

Οι δράσεις του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τη βελτίωση της προσβασιμότητας. Η ομιλία του Γ. Κεφαλογιάννη

2020/07/24 09:26 στην κατηγορία MMM

Τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος των Υποδομών και Μεταφορών μπροστά στο φάσμα της διαφαινόμενης γήρανσης του πληθυσμού, εξέθεσε ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Γιάννης Κεφαλογιάννης στο συνέδριο του «The Economist» με θέμα: «Το Ασημένιο Τσουνάμι: Ξεπερνώντας τα κύματα της γήρανσης του πληθυσμού στη σκιά του Covid-19».

Ο κ. Κεφαλογιάννης αναφέρθηκε στις κυβερνητικές πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην αναβάθμιση του επιπέδου των υποδομών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας, αλλά και στις θεσμικές παρεμβάσεις που υλοποιούνται με στόχο την εφαρμογή νέων τεχνολογιών που θα διευκολύνουν τις μετακινήσεις.

Το κείμενο της ομιλίας του υφυπουργού Μεταφορών

«Η Ελλάδα αντιμετωπίζει ένα δυναμικό, παρατεταμένο και πολύπλοκο δημογραφικό πρόβλημα, ακολουθώντας τη γενικότερη τάση των ευρωπαϊκών κοινωνιών για γήρανση και δημογραφική συρρίκνωση.

Δυστυχώς, στην πατρίδα μας η συγκεκριμένη τάση ενισχύθηκε από τις επιπτώσεις της πολυετούς οικονομικής κρίσης, τη μετανάστευση πολλών νέων στο εξωτερικό, αλλά και τις αδυναμίες στη διαχείριση του μεταναστευτικού, διαχρονικά.

Η σημερινή κυβέρνηση έχει δείξει ότι επιδιώκει την αναστροφή αυτής της τάσης με συγκεκριμένα μέτρα που αποσκοπούν στην αύξηση των γεννήσεων.

Και ο λόγος είναι ότι αν δεν προσανατολιστούμε σε δημόσιες πολιτικές για την ανάσχεση αυτής της ζοφερής προοπτικής, η Ελλάδα σε μερικά χρόνια θα είναι μια εντελώς διαφορετική χώρα.

Τα παιδιά και οι νέοι άνθρωποι θα λιγοστεύουν, ο πληθυσμός σε παραγωγική ηλικία θα μειωθεί δραματικά με τεράστιες κοινωνικές, οικονομικές επιπτώσεις, αλλά και μια

βαθύτερη ανησυχία για την υπόσταση και το μέλλον της χώρας μας.

Όμως, ακόμα κι αν περιορίσουμε τη δημογραφική συρρίκνωση είναι αναπόφευκτο να αποτρέψουμε τη γήρανση του πληθυσμού, την αύξηση του ποσοστού των ανθρώπων που θα ανήκουν στη λεγόμενη τρίτη ή τέταρτη ηλικία.

Γιατί πλέον διατυπώνεται και μια εξαιρετικά ενδιαφέρουσα θεωρία που προβλέπει ότι όσο βαδίζουμε στον 21ο αιώνα θα γνωρίζουμε την περίφημη γενιά των 100 ετών.

Το προσδόκιμο ζωής θα αυξηθεί και θα περάσουμε σε μια άλλη πραγματικότητα που ένας άνθρωπος θα έχει αρκετές μεταβολές στην επαγγελματική, κοινωνική και προσωπική του ζωή.

Το θέμα του συνεδρίου προσφέρεται για μια εκτενή τοποθέτηση, αλλά θα ήθελα να επικεντρωθώ στο ζήτημα των Υποδομών και των Μεταφορών.

Το ερώτημα είναι αν διαθέτει η χώρα μας επαρκείς υποδομές για να εξυπηρετήσει μια κοινότητα ανθρώπων με υψηλό μέσο όρο ηλικίας.

Η απάντηση δεν είναι καταφατική.

Image not found or type unknown



Δεν εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα για όλους στον δημόσιο χώρο, στα κτήρια και στα μέσα μεταφοράς, δεν διαθέτουμε ένα ικανοποιητικό επίπεδο αυτοματοποιημένων συστημάτων μεταφορών και μετακινήσεων, ούτε προσφέρουμε υψηλής ποιότητας υπηρεσίες μεταφορών σε ανθρώπους που έχουν προβλήματα κινητικότητας.

Τουλάχιστον όχι όσες θα θέλαμε και στον βαθμό που θα έπρεπε.

Αντικειμενικά, όταν αναφερόμαστε στη γήρανση του πληθυσμού στο μέλλον, είναι δεδομένο ότι ένα σημαντικό ποσοστό των συνανθρώπων μας θα έχει δυσκολίες στις προσωπικές τους μετακινήσεις.

Αυτή η παραδοχή είναι το πρώτο αναγκαίο βήμα για να σκεφτούμε πώς θα βελτιώσουμε αυτή την εικόνα.

Καταρχάς, πρέπει να ορίσουμε ποιες είναι οι υποδομές που πρέπει να αποκτήσουμε.

Κτήρια, δρόμοι, συστήματα πληροφορικής και αυτοματοποιημένα συστήματα μεταφορών, όπως ενδεχομένως η αυτόνομη οδήγηση.

Πρόσφατα υπήρξε κυβερνητική απόφαση με τις τεχνικές οδηγίες **για την προσαρμογή των υφιστάμενων κτηρίων και υποδομών στην προσβασιμότητα.**

Το δημόσιο θα είναι, πρώτα απ' όλους, υποχρεωμένο πλέον να εξασφαλίζει την πρόσβαση σε ανθρώπους που αντιμετωπίζουν προβλήματα κινητικότητας, να προσφέρει υποδομές που θα διευκολύνουν, τόσο τα ΑμεΑ, όσο και τα άτομα μεγαλύτερης ηλικίας.

Στις αστικές συγκοινωνίες, είμαστε ιδιαίτερα ευτυχείς που εντάχθηκε στο ΕΣΠΑ η προμήθεια και τοποθέτηση **409 ειδικών πλατφορμών σε στάσεις αστικών λεωφορείων και τρόλεϊ του ΟΑΣΑ.**

Θα μπουν σε 156 στάσεις αστικών λεωφορείων και τρόλεϊ για τη διευκόλυνση της πρόσβασης του συνόλου των επιβατών. Σήμερα υπάρχουν τέτοιες πλατφόρμες σε 270 στάσεις.

Ταυτόχρονα, σχεδιάζουμε να ενισχύσουμε τις υπηρεσίες του ηλεκτρονικού εισιτηρίου στις συγκοινωνίες με τη δυνατότητα αγοράς μέσω της τραπεζικής κάρτας.

Αυτό σημαίνει ότι δεν θα χρειάζεται κάποιος να σταθεί στην ουρά.

Ξέρετε, αυτός ένας από τους βασικούς λόγους που ανοίξαμε και πάλι τα εκδοτήρια σε κάποιους σταθμούς του Μετρό, όπως ο Ευαγγελισμός.

Πολλοί επιβάτες μετά την επίσκεψη στο νοσοκομείο ταλαιπωρούνταν γιατί έπρεπε να περιμένουν στην ουρά στο μηχάνημα να εκδώσουν εισιτήριο.

Η τηλεματική βοηθά τους ηλικιωμένους που δεν βλέπουν καλά τον αριθμό του λεωφορείου που έρχεται και ρωτούν ποια είναι η επόμενη στάση.

Αναφέρομαι σε αυτές τις παρεμβάσεις γιατί η γήρανση του πληθυσμού γεννά την ανάγκη να γίνουν φιλικότερες οι πόλεις μας.

Και σε αυτό το πεδίο θα μου επιτρέψτε μου να αναφερθώ σε μια πολύ σημαντική πρωτοβουλία που έχει αναληφθεί από το Υπουργείο μας και πολύ σύντομα θα παρουσιασθεί.

Έχουμε ετοιμάσει ένα νέο θεσμικό πλαίσιο **που απλοποιεί την υλοποίηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.**

Φτιάχνουμε ενιαίους κανόνες, τους οποίους θα ακολουθούν οι Δήμοι και οι Περιφέρειες για να προχωρούν σε αστικές παρεμβάσεις, διεκδικώντας πρόσβαση στα χρηματοδοτικά εργαλεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με καλύτερους όρους.

Αναβάθμιση των συγκοινωνιών με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον και αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, ποδηλατόδρομοι, προσβασιμότητα στο δίκτυο μεταφορών για όλους και μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων.

Image not found or type unknown



Αυτό έχει τεράστια σημασία γιατί προσφέρει τη δυνατότητα σε όλους τους Δήμους της χώρας να βελτιώσουν τις υποδομές τους και να διευκολύνουν την καθημερινότητα των πολιτών.

Έργα που καθίστανται αναγκαία όσο μπαίνουν στην καθημερινότητά μας και τα Μέσα Μικροκινητικότητας.

Γιατί δεν είναι μόνο το ποδήλατο και τα ηλεκτρικά πατίνια. Χιλιάδες συμπολίτες μας, κυρίως μεγάλης ηλικίας ή με προβλήματα κινητικότητας κυκλοφορούν σήμερα με ηλεκτροκίνητα αμαξίδια.

Στο ίδιο θεσμικό πλαίσιο εντάσσουμε τους κανόνες κυκλοφορίας, αλλά και τις προδιαγραφές για όλα αυτά τα οχήματα, που μπήκαν στις πόλεις μας χωρίς να υπάρχει θεσμικό πλαίσιο.

Σήμερα λοιπόν, δεν φιλοδοξούμε να φτιάξουμε απλώς μια νομοθεσία που να βάζει όρια, αλλά να δημιουργήσει το περιβάλλον ώστε να υποδεχούμε τα μέσα μικροκινητικότητας ως μια νέα πραγματικότητα, να καλλιεργήσουμε το έδαφος για τις τεχνολογικές εξελίξεις.

Και αυτό γιατί στο μέλλον, η κινητικότητα θα είναι μια μορφή υπηρεσίας και όχι απλώς μια διαδικασία μεταφοράς προσώπων και αγαθών. Θα περάσουμε σε εξατομικευμένες υπηρεσίες μεταφορών και στις λεγόμενες έξυπνες μετακινήσεις.

Τη Δευτέρα σε μια εκδήλωση του Ινστιτούτου Μεταφορών είχα την ευκαιρία να διαπιστώσω τις δυνατότητες **που προσφέρει η νανοτεχνολογία στην οδική ασφάλεια.**

Με ειδικούς αισθητήρες που μπαίνουν στο οδόστρωμα ο οδηγός του αυτοκινήτου μπορεί να λαμβάνει πληροφορίες για τις κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές συνθήκες σε πραγματικό χρόνο.

Τέτοιες υπηρεσίες θα είναι πολύτιμες σε όλους τους οδηγούς, ίσως περισσότερο σε όσους από εμάς σε λίγα χρόνια θα χρειαζόμαστε μια μικρή βοήθεια στα αντανακλαστικά μας στο τιμόνι.

Ίσως σε λίγα χρόνια να μη μιλάμε για «πώληση οχημάτων», αλλά για την «πώληση της κινητικότητας ως υπηρεσίας», όρος γνωστός ως MaaS (Mobility as a Service).

Συντελείται μια μετάβαση στην «οικονομία της πλατφόρμας» και από μια άποψη, τα σύγχρονα οχήματα είναι «συνδεδεμένες συσκευές».

Ο δικός μας ρόλος, λοιπόν, είναι να αρχίσουμε σήμερα μια μεθοδική προσπάθεια ώστε η ελληνική πολιτεία να μπορεί να υιοθετεί τις τεχνολογικές εξελίξεις και να προσαρμόζει τις υποδομές της στις ανάγκες ενός πληθυσμού που θα έχει μεγαλύτερη ηλικία.

Τέλος, θα πρέπει να έχουμε κατά νου όχι μόνο τον γηγενή πληθυσμό. Η Ελλάδα δέχεται εκατομμύρια επισκέπτες κάθε χρόνο, πολλοί από τους οποίους ανήκουν στην τρίτη ηλικία. Επίσης, πολλοί συνταξιούχοι από το εξωτερικό επιλέγουν να κάνουν δεύτερη πατρίδα τους την Ελλάδα, αγοράζοντας σπίτι εδώ και αυτός ο πληθυσμός πρόκειται να αυξηθεί με τα ειδικά κίνητρα που προσφέρει η κυβέρνηση σήμερα.

Η επιλογή της τοποθεσίας μπορεί να γίνει με κριτήριο τις υποδομές της περιοχής, αν υπάρχει δρόμος, νοσοκομείο ή μέσα μεταφοράς.

Αυτό είναι το περιβάλλον που διαμορφώνεται και αυτός είναι ο λόγος που σχεδιάζουμε υποδομές και μεταφορικά συστήματα για το αύριο».