

عنوان:

استفاده از خودرو شخصی، حمل و نقل عمومی و یا پیاده روی و تردد با دوچرخه در بحران کرونا؟

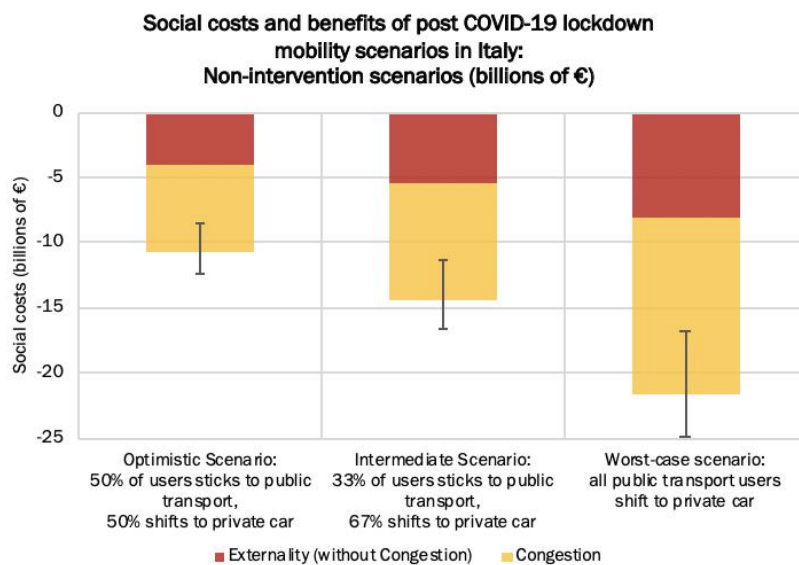
مهندسين مشاور رهيافت



راهکاری برای بازنگری در حل مشکلات حمل و نقلی در زمان پاندمی ویروس کرونا در ایتالیا

در اولین گام بعد از بازگشایی و خارج شدن شهرها و ایالات از قرنطینه، استفاده از حمل و نقل عمومی مورد بررسی قرار گرفت: اکثر کارشناسان مشاهده کردند که تقاضا و عرضه حمل و نقل به میزان قابل توجهی کاهش یافته است، زیرا مردم از حضور در محیط‌های بسته و شلوغ پرهیز می‌کنند. همچنین اپراتورها سعی می‌کنند محدودیت‌های فاصله اجتماعی را با کاهش ظرفیت وسایل نقلیه تضمین کنند. از این رو ۲۰ تا ۲۵ درصد ظرفیت اتوبوس‌ها و ترامواها قابل استفاده است. برای قطارها این رقم بیشتر و نزدیک به ۵۰٪ می‌باشد. شکی نیست که تعداد زیادی از مسافران که برای کار سفر می‌کنند و یا برای خرید مواد غذایی به بیرون می‌روند، پس از تابستان و بازگشایی مدارس ناچار به تغییر روش حمل و نقل می‌شوند. حال در اینجا این سوال مطرح می‌شود که کدام مد حمل و نقل مورد استقبال قرار می‌گیرد؟ و عواقب این تغییر در جامعه چه پیامدهایی را خواهد داشت؟

در Decisio^۱، یک مدل ساده از bikonomics برای مقایسه دو مجموعه سناریو از حمل و نقل پاک در ایتالیا راه‌اندازی شد که به تدریج در ماه مه شروع به کار می‌کند. به طور خلاصه، سناریوهای "عدم مداخله" با سناریوهای "سیاست‌های پس از COVID" مقایسه شد. در اولین سناریوها، کسری متغیر از کاربران حمل و نقل عمومی به سمت ماشین‌های شخصی سوق پیدا می‌کند. در این مدل ما بین اثرات ترافیکی و سایر اثرات اجتماعی نظیر سلامتی، آلودگی هوا، شرایط اقلیمی، ایمنی و ... تمایز قائل شده‌است. نتایج اولین سناریوها در شکل زیر نشان داده شده است.

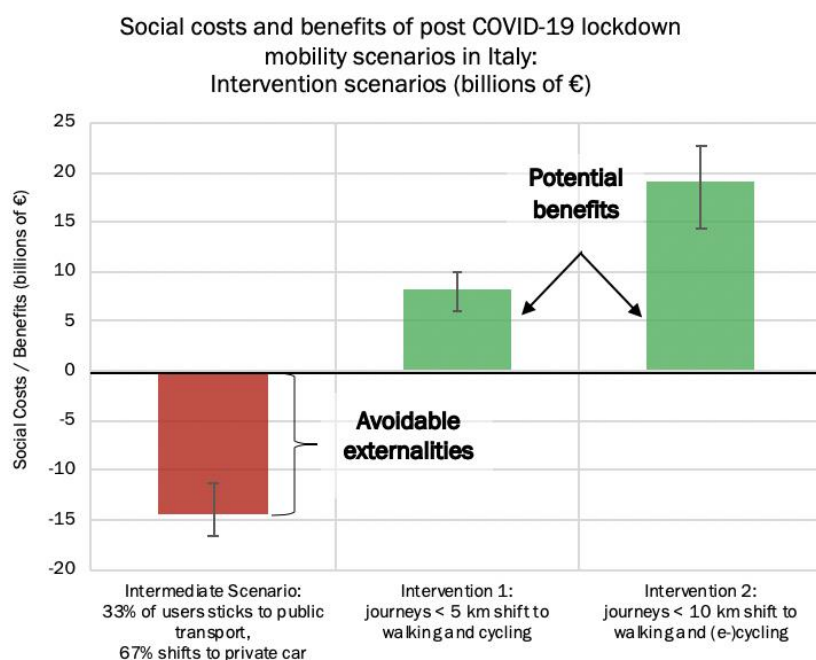


هزینه‌ها و منافع اجتماعی سناریوهای حمل و نقلی در زمان پاندمی ویروس کرونا در ایتالیا (سناریوهای اول)-استفاده از حمل و نقل عمومی و خودروهای شخصی

با کاهش درصد سفرهای حمل و نقل عمومی و افزایش سفرهای اتومبیل، هزینه‌های اجتماعی افزایش می‌یابد و مهم‌ترین آن‌ها مربوط به ایجاد و شدت ترافیک است. در سناریوی میانی، با انتقال ۶۷٪ از سفرها به خودروهای

^۱ یک شرکت مشاوره‌ای است که با مشاوران متخصص در زمینه خود، رویکرد تازه و صادقانه‌ای را به مشتریان ملی و بین‌المللی خود ارائه می‌دهد.

شخصی، هزینه‌های اجتماعی در حدود ۱۵ میلیارد یورو در سال افزایش می‌یابد. در مجموعه سناریوهای دوم، تحلیل شد که اگر دولت‌های ملی و محلی در تشویق جامعه به دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی مشارکت کنند چه اتفاقی می‌افتد! با در نظر گرفتن سناریوی "میانی" که در بالا به عنوان نقطه شروع نشان داده شده است (۳۳٪ از کاربران به حمل و نقل عمومی پایبند هستند)، در مرحله اول، تمام سفرهای باقی مانده زیر ۵ کیلومتر با پیاده‌روی و دوچرخه سواری انجام می‌شوند. در مرحله دوم، تمام سفرهای زیر ۱۰ کیلومتر با پیاده‌روی و استفاده از دوچرخه‌های برقی انجام می‌شوند. نتایج این مجموعه دوم از سناریوها در شکل زیر نشان داده شده است.



هزینه‌ها و منافع اجتماعی سناریوهای حمل‌ونقلی در زمان پاندمی ویروس کرونا در ایتالیا (سناریوهای دوم)- پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری

این سناریو اولاً به دلیل اجتناب از عوامل بیرونی مداخله‌گر و دوم به دلیل مزایای سلامتی ناشی از افزایش فعالیت بدنی و اثرات ناشی از آن، شامل افزایش امید به زندگی، جلوگیری از ابتلا به بیماری، افزایش بهره‌وری نیروی کار و کاهش هزینه‌های پزشکی، بسیار درآمدزا می‌باشد. در سناریوی دوم، این منافع تقریباً به ۲۰ میلیارد یورو در سال می‌رسد. البته تصدیق شده که هر دو مجموعه سناریو برآوردی هستند، اما آن‌ها برای نشان دادن تفاوتی که در تصمیمات سیاست شهری می‌توانند ایجاد کنند، ساخته شده‌اند. در حقیقت، ترکیبی از این دو سناریو می‌تواند به واقعیت نزدیک باشد: برخی از افراد به سمت استفاده از وسایل نقلیه شخصی سوق پیدا می‌کنند و برخی دیگر به احتمال زیاد به پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری می‌پردازند. با این حال با وجود اینکه امکان دارد تعداد سفرهای روزانه به دلیل دورکاری به حداقل برسد، سناریو پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری می‌تواند سهم عمده‌ای از سفرهای روزانه را به خود اختصاص دهد که دارای تأثیرات مثبت اجتماعی قابل توجهی نیز است که می‌تواند برای رونق‌گیری مجدد اقتصاد و حفظ فاصله اجتماعی برای کل جامعه سودمند باشد. این یک نمونه خوب از چگونگی استفاده از **bikenomics** برای ارائه بینش و کمک به تصمیم‌گیرندگان است که سیاست‌های خود را برای عموم مردم توضیح

دهند.