

# Επαναπροσδιορισμός των αστικών μετακινήσεων εν μέσω πανδημίας

Η πανδημία του νέου κορωνοϊού έχει προκαλέσει ένα παγκόσμιο υγειονομικό, οικονομικό αλλά και κοινωνικό τράνταγμα. Η Ελλάδα, ύστερα από μία εξαιρετική διαχείριση της πρώτης φάσης της κρίσης, είναι έτοιμη για τη μετάβαση στο δεύτερο στάδιο, αυτό της σταδιακής αποκλιμάκωσης των μέτρων, το οποίο όμως εκτιμάται ότι θα διαρκέσει 12 με 18 μήνες έως και την πιθανή απομάκρυνση της απειλής με την εύρεση θεραπείας και εμβολίου.

Αφήνοντας πλέον πίσω την πρώτη φάση και εφαρμόζοντας την σταδιακή άρση των μέτρων, πολλοί επαγγελματικοί κλάδοι επαναξιολογούν τη στάση τους υπό τις νέες συνθήκες. Ο κλάδος των μεταφορών και συγκεκριμένα τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς έχουν επηρεαστεί αναμφίβολα από αυτήν την κρίση, καταγράφοντας ραγδαίες μειώσεις στην ημερήσια επιβατική κίνηση.

Όπως επισήμαναν και οι διοικήσεις των ΟΑΣΑ, ΣΤΑΣΥ και ΟΣΥ, η πτώση ξεκίνησε την επόμενη μέρα της ανακοίνωσης των έκτακτων μέτρων της κυβέρνησης με μείωση κατά 25 με 30% και έφτασε να προσεγγίζει ακόμα και δραματικές μειώσεις της τάξης του 90%, μέσα στον Απρίλιο.

Αδιαμφισβήτητα, η εικόνα των μετακινήσεων θα αρχίσει σταδιακά να αλλάζει σημειώνοντας σημαντική ανάκαμψη, η οποία και θα είναι εντονότερη όταν θα πλησιάζουμε προς την οριστική άρση των περιοριστικών μέτρων από την κυβέρνηση.

Ωστόσο, οι συνεχιζόμενοι αναγκαίοι περιορισμοί αυτής της δεύτερης περιόδου, ο φόβος μιας πιθανής μόλυνσης, καθώς και η συνολική επιτάχυνση του ψηφιακού μετασχηματισμού που εφαρμόζεται στη χώρα, τόσο στον ιδιωτικό αλλά πρωτίστως στον δημόσιο τομέα (δίνοντας πλέον σε μεγάλη μερίδα πολιτών τη δυνατότητα διεκπεραίωσης πολλών υποχρεώσεων ηλεκτρονικά, χωρίς

ανάγκη για μετακίνηση στην αντίστοιχη υπηρεσία), εκτιμάται ότι θα διατηρήσουν το συνολικό αριθμό μετακινήσεων στα ΜΜΜ σε χαμηλότερα συνολικά επίπεδα από τα συνηθισμένα.

Λόγω των παραπάνω παραγόντων, αναμένεται επίσης μια μεταβολή των συνηθειών μετακίνησης ενός ποσοστού του επιβατικού κοινού όσον αφορά την επιλογή του Μέσου, που θα τείνουν να προτιμούν τη χρήση ιδιωτικών μέσων μετακίνησης αντί της δημόσιας συγκοινωνίας.

Πρόσφατες μελέτες στο Ηνωμένο Βασίλειο έδειξαν πως το αποτύπωμα αυτής της αλλαγής συνηθειών θα προκαλέσει περίπου 20% μείωση των μετακινήσεων στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, μετά την απελευθέρωση των περιοριστικών μέτρων. Αξιοσημείωτο είναι δε, πως η αλλαγή αυτή της συμπεριφοράς και συνηθειών κάθε άλλο παρά σύντομη θα είναι και μπορεί να διαρκέσει έως και κάποια χρόνια μετά το πέρας της πανδημίας.

Ως εκ τούτου, γεννώνται εύλογα ερωτήματα για το ποιο θα είναι το τελικό αποτύπωμα αυτής της περιόδου τα μετέπειτα χρόνια αλλά και κατά πόσο αυτή η αλλαγή των συνηθειών μετακίνησης θα επηρεάσει αρνητικά την εικόνα των μεταφορών μέσα στο αστικό τοπίο.

Εδώ και αρκετά χρόνια, ένας από το κύριους στόχους του τομέα των μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι η ανάπτυξη εφαρμογών και σχεδιασμών με φιλικό πρόσημο προς το περιβάλλον των αστικών κέντρων. Οι συντονισμένες προσπάθειες τείνουν να δώσουν έμφαση σε μέσα, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο, τη δημόσια συγκοινωνία, οχήματα κοινής χρήσης και μικροκινητικότητας (π.χ. e-scouters, rollers κ.ά.) προσφέροντας καλύτερη ποιότητα ζωής στους πολίτες, προσελκύοντας περισσότερους τουρίστες αλλά και ενισχύοντας την τοπική οικονομία.

Αναπόφευκτα, με τα νέα δεδομένα της τωρινής πανδημίας η προσπάθεια αυτή δυσκολεύει περισσότερο, γι' αυτό και διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις έχουν ήδη ξεκινήσει τη συζήτηση -ή ακόμη και

τις δράσεις- προσπαθώντας να ανταποκριθούν γρήγορα στην αλλαγή αυτή.

Ο απώτερος στόχος παραμένει ίδιος, ώστε να συνεχίσουν να προσφέρουν ένα βιώσιμο, λειτουργικό, ανθρώπινο αλλά και συνάμα δυναμικό πλαίσιο μετακινήσεων με ό,τι αυτό συνεπάγεται όσον αφορά την κοινωνία, την οικονομία, την επιχείρηση, τον εργαζόμενο, την παραγωγή και την παραγωγικότητα.

Οι προτάσεις-δράσεις στοχεύουν, από τη μία να προσφέρουν το αίσθημα ασφάλειας στους μετακινούμενους (κοινωνική αποστασιοποίηση—social distancing) και από την άλλη να συνεχίσουν την ανάπτυξη των βιώσιμων προτύπων κινητικότητας.

Η ήδη κορεσμένη κυκλοφορία στα οδικά δίκτυα πολλών ευρωπαϊκών χωρών και ιδιαιτέρως σε χώρες σημαντικά εξαρτημένες από το Ι.Χ., όπως η Ελλάδα (5η σε κυκλοφοριακή συμφόρηση στην Ε.Ε., με περίπου 36 χαμένες ώρες ανά έτος κατά μέσον όρο, 2017) δημιουργεί ακόμη μεγαλύτερη πίεση για την εύρεση αποδοτικών προτάσεων. Η αναγκαία, ιδιαίτερα σήμερα, συζήτηση για τον δυναμικό αλλά και λειτουργικό περαιτέρω σχεδιασμό των αστικών μετακινήσεων θα ήταν ωφέλιμο να εξετάσει και τους παρακάτω 3 άξονες:

Συνολική αξιολόγηση και παρέμβαση στον τρόπο λειτουργίας των [Μέσων Μαζικής Μεταφοράς](#), ώστε να ανακάμψει η ζήτηση στα υψηλότερα δυνατά επίπεδα για την εποχή και να ανακτηθεί το αίσθημα εμπιστοσύνης των μετακινούμενων προς το Μέσο.

Προτάσεις όπως η αλλαγή της συχνότητας των δρομολογίων ώστε να δημιουργηθεί μεγαλύτερη χωρητικότητα στο δίκτυο, αναδιοργάνωση της διάταξης των εσωτερικών χώρων – με πιθανή τοποθέτηση διαχωριστικών προστατευτικών ή/και αλλαγή θέσης καθισμάτων, αναπροσαρμογή των πρωτοκόλλων ασφάλειας και υγιεινής, αλλά και συχνοί έλεγχοι τήρησης των απαιτούμενων μέτρων θα βοηθήσουν προς αυτή την κατεύθυνση.

Μελέτη για προσωρινές ή μόνιμες λωρίδες ποδηλάτου όπου θα μπορούν οι πολίτες να κινούνται με ασφάλεια. Χαρακτηριστικό

παράδειγμα είναι η πόλη του Παρισιού και συγκεκριμένα το πλάνο της δημάρχου Anne Hidalgo, η οποία ανακοίνωσε τη δημιουργία δικτύου μήκους 650 χλμ. προσωρινών και μόνιμων λωρίδων ποδηλάτου.

Η εν λόγω παρέμβαση ενισχύει το προ-κορωνοϊού πλάνο να μετατρέψει το Παρίσι σε μία πόλη φιλική στον ποδηλάτη έως το 2024. Μεταξύ άλλων, ένα ακόμα παράδειγμα είναι η πόλη του Βερολίνου, όπου οι αρμόδιες αρχές ανακοίνωσαν ειδικές οδηγίες για την προσωρινή χρήση τμήματος του οδικού δικτύου ως λωρίδες ποδηλάτου, προτείνοντας το τελευταίο ως τον ασφαλέστερο τρόπο μετακίνησης.

Μέσω της εφαρμογής των μέτρων της προηγούμενης περιόδου, πολλοί πολίτες ωθήθηκαν στην επιλογή του περπατήματος ως μέσο μετακίνησης αλλά και άσκησης. Οι αρμόδιοι φορείς είναι ανάγκη και εδώ, να αξιολογήσουν και να επέμβουν στις υποδομές όπου και αν αυτό χρειάζεται, συνεχίζοντας να παρακινούν τους πολίτες να επιλέγουν το περπάτημα ως μέσο μετακίνησης, επαναξιολογώντας μετακινήσεις ιδιαιτέρως σε κοντινούς προορισμούς (πχ. διάρκειας έως 20 λεπτών).

Αναμφίβολα, για την επιτυχή παρέμβαση των παραπάνω προτάσεων, είναι αναγκαία η βέλτιστη χρήση και εφαρμογή των ήδη υπαρχόντων αλλά και νέων συστημάτων τεχνολογίας. Τα δεδομένα που συλλέγονται ήδη από κάμερες, αισθητήρες και λοιπά συστήματα που είναι τοποθετημένα στις υποδομές, είναι ανάγκη να ενισχυθούν, δημιουργώντας μια ενιαία βάση διαχείρισης και αποφάσεων που θα αλληλοεπιδρά σε πραγματικό χρόνο.

Τα οφέλη θα είναι πολλαπλά, τόσο για τους μετακινούμενους, όσο και για τους λειτουργούς της υποδομής, δίνοντας εν προκειμένω τη δυνατότητα για ελαχιστοποίηση του χρόνου στις ουρές αναμονής και των ανθρωπίνων αλληλεπιδράσεων στους κοινόχρηστους χώρους (πλατφόρμες, πύλες εισόδου κ.λπ.) μειώνοντας έτσι το ρίσκο δημιουργίας μιας νέας επιδημιολογικής εστίας.

Για την ώρα, η Ελλάδα έχει να αντιμετωπίσει πολλές και μεγάλου ρίσκου προκλήσεις. Κρίνεται αναγκαίο οι αρμόδιοι φορείς, σε συνεργασία με εξειδικευμένους επαγγελματίες, να συνεχίσουν να προτείνουν λύσεις οι οποίες θα αξιολογούνται διαρκώς και θα εξασφαλίζουν την ασφαλή, ομαλή και εύρυθμη λειτουργία των πάσης φύσεως μετακινήσεων στις ελληνικές πόλεις.

Στόχος, η δυσάρεστη αυτή συγκυρία να αποτελέσει κίνητρο για επαναπροσδιορισμό των αστικών μετακινήσεων και μιας νέας ανθρωποκεντρικής κουλτούρας, που θα λειτουργήσει ως πυλώνας για ένα καλύτερο μέλλον.

***Του Σταύρου Παπαδημητρίου, Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού, IBI Group, μέλους ΤΕΕ & Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων***