

ΔΡΟΜΟΙ ΑΝΟΙΧΤΟΙ



Προτάσεις για λιγότερο
χαμένο χρόνο στους δρόμους.



FREENOW 
To Super App Μετακίνησης





ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ



Οι μεταφορές αποτελούν κομβικό παράγοντα της οικονομικής δραστηριότητας, συνδέοντας τους ανθρώπους με την αγορά εργασίας και την εκπαίδευση, και κατά συνέπεια αυξάνοντας τις ευκαιρίες για κοινωνική κινητικότητα.

Με το κόστος χρήσης ενός ΙΧ να αυξάνεται συνεχώς, οι δημόσιες μεταφορές παραμένουν ένας κρίσιμος κρίκος στην ποιότητα ζωής των ανθρώπων, διότι **μειώνουν τις ανισότητες και τον κοινωνικό αποκλεισμό**, αλλά κι επιπλέον περιορίζουν την περιβαλλοντική επιβάρυνση και την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Κατά συνέπεια, η φθηνή και απρόσκοπτη πρόσβαση στη μετακίνηση αποτελεί αναπτυξιακό παράγοντα, που οδηγεί στη βελτίωση του τρόπου ζωής, μειώνει την ταλαιπωρία, τη ρύπανση και τα ατυχήματα στους δρόμους.

ΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟ

FREENOW ✓
To Super App Μετακίνησης



Πηγή: TomTom

Η ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ



ΕΧΕΙ ΚΟΣΤΟΣ

ΑΘΗΝΑ

23 ΛΕΠΤΑ

(2022)

ημερησίως για απόσταση 10km

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

19 ΛΕΠΤΑ 50 ΔΕΥΤΕΡΟΛΕΠΤΑ

ΕΤΗΣΙΟΣ ΛΟΓΟ ΚΙΝΗΣΗΣ

+ 106 ώρες στο αυτοκίνητο

+ 223 ευρώ βενζίνη

+ 254 kg εκπομπές CO₂



+ 48 ώρες στο αυτοκίνητο

+ 164 ευρώ βενζίνη

+ 186 kg εκπομπές CO₂

+15'

ΤΟ ΠΡΩΙ

+13'

ΤΟ ΑΠΟΓΕΥΜΑ

ΑΚΟΜΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΤΙΣ **ΩΡΕΣ ΑΙΧΜΗΣ**

+6'

ΤΟ ΠΡΩΙ

+7'

ΤΟ ΑΠΟΓΕΥΜΑ

FREENOW ✓
To Super App Μετακίνησης



ΕΝΙΑΙΟ ΕΤΗΣΙΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΣΑ.

Στη Γερμανία ήδη εφαρμόζεται με ενθαρρυντικά αποτελέσματα το ενιαίο ετήσιο εισιτήριο των 49 ευρώ για όλα τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και τα τρένα.

Αντίστοιχα, πόλεις όπως η Βαρκελώνη και η Βιέννη, παρέχουν σημαντικά κίνητρα, ώστε το ΙΧ να μείνει στο σπίτι κατά τις καθημερινές μετακινήσεις των εργαζομένων.

Σε πρόσφατη έρευνα της FREENOW, σχεδόν οκτώ στους δέκα χρήστες της εφαρμογής (77.7%) τόνισαν πως θα αξιοποιούσαν μια 'ετήσια κάρτα απεριόριστων διαδρομών για όλα τα δημόσια Μέσα Μεταφοράς, με αξία 49 ευρώ', ως ένα κίνητρο να αφήσουν το ΙΧ στο σπίτι.

01

Το τοπίο μετά την πανδημία

- Στη Γερμανία περίπου 38 εκατομμύρια άνθρωποι χρησιμοποίησαν το πολύ φθινό εισιτήριο – σχεδόν ο μισός πληθυσμός – και ένας στους πέντε Γερμανούς δήλωσε ότι χρησιμοποιεί τακτικά τα μέσα μαζικής μεταφοράς για πρώτη φορά μετά την εισαγωγή της μηνιαίας κάρτας. Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού του 2022, σημειώθηκε αύξηση 42% στις σιδηροδρομικές μετακινήσεις σε σύγκριση με το 2019.
- Στην Ισπανία, τα μειωμένα εισιτήρια προκάλεσαν αύξηση της χρήσης κατά περίπου 35%, με τα νούμερα των επιβατών να αγγίζουν το 95% προ COVID-19.
- Η Πορτογαλία ενσωμάτωσε όλα τα Μέσα Μεταφοράς σε ένα εισιτήριο με ανώτατο μηνιαίο κόστος, με στόχο να αυξήσει τη χρήση των Δημόσιων Μέσων. Η επίδραση της πολιτικής αυτής ποικίλλει, ωστόσο στη Λισαβόνα οι σιδηροδρομικές μετακινήσεις μεταξύ των προαστίων και του κέντρου της πόλης αυξήθηκαν κατά 25,7 % μεταξύ Μαρτίου 2019 και Φεβρουαρίου 2020.



**ΟΙ ΧΑΜΗΛΕΣ ΤΙΜΕΣ
ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ
ΣΥΝΟΔΕΥΟΝΤΑΙ ΑΠΟ
ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ
ΚΑΙ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ.**





ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ

Η Βαρκελώνη αποτελεί παράδειγμα πόλης που εφάρμοσε φθηνά εισιτήρια σε συνδυασμό με πολιτικές που στοχεύουν στη μείωση της χρήσης ΙΧ αυτοκινήτων.

Η κάρτα T-Verda δημιουργήθηκε το 2017 για να αποθαρύνει τη χρήση ιδιωτικών ΙΧ, παρέχοντας δωρεάν μετακίνηση σε όποιον εγκαταλείψει το παλιό ρυπογόνο του όχημα.

Η κάρτα προσφέρει δωρεάν μετακινήσεις με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς σε περιοχές της μητροπολιτικής περιοχής της Βαρκελώνης, για τρία χρόνια, υπό την προϋπόθεση ότι ο κάτοχος της κάρτας αποσύρει το αυτοκίνητο ή τη μοτοσικλέτα του, ενώ δεσμεύεται να μην αγοράσει όχημα για τα αντίστοιχα χρόνια ισχύος της κάρτας.

Συνολικά εκδόθηκαν περισσότερες από 12.000 κάρτες μεταξύ 2017 και 2021, εκ των οποίων οι μισές μεταξύ 2020 και 2021. Το 2020 εκτιμήθηκε ότι 50.000 οχήματα είχαν χαρακτηριστεί ως ρυπογόνα στο πλαίσιο του συστήματος T-Verda και χαμηλών εκπομπών με την πιθανή μείωση των ρυπογόνων οχημάτων να αγγίζει το 24%.

02



ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΙΝΗΤΡΟ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ (MOBILITY ALLOWANCE)

Επέκταση της δυνατότητας των επιχειρήσεων να περνούν στα έξοδά τους τις δαπάνες για μετακινήσεις των εργαζομένων τους από και προς την εργασία, εφ' όσον αυτές πραγματοποιούνται με εναλλακτικά του ΙΧ μέσα μετακίνησης.

Η επέκταση της ισχύουσας πρόβλεψης για έκπτωση φόρου συνολικά στην αγορά υπηρεσιών μετακινήσεων, πέραν του ΟΑΣΑ, θα αφαιρέσει ΙΧ από τους δρόμους κατά τις ώρες αιχμής.

FACT: Στην Αττική οι οδηγοί επιβαρύνονται επιπλέον 15 λεπτά το πρωί και 13 το απόγευμα, οδηγώντας τις ώρες αιχμής. Στη Θεσσαλονίκη, τα αντίστοιχα νούμερα είναι 6 και 7 λεπτά αντίστοιχα.



03

ΤΑ ΕΔΧ (ΤΑΞΙ)

ΕΙΝΑΙ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΛΥΣΗΣ

Η πρόσβαση των ταξί στις λεωφορειολωρίδες οδηγεί στη μείωση του χρόνου κάθε διαδρομής, με αποτέλεσμα η μετακίνηση με ΕΔΧ (ταξί) να γίνεται ελκυστικότερη, αντί του ΙΧ.

Αντίστοιχα, είναι αναγκαία η παροχή κινήτρων, ώστε περισσότερα ταξί να εργάζονται στο Κέντρο της πόλης. Μειώνοντας την αναμονή σε ώρες αιχμής.





‘TAP AND PAY’ ΣΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ.

Η μετάβαση στις ηλεκτρονικές πληρωμές συμβάλλει στη μείωση του χρόνου παραμονής στις στάσεις, ο οποίος αντιπροσωπεύει το 25 έως 30% του συνολικού ταξιδιού. Εάν αυτός ο χρόνος μειωθεί στο μισό, ο συνολικός χρόνος διαδρομής με λεωφορείο μπορεί να μειωθεί έως και 10%.

Η Νέα Υόρκη εισήγαγε τη MetroCard το 1993, με ενιαίο εισιτήριο σε όλα τα Μέσα. Αυτό συνέβαλε στην αύξηση της επιβατικής κίνησης σε λεωφορεία και μετρό κατά 36% μεταξύ 1995 και 2005, αντικαθιστώντας μετακινήσεις με ΙΧ.

Σήμερα η πόλη της Νέας Υόρκης λειτουργεί με την κάρτα OMNY, υιοθετώντας τη χρήση ανέπαφων συναλλαγών και προβλέποντας εβδομαδιαίο ανώτατο όριο χρέωσης, έπειτα από το οποίο οι διαδρομές γίνονται δωρεάν. Το 2023 το σύστημα συμπλήρωσε το 1 δισ. ανέπαφες συναλλαγές, σε 472 σταθμούς υπόγειου σιδηρόδρομου, 204 τοπικές και άλλες 31 express λεωφορειογραμμές.

04





05



ΟΛΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ

ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

Αθήνα και Θεσσαλονίκη έχουν ανάγκη ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για πολυτροπικές - συνδυαστικές μετακινήσεις, προκειμένου να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των υπολοίπων Μέσων, έναντι του ΙΧ. Δημόσιες συγκοινωνίες, ηλεκτρικά πατίνια και μηχανάκια, μπορούν συνδυαστικά με το ασφαλές περπάτημα να προσφέρουν λύσεις μακριά από το ΙΧ.

Οι παράγοντες που καθορίζουν την ανταγωνιστικότητα των δημόσιων μεταφορών μπορούν σε γενικές γραμμές να χωριστούν σε δύο κατηγορίες: οικονομικοί και μη οικονομικοί. Εάν οι δημόσιες μεταφορές δεν είναι η πιο ανταγωνιστική επιλογή και στις δύο κατηγορίες, οι πολιτικές για την ενθάρρυνση της απαγκίστρωσης από το ΙΧ είναι απίθανο να επιτύχουν.



06

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ

ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Οι δημόσιες μεταφορές πρέπει να είναι τόσο η πιο προσιτή όσο και η πιο βολική επιλογή. Για να είναι αποτελεσματική και συμπεριληπτική ωστόσο η μετακίνηση στις σύγχρονες πόλεις, είναι αναγκαίο γύρω τους να χτιστεί ένα πλέγμα εναλλακτικών Μέσων, που θα λειτουργούν συμπληρωματικά, θα καλύπτουν κενά και αδυναμίες.

Αναγκαία προϋπόθεση είναι η δημιουργία ανεξάρτητου μητροπολιτικού φορέα, ο οποίος θα σχεδιάζει και θα εποπτεύει κάθετα και οριζόντια όλα τα ρυθμιστικά ζητήματα των μεταφορών, αξιοποιώντας την τεχνολογία, δίχως τις αγκυλώσεις και τις καθυστερήσεις του κεντρικού κράτους.



FREENOW ✓
To Super App Μετακίνησης