

---

## Μεταφορές και οργάνωση ζωής με την εμπειρία του κορωνοϊού

---

2020/04/05 20:54 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

---

Οι πρώτοι μήνες του 2020 επιφύλασσαν μία δυσάρεστη κατάσταση για τις κοινωνίες περιοχής της Κίνας και, εν συνεχεία, για ολόκληρη την Ευρώπη και τις ΗΠΑ, αλλά και άλλες χώρες.

Μία κατάσταση που δοκιμάζει τα όρια του συστήματος υγείας πολλών χωρών και επηρεάζει ευθέως την οργάνωση της καθημερινής ζωής εκατοντάδων εκατομμυρίων, αν όχι δισεκατομμυρίων ανθρώπων σε διάφορες περιοχές της υφηλίου με διαφορετικά κοινωνικά χαρακτηριστικά.

Η έννοια “everyday life” είναι άμεσα συνυφασμένη με τη μετάβαση από σπίτι προς εργασία και αντιστρόφως (“commuting”) και όλο το πλέγμα των επιβατικών / εμπορευματικών μεταφορών, αποδεδειγμένα καθοριστικό παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης και απασχόλησης.

Ως ήταν εύλογο, ήδη εντός Φεβρουαρίου και προ κλιμάκωσης των επιπτώσεων του κορωνοϊού 2019-nCoV / COVID-19, καταρτίσθηκαν και ανακοινώθηκαν βασικές οδηγίες για τις υπεραστικές επιβατικές μεταφορές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Ανάλογες γενικές οδηγίες εξειδικεύθηκαν ανά μέσο (mode), π.χ. από IRU (International Road Transport Union) για οδικές μεταφορές, IATA (International Air Transport Association) για αεροπορικές μεταφορές κλπ.

Ιδιαίτερες ήταν εντός Μαρτίου και οι επιπτώσεις της εξάπλωσης του ιού και του επίσημου χαρακτηρισμού της κατάστασης ως πανδημίας, στις αστικές συγκοινωνίες των βασικών κέντρων σχεδόν όλων των ευρωπαϊκών χωρών.

Ήδη στην Αθήνα εκτιμάται ότι **η ζήτηση από το επιβατικό κοινό έχει μειωθεί κατά 80-90% σε σχέση με τις κανονικές συνθήκες**. Όλα τα ΜΜΜ της Αττικής έχουν προσαρμόσει τη λειτουργία τους ως προς συχνότητα δρομολογίων, κάλυψη δικτύου κλπ.

Σχετικές γενικές οδηγίες προς φορείς εκτέλεσης αστικού μεταφορικού έργου έχει εκδώσει η UITP (Union Internationale des Transports Publics, International Association of Public Transport), ενώ και σε χώρες όπως η Αγγλία όπου αρχικά η κατάσταση είχε

προσεγγισθεί με πιο μεσοπρόθεσμη θεώρηση, τελικά σύντομα τέθηκαν σε εφαρμογή όλα τα άμεσα μέτρα στα δίκτυα ΜΜΜ.



## Βασικά ζητούμενα

Σε κάθε περίπτωση, στις μεταφορές, στα πρώτα ζητούμενα υπό τέτοιες έκτακτες συνθήκες περιλαμβάνεται η διατήρηση επαρκούς εφοδιασμού πληθυσμών με τρόφιμα, φάρμακα και ιατρικό εξοπλισμό, με τον ασφαλέστερο δυνατό τρόπο, τόσο για τους εμπλεκόμενους εργαζομένους στη διαδικασία μεταφοράς, όσο και για τους πολίτες καταναλωτές.

Αυτό χρειάζεται να διασφαλιστεί με **σεβασμό των σχετικών κυβερνητικών οδηγιών**. Πολιτεία και συντελεστές εφοδιαστικής αλυσίδας καλούνται να βρουν βέλτιστες διαδικασίες και ισορροπία.

Αυτό μάλιστα πρέπει να επιτευχθεί υπό συνθήκες μεγάλης πίεσης για τη βιομηχανία, ιδίως μέσω χαμηλής οικονομικής αποδοτικότητας εκτέλεσης μεταφορικού έργου, όπως κατεξοχήν είναι ο σιδηρόδρομος (υπεραστικός και αστικός).

Προφανώς, η βιομηχανία θα πράξει ό,τι είναι εφικτό, ώστε να αντεπεξέλθει, εν μέσω ταχέως εξελισσόμενων κανονισμών και περιορισμών. **Πιθανώς αυτό θα συντελεστεί από πειστικά έως βίαια, συχνά με μη δομημένο τρόπο.**

Σε κάθε περίπτωση, η βιομηχανία διατηρεί σύνθετο ρόλο με απαιτήσεις κοινωνικής υπευθυνότητας να εξακολουθήσει να λειτουργεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο εν μέσω έκτακτων συνθηκών.

Η συγκυρία της τρέχουσας πανδημίας, θα έλεγε κάποιος πως οφείλει να ιδωθεί ως «ευκαιρία» (opportunity) εξέλιξης σκέψης και διαδικασιών, ώστε

να διαμορφωθεί ένα καλύτερο «αύριο». Οι μεταφορές αποτελούν κρίσιμο πυλώνα σε διεργασίες που συντελούνται έντονα και ταχύρρυθμα

Η πίεση επιτείνεται από την καθολική επίδραση της παρούσας κατάστασης σε συνοριακές διελεύσεις χερσαίων και μη μεταφορών. Οι εταιρείες παροχής μεταφορικού έργου και λοιποί παίκτες της εφοδιαστικής (διαμεταφορείς, 3PL, αποθήκες / logistics κλπ) παρακολουθούν τις εξελίξεις, αναζητώντας τις καλύτερες δυνατές συμβουλές, σχέδια αντιμετώπισης κρίσης και διασφάλισης συνέχειας στη λειτουργία (business continuity).

Εύλογα, η αντιμετώπιση επιδιώκεται να ξεκινά από βραχυπρόθεσμα μέτρα και δράσεις υψηλής απόδοσης και, ει δυνατόν, χαμηλού ή «λογικού» κόστους, προκειμένου να διασφαλισθεί η συνέχεια στην ασφαλή λειτουργία των δικτύων μεταφορών.

Αυτό το ζητούμενο εξειδικεύεται σε ιδιαίτερους και «ευαίσθητους» επιμέρους τομείς, όπως π.χ. η οδική ασφάλεια. Πολυσυζητημένες ήδη οι βασικές παράμετροι, η επίδραση της απότομης μείωσης της κυκλοφορίας (όπως σήμερα) στις μέσες ταχύτητες σε εθνικό / επαρχιακό δίκτυο και αστικών αυτοκινητοδρόμους, κλπ.

The coronavirus and the public transport sector: UITP issues ...

Image not found or type unknown

### **Ευρύτερες επιδράσεις (implications)**

Οι επιδράσεις μίας πανδημίας παγκόσμιας κλίμακας, ούσες ποικιλόμορφες, είναι μάλλον δύσκολο να «περιχαρακωθούν».

Πόσω μάλλον, όταν π.χ. η Ολλανδία, αν και πλήττεται ιδιαίτερα σε όρους κρουσμάτων και θυμάτων, εξακολουθεί εν πολλοίς να λειτουργεί σε κάποιο βαθμό κανονικά, ενώ π.χ. η Νιγηρία ή το Αφγανιστάν αναγκάζονται να διακόψουν κατ' ουσία πολλές ζωτικές λειτουργίες, προκειμένου να μπορέσουν να ελέγξουν και περιορίσουν κατά το δυνατό την εξάπλωση του ιού.

Με την πρώτη να έχει ως πολύτιμο εφόδιο τη μακρόχρονη πείρα από τον έλεγχο διασυνοριακών ροών ή κινήσεων και πλέγματος γνωριμιών σε επίπεδο ατόμου, προκειμένου να αντιμετωπίσει τυπικές ασθένειες της Υποσαχάριας Αφρικής (Ebola, Lassa fever κλπ).

Με τέτοια ετερογένεια ανά τα γεωγραφικά μήκη και πλάτη, ήδη καταγράφονται τάσεις στις προτιμήσεις βιομηχανίας, επαγγελματιών και νοικοκυριών, ως προς μία **ευρύτατη παλέτα παραμέτρων**.

Έρευνα, παραγωγή, βιομηχανία, ειδικός και μη τύπος, καταβάλλουν εργώδεις προσπάθειες να αφουγκρασθούν αποτελεσματικά προς τα που βαίνουν τα πράγματα.

Μοντέλα εργασίας που μέχρι πρότινος εξετάζονταν πιλοτικά ή αναπτύσσονταν με το χαρακτήρα εναλλακτικής ή συμπληρωματικής ή μεσοπρόθεσμης μελλοντικά μορφής (teleworking), πλέον ακολουθούνται στην πράξη με αυξανόμενη δυναμική και μη ορατό «ταβάνι».

Στο πλαίσιο αυτό, στο χώρο των μεταφορών, επιστημονική κοινότητα και επαγγελματίες αλληλοεπιδρούν με την Πολιτεία επί διαφόρων θεμάτων.



Ως προς την ασφάλεια, επίκεντρο σε αυτήν τη συγκυρία αποτελούν οι **μεταφορές αγαθών**:

-Προφανώς, εταιρείες που εκτελούν μεταφορές χρειάζεται να (και ήδη) εφαρμόζουν αυστηρότερες προδιαγραφές υγιεινής και ασφάλειας για οδηγούς και υπαλλήλους φόρτωσης / εκφόρτωσης αγαθών, ιδίως σε περιοχές υπό «καραντίνα», διασφαλίζοντας παράλληλα συμμόρφωση με κανόνες υγιεινής κατά τη μεταφορά.

-Ανακύπτουν, κατά συνέπεια, αυξημένες απαιτήσεις «ιχνηλασιμότητας» (traceability) κατά την τήρηση μητρώου μετακινήσεων οδηγών και υπαλλήλων.

-Κυβερνήσεις και αρμόδιες αρχές οφείλουν να επικοινωνούν ξεκάθαρα συναφείς

διαδικασίες επιτήρησης / αστυνόμευσης για οχήματα, οδηγούς, επιβάτες και εμπορεύματα, ιδίως σε περιοχές υπό «καραντίνα».

-Κυβερνήσεις και αρμόδιες αρχές χρειάζεται επίσης να επιτελούν το συντονιστικό τους ρόλο και να δημοσιεύουν μέτρα περιορισμού των επιπτώσεων από τους περιορισμούς που εφαρμόζονται στην εφοδιαστική αλυσίδα και τις συναφείς μετακινήσεις.

Ως προς την οικονομία, κεντρική θέση κατέχει ο θεσμικός και **ρυθμιστικός ρόλος της Πολιτείας:**

-Να χαλαρώνει, κατά το δυνατόν και με τη δέουσα προσοχή, τους κανονισμούς ωρών οδήγησης και ανάπαυσης μεταφορέων ώστε να διασφαλίζεται επαρκής μεταφορά των πλέον κρίσιμων αγαθών, διευκολύνοντας παράλληλα την ταχύτερη δυνατή απομάκρυνση οδηγών και επιστροφή από πληγείσες περιοχές ή ζώνες καραντίνας.

-Να προσαρμόζει κατά το δυνατόν και με τη δέουσα προσοχή το ωράριο παραδόσεων ώστε να αξιοποιούνται δυναμικά ασφαλέστερες ώρες, π.χ. μεταμεσονύκτια.

-Να εξετάζει τη διευκόλυνση όρων δανεισμού κλπ για οικονομικούς φορείς της αγοράς, ιδίως για αγορά οχημάτων, καθώς και προθεσμίες απόδοσης ΦΠΑ ή παγίων φόρων.

-Να εξετάζει την ελάφρυνση διοδίων κλπ συναφών χρεώσεων για επαγγελματικά οχήματα, σε συνάρτηση με το ευρύτερο περιβάλλον (ευκολία ή μη στη μετακίνηση).

-Να θεσπίσει προγράμματα υποστήριξης προσωρινά ανέργων υπαλλήλων του χώρου.

Γενικότερα, να εξετάζει σε εύλογα όρια και εντός περιθωρίων δημοσιονομικού πλαισίου, τη στήριξη πληττόμενων επιχειρήσεων προς αποφυγή χρεωκοπίας.





Τα ανωτέρω παρατίθενται ενδεικτικά, ως προς εμπορευματικές μεταφορές και εφοδιαστική. Ωστόσο, τα θέματα που άπτονται του κλάδου των μεταφορών είναι πολύ ευρύτερα.

Η συγκυρία της τρέχουσας πανδημίας, θα έλεγε κάποιος πως οφείλει να ιδωθεί ως «ευκαιρία» (opportunity) εξέλιξης σκέψης και διαδικασιών, ώστε να διαμορφωθεί ένα καλύτερο «αύριο». Οι μεταφορές αποτελούν κρίσιμο πυλώνα σε διεργασίες που συντελούνται έντονα και ταχύρρυθμα.

Στις σιδηροδρομικές μεταφορές για παράδειγμα, και σε μικρότερο ίσως βαθμό σε αεροπλοΐα και ακτοπλοΐα, ανάλογα και με τη διάρκεια της πανδημίας, **δεν αποκλείεται ζητούμενο να αποτελέσει η ίδια η επιβίωση.**

Πρωταρχικής σημασίας είναι η διαμόρφωση αισθήματος σταθερότητας για επιβατικό κοινό και ευρύτερη οικονομία - «στοίχημα» που διατέμνει Πολιτεία, τύπο, επιχειρήσεις, εκπαιδευτικά ιδρύματα, λίγο πολύ όλους τους βασικούς «παίκτες».

Οι πάροχοι σιδηροδρομικού έργου όπως η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην Ελλάδα χρειάζεται να διατηρήσουν ετοιμότητα, ώστε να επανακάμψουν όταν οι συνθήκες πλησιάσουν τις «κανονικές».

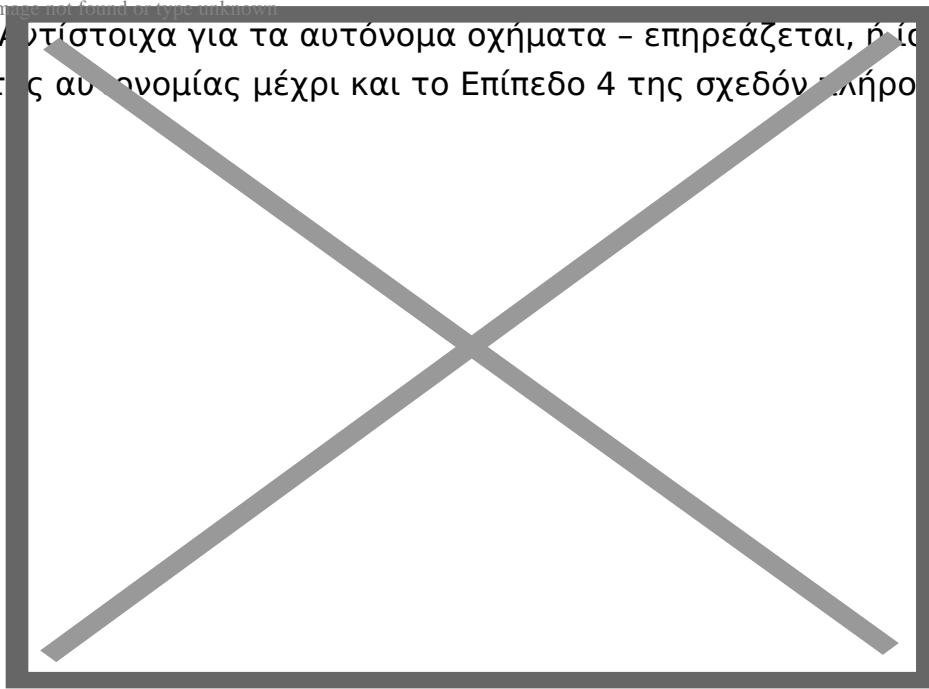
Στις αστικές συγκοινωνίες υπάρχουν ιδιαιτερότητες. Εξ ορισμού δεν ευρίσκονται

όλοι οι χρήστες του δικτύου σε ίδιο κίνδυνο, ανάλογα με το πως διασπείρεται ο ιός ή με τη δομή των επιμέρους δικτύων κλπ. Τα «στοιχήματα» σε αστικό περιβάλλον ποικίλα. Διαφαίνεται μία «ευκαιρία» πιθανής ενθάρρυνσης χρήσης ποδηλάτου, υπό διάφορες μάλιστα συνθήκες; Ή όχι;

Σε ευρύτερα ζητήματα **διαμόρφωσης κινητικότητας και “patterns” στο εγγύς ή απώτερο μέλλον**, τα πράγματα είναι ενδεχομένως πιο περίπλοκα.

-Ανακόπτεται η καλλιεργούμενη δυναμική της ηλεκτροκίνησης, ή ίσως πρόκειται για ένα «κανάλι» που έχει πάρει το δρόμο του και δεν επηρεάζεται από τέτοιες περιστάσεις;

Αντίστοιχα για τα αυτόνομα οχήματα - επηρεάζεται, ή ίσως ενισχύεται το προφίλ της αυτονομίας μέχρι και το Επίπεδο 4 της σχεδόν πλήρους αυτοματοποίησης;



Εν τέλει, πόσο

«δημοκρατικό» θα είναι το πλαίσιο κίνησης του πολίτη του 2035 ή του 2050; Εντός ποιων περίπου πλαισίων θα μετακινούνται στη «σύνταξη» οι σημερινοί εργαζόμενοι, ή ακόμα αργότερα τα παιδιά τους;

Πως θα επηρεαστεί από τα απότοκα της πανδημίας το θεσμικό πλαίσιο υπεραστικών / αστικών, αλλά και εμπορευματικών μεταφορών; Σε ποιο ακριβώς πλαίσιο θα λειτουργήσουν οι συγκοινωνιολόγοι, για ποιο δίκτυο θα σχεδιάζουν και θα βρίσκουν λύσεις;

Κατά πάσα πιθανότητα, θα επανεξετασθούν σε σημαντικό βαθμό θεμελιώδη ερωτήματα που σχετίζονται με το δυνητικό βαθμό διείδυσης της αυτόνομης οδήγησης ή της ηλεκτροκίνησης.

Βασικών δηλαδή πυλώνων στους οποίους έρευνα και βιομηχανική παραγωγή έχουν

εναποθέσει βάσιμα ελπίδες για απρόσκοπτη λειτουργία και πρόοδο. Αυτό θα αφορά όλες τις βασικές παραμέτρους, ιδίως την άμεσα αντιληπτή από το κοινό οδική ασφάλεια με όλα παρεπόμενα: ασφαλιστικό πλαίσιο / liabilities, ασφάλεια πεζών και ποδηλατών, ρύθμιση αρτηριών κλπ.

### “Way forward”

Είναι πολύ νωρίς για να διασαφηνισθεί τι επιφυλάσσει και πως πρόκειται να διαμορφωθεί το μέλλον μόλις καταλαγιάσουν σε ένα βαθμό τα ζητήματα που άπτονται της τωρινής πανδημίας. Ωστόσο, έχουν **ήδη μετεξελιχθεί σημαντικά ερωτήματα που επηρεάζουν τις μεταφορές.**

Πως αναμένεται, στο βαθμό που μπορεί κάποιος να προσδιορίσει, να εξελιχθούν τα βασικά χαρακτηριστικά των αστικών κέντρων; Με ποια κριτήρια θα επιλέγουν τη χωροθέτηση των παραγωγικών τους μονάδων οι βιομηχανίες, ή των γραφείων τους οι επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών;

Πως θα διαμορφωθεί το εβδομαδιαίο ωράριο εργασίας; Πως θα επιλέγει κατά μέσο όρο να μετακινείται ο εργαζόμενος; Σε ποια εποχή του έτους θα προτιμά να κάνει διακοπές για οικογένεια; Σε τι σχολεία θα προτιμά να στέλνει τα παιδιά της; Πόσες μέρες θα εργάζονται;



Σε

άμεσο ορίζοντα, οι βασικές λειτουργίες σε όλα τα επίπεδα θα συνεχίσουν να συντελούνται λίγο ως πολύ με γνώριμους τρόπους, με βαθμιαία μεταβολή διαφόρων χαρακτηριστικών. Μεσοπρόθεσμα, ωστόσο, είναι πιθανό να σημειωθούν σημαντικές έως και «βίαιες» μεταβολές στη ρουτίνα του μέσου ανθρώπου.



Ήδη η συζήτηση περί σταδιακής αλλαγής μοντέλου ιδιοκτησίας και χρήσης Ι.Χ. επιβατικού αυτοκινήτου συνιστά τη σημαντικότερη «επανάσταση» **στην ανθρώπινη μετακίνηση εδώ και 60-70 χρόνια**, διάστημα που ήδη υπερβαίνει την ανθρώπινη μνήμη.

Οι περισσότεροι άνθρωποι άνω των 45-50 ετών θα δυσκολευτούν να ακολουθήσουν τη λογική της αυτόνομης οδήγησης, παραχωρώντας ίσως με την πάροδο της ηλικίας τη μετακίνησή τους σε άλλους οδηγούς ή/και άλλα μέσα.

Η ενσωμάτωση πρόσθετων ρυθμίσεων ή περιορισμών, μετά από την εμπειρία της πρώτης ουσιαστικής πανδημίας σε τέτοια κλίμακα μετά από τους Παγκόσμιους Πολέμους του 20<sup>ου</sup> αιώνα, θα διαμορφώσει ένα ακόμα πιο σύνθετο τοπίο.

Υπάρχει στο πλαίσιο αυτό κάποιο «διακύβευμα»; Πως οφείλει να σκέπτεται και να λειτουργεί ο σύγχρονος άνθρωπος; Σε αυτό το επίπεδο, μάλλον δεν αλλάζουν πολλά. Απλώς καθίσταται πιο επιτακτική από ποτέ η ανάγκη καλλιέργειας υπεύθυνων παιδιών, αξιόπιστων πολιτών του αύριο.

Η αγωγή κατά τη μετακίνηση με κάθε μέσο, η υιοθέτηση αρχών επιλογής οχήματος καθώς και η οδηγική συμπεριφορά, συνιστούν εγγενές στοιχείο πολιτισμού ανθρώπου και κοινωνιών. Στο πλαίσιο αυτό έχουν σημαντικότερο ρόλο από ποτέ όλοι οι «παίκτες»:

-Η Πολιτεία, σε επίπεδο νομοθετικό, ρυθμιστικό, εποπτικό και εκπαιδευτικό.

-Οι φορείς εκτέλεσης μεταφορικού έργου σε αστικό και υπεραστικό περιβάλλον.

-Η πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση, που χρειάζεται περισσότερο από ποτέ εκπαιδευτικούς με κίνητρο και ζήλο, προς συμπλήρωση αγωγής από την οικογένεια σε ένα ολοένα πιο σύνθετο περιβάλλον με ποικίλα ερεθίσματα για τα (πολύ) μικρά παιδιά.

-Η τριτοβάθμια εκπαίδευση, που χρειάζεται ακαδημαϊκούς με όραμα, δημιουργική φαντασία σε ισορροπία με ρεαλισμό, καθώς και ανεξάρτητη λειτουργία (ανθρώπους που προάγουν το χώρο στη χώρα μας όπως ο Γιώργος Γιαννής ή που μεταλαμπαδεύουν τις αξίες του χώρου διεθνώς όπως ο Αλέκος Σκαμπαρδώνης, ο Κώστας Αντωνίου κλπ).

-Οι φορείς προαγωγής της γνώσης στο χώρο των μεταφορών όπως το Ινστιτούτο Μεταφορών (με συναδέλφους όπως η Γωγώ Αϋφαντοπούλου, η Μαρία Μποϊλέ κλπ).

-Οι φορείς ανάδειξης της σημασίας της οδικής ασφάλειας και προαγωγής της ανθρώπινης συμπεριφοράς όπως το Ι.Ο.ΑΣ. «Πάνος Μυλωνάς, με την αεικίνητη Βάσω Δανέλλη-Μυλωνά που συντονίζει συναφείς δράσεις σε αξιοθαύμαστο εύρος.

Τους σημερινούς συγκοινωνιολόγους και λοιπούς επιστήμονες και επαγγελματίες του χώρου των μεταφορών στη χώρα μας, έρχεται να συμπληρώσει και, τελικά, διαδεχθεί μία εξαιρετική νέα γενιά με γνώση, παραστάσεις και υπευθυνότητα. Δικαιούμεθα να παραμείνουμε αισιόδοξοι!

**Δημήτρης Φ. Κατσώχης,**

*Π/Μ Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ, MSc Transportation Engineering UC Berkeley CA, USA,  
Μέλος ΔΣ Σ.Ε.Σ. (443), Μέλος ΔΣ Ε.Ε.ΣΥ.Μ.*