωπικού, το οποίο είναι αρκετά μειωμένο.

Σε ό,τι αφορά το λιανικό εμπόριο, μέρος των δραστηριοτήτων του τομέα ήδη ξεκινά σε ώρες εκτός αιχμής. Μαζική αλλαγή στα ωράρια λειτουργίας θα επιφέρει αλλαγές στην αλυσίδα λοιπών δραστηριοτήτων. Παρ' όλα αυτά, σύμφωνα με τη μελέτη, είναι δυνατή μία περαιτέρω ρύθμιση του ωραρίου λειτουργίας, με την τροφοδοσία των καταστημάτων να γίνεται σε καθορισμένο ωράριο για αποφυγή τοπικών θεμάτων κυκλοφορίας.

Μετατόπιση του προβλήματος

Σε ό,τι αφορά την εκπαίδευση, αναλύθηκε η επίπτωση στη διακίνηση της κυκλοφορίας σε περίπτωση μετατόπισης του ωραρίου κατά 15, 30, 45, 60 και 75 λεπτά. Με βάση τα ευρήματα της μελέτης, τυχόν μετατόπιση της έναρξης του ωραρίου των σχολείων, σημαίνει από τη μία ότι θα υπάρξει μία ενωρίτερη αποσυμφόρηση και μία αργότερη επιβάρυνση, αφού στο διάστημα 7:00 π.μ. – 9:00 π.μ., η κυκλοφορία είναι παρόμοιου μεγέθους.

«Συνολικά η μετατόπιση των σχολικών μετακινήσεων (ανάλογα με το σενάριο) προς τις 8:00 βελτιώνει τις κυκλοφοριακές συνθήκες για το



Οι βελτιώσεις στην κυκλοφορία από την εφαρμογή του ΚΩΕ στον δημόσιο τομέα είναι μικρές στη ρεαλιστική εκδοχή, αλλά σε καμία περίπτωση αμελητέες (4-6%), ενώ στην ιδανική εκδοχή αγγίζουν το 13% και επιτυγχάνουν ομαλοποίηση της κυκλοφορίας κατά τις επίμαχες ώρες αιχμής

χρονικό διάστημα πριν τις 8:00 και τις επιδεινώνει σημαντικά για την περίοδο μετά τις 8:00. Πράγματι, η ωριαία αιχμή πριν τις 8:00 μειώνεται κατά μέσο όρο στο 6% της ημερήσιας (-1,8%), ενώ η ωριαία αιχμή μετά τις 8:00 αυξάνεται στο 9,4% (+2,4%). Σημειώνεται ότι με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, η σημερινή μέγιστη αιχμή αντιστοιχεί στο 7,8% της ημερήσιας κυκλοφορίας.

Συνοψίζοντας...

● Η εφαρμογή της μετατόπισης των ωραρίων στην εκπαίδευση δεν φαίνεται να έχει όφελος.

● Η εφαρμογή του ΚΩΕ είναι εφικτή κυρίως στον τομέα δημόσιων υπηρεσιών. Εκτιμάται ότι θα συμμετάσχουν τουλάχιστον 2.500 εργοδοτούμενοι στον δημόσιο τομέα (ρεαλιστικό σενάριο), ενώ ιδανικά η συμμετοχή θα μπορούσε να φτάσει και τους 7.000 εργοδοτούμενους. Οι βελτιώσεις στην κυκλοφορία από την εφαρμογή του ΚΩΕ στον δημόσιο τομέα είναι μικρές στη ρεαλιστική εκδοχή, αλλά σε καμία περίπτωση αμελητέες (4-6%), ενώ στην ιδανική εκδοχή αγγίζουν το 13% και επιτυγχάνουν ομαλοποίηση της κυκλοφορίας κατά τις επίμαχες ώρες αιχμής (7:00 - 9:00 π.μ.).

● Θεωρείται πρόσφορη η διεύρυνση του ωραρίου προσέλευσης τουλάχιστον από τις 7:00 π.μ. έως τις 9:00 π.μ.

● Πρέπει να συνυπολογιστούν και άλλες εξωτερικές αλληλεπιδράσεις πλην της κυκλοφορίας από την εφαρμογή του μέτρου, π.χ. η προσέλευση υπαλλήλων από άλλες πόλεις απαιτεί περισσότερη ευελιξία, όπως επίσης και η χρήση πολυτροπικών/ συνδυασμένων μεταφορών, η οποία συμπεριλαμβάνει τη χρήση δημόσιων μεταφορών με μετεπιβίβαση σε χώρους park and ride ή υπεραστική σε αστικό.

● Οι αστικές εμπορευματικές παραδόσεις κατά τη διάρκεια της μέρας να είναι εκτός ωρών αιχμής: 9:00 – 12:00 π.μ. και 5:00-7:00 μ.μ.

Στη μελέτη περιλαμβάνονται επίσης και κάποια υποστηρικτικά μέτρα τα οποία θα βοηθήσουν στην επίτευξη των πιο «ευνοϊκών σεναρίων». Αυτά είναι: 1. Φύλαξη μαθητών στα δημοτικά και γυμνάσια της πόλης από τις 7:00 π.μ. έως την έναρξη των μαθημάτων 2. Ευελιξία παροχής επιπλέον άδειας μέγιστο 1,5 ημέρα/ μήνα σε δημόσιους υπαλλήλους που προσέρχονται νωρίς και φεύγουν αργά από την εργασία τους, έχοντας συσσωρεύσει τον επιπλέον χρόνο εργασίας που να καλύπτει τον χρόνο που θα παραχέται σε άδεια, 3. Προώθηση του ολοήμερου σχολείου, που να περιλαμβάνει και υπηρεσία παροχής γευμάτων, αθλητικές ακαδημίες με πιθανές επενδύσεις από ιδιωτική πρωτοβουλία, κέντρα δημιουργικής απασχόληση μαθητών, 4. Επανεξέταση πολιτικής που απαιτεί όπως νεαροί εκπαιδευτικοί διδάσκουν για μερικά χρόνια εκτός επαρχίας/ έδρας.