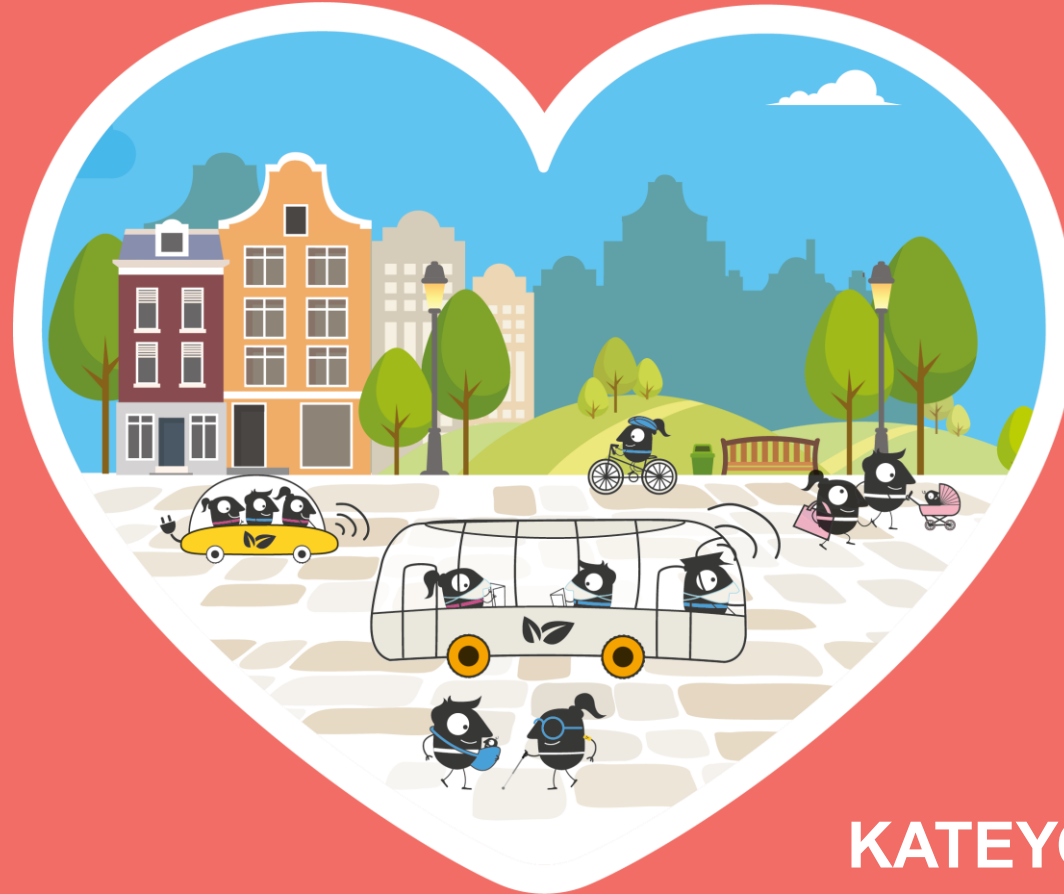


ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

16-22 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2021

Μετακινούμαστε με μέσα φιλικά στο περιβάλλον. Μένουμε υγιείς.



ΘΕΜΑΤΙΚΣ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΣ



#MobilityWeek



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. Είμαστε Υγιείς και Ασφαλείς με τη Βιώσιμη Κινητικότητα

Η **ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ** είναι ζωντανή και δυνατή

Πώς μπορείτε να συμμετάσχετε;

20 χρόνια **ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

Συσχέτιση με άλλες πρωτοβουλίες της ΕΕ

Τα θέματα της φετινής χρονιάς

2. Ψυχική υγεία

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΙ

Η ενεργή κινητικότητα επηρεάζει σημαντικά την υγεία

Οικονομικά προσιτές μεταφορές για κοινωνική ένταξη & συμμετοχή

Χώροι αναψυχής σε αστικά περιβάλλοντα

Καταπολέμηση της ηχορύπανσης & της ατμοσφαιρικής ρύπανσης

ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

Παροχή χώρου

Η πόλη των 15 λεπτών

Στρατηγικές για τη μείωση της ηχορύπανσης & της ατμοσφαιρικής ρύπανσης

3. Φυσική υγεία

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΙ

Ποιότητα του αέρα

Ενεργή κινητικότητα

Μικρο-κινητικότητα

ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

Μείωση εκπομπών στο κέντρο των πόλεων

Περιορισμός της πρόσβασης των αυτοκινήτων στο κέντρο των πόλεων

Συνδυασμός μέτρων στο πλαίσιο ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMP)

Απελευθέρωση χώρου για την ενεργή κινητικότητα

Ενθάρρυνση της ενεργού κινητικότητας

4. Μέτρα ασφαλείας

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΙ

Ενίσχυση της ασφάλειας για τα άτομα με αναπηρία

Ενίσχυση της οδικής ασφάλειας

Ασφάλεια ποδηλατών και πεζών

Κανονισμός για την ασφάλεια των ηλεκτρικών πατινιών

ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

Προσοχή στις ευάλωτες ομάδες

Αύξηση της ευαισθητοποίησης μέσω της αλλαγής της οπτικής γωνίας

Ανοιχτή ανταλλαγή απόψεων με άτομα με αναπηρίες για την ενίσχυση της ενσυναίσθησης

Πεζοδρόμηση

Αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας και μείωση των αστικών ορίων ταχύτητας

5. Αντιμετώπιση της πανδημίας του COVID-19

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΙ

Ανάκτηση της εμπιστοσύνης στα μέσα μαζικής μεταφοράς

Μετάβαση στην ενεργή κινητικότητα

Βελτιώσεις στην ποιότητα του αέρα

ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

Μέτρα ασφαλείας στα μέσα μαζικής μεταφοράς

Ενεργή κινητικότητα κατά τη διάρκεια της πανδημίας του COVID-19

Ταχεία διαδικασία εφαρμογής των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Συγγραφείς

POLIS Network: Cities and Regions for transport innovation

Balázs Németh BNemeth@polisnetwork.eu

Niklas Schmalholz NSchmalholz@polisnetwork.eu

1

Είμαστε Υγιείς και Ασφαλείς με τη Βιώσιμη Κινητικότητα

Το θέμα της ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ για το έτος 2021 είναι 'Είμαστε Υγιείς και Ασφαλείς με τη Βιώσιμη Κινητικότητα'. Η επιλογή για το φετινό θέμα αποτίει φόρο τιμής στις δυσκολίες που βίωσε η Ευρώπη - και ο κόσμος - καθ' όλη τη διάρκεια της πανδημίας του COVID-19. Αντικατοπτρίζει, επίσης, τις δυνατότητες για αλλαγή που προκύπτουν από αυτή την πρωτοφανή υγειονομική κρίση στην Ευρώπη.

Οι πόλεις και οι δημοτικές αρχές κατέφυγαν σε δημιουργικούς, ανθεκτικούς τρόπους αντιμετώπισης της πανδημίας. Φέτος, η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ γιορτάζει την ανθεκτικότητα και τα επιτεύγματα των πόλεων, και παράλληλα στοχεύει στη διατήρηση αυτής της δυναμικής. Οι τάσεις που ξεκίνησαν πέρυσι, όπως η αυξημένη ενεργή κινητικότητα και η χρήση κινητικότητας χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών ρύπων χρήζουν περαιτέρω προώθησης.



Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑ ΔΑΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ είναι ζωντανή και δυνατή

Παρόλο που οι ανησυχίες για την πανδημία του COVID-19 απασχόλησαν σε σημαντικό βαθμό τις υπηρεσίες μεταφορών, τους δημοτικούς αξιωματούχους, τις περιφερειακές διοικήσεις και τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑ ΔΑΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ σημείωσε το 2020 τον δεύτερο μεγαλύτερο αριθμό εγγραφών, με τη συμμετοχή σχεδόν 3.000 μικρών και μεγαλύτερων δήμων από 53 χώρες. Επί του παρόντος, στόχος της εκστρατείας είναι να κινητοποιήσει όλους τους προηγούμενους και μελλοντικούς συμμετέχοντες, ώστε να λάβουν μέρος στην ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑ ΔΑΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ που μετρά το εικοστό έτος της, με το φετινό σλόγκαν να είναι 'Μετακινούμαστε με μέσα φιλικά στο περιβάλλον. Μένουμε υγιείς'. Οι άνθρωποι παροτρύνονται να παραμείνουν σωματικά και ψυχικά υγιείς ενώ εξερευνούν την ομορφιά της πόλης, της περιοχής ή της χώρας τους και να δείξουν ενδιαφέρον για το περιβάλλον και την υγεία των άλλων κατά την επιλογή του τρόπου μετακίνησής τους.

Πώς μπορείτε να συμμετάσχετε;

Οι τοπικές αρχές, τα εκπαιδευτικά ιδρύματα, οι επιχειρήσεις και οι μη κυβερνητικές οργανώσεις (ΜΚΟ) μπορούν να λάβουν μέρος στην ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑ ΔΑΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ με διάφορους τρόπους. Μπορείτε να συμμετάσχετε κατά τη διάρκεια της βασικής εβδομάδας της εκστρατείας μεταξύ 16 και 22 Σεπτεμβρίου και να υποβάλετε τη ΔΡΑΣΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ σας που θα σχετίζεται με πρωτοβουλίες βιώσιμης κινητικότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Ανεξαρτήτως της δραστηριότητάς σας στο πεδίο της υγιούς, ασφαλούς και βιώσιμης κινητικότητας, κοινοποιήστε τα νέα σας στα μέσα

κοινωνικής δικτύωσης και επισημάνετε με tag τη γραμματεία της εκστρατείας για να μας κρατάτε ενήμερους. Παρακολουθήστε τη διαδικτυακή τοποθεσία της εκστρατείας (www.mobilityweek.eu) και τα επίσημα κανάλια στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης Facebook και Twitter και Instagram.

Ο δήμος, η επιχείρηση ή η ΜΚΟ σας σημείωσαν κάποιο υποδειγματικό και ξεχωριστό επίτευγμα στον τομέα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας; Μπορείτε να βραβευτείτε για το εξαιρετικό έργο σας στο πλαίσιο της εκστρατείας για την ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑ ΔΑΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ. Η δική σας ΔΡΑΣΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ θα μπορούσε να συμπεριληφθεί σε κάποιο διαδικτυακό σεμινάριο σε επίπεδο ΕΕ και σε κάποιον διαγωνισμό στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, ώστε να προσεγγίσει ένα ακόμα μεγαλύτερο κοινό.

Σας παροτρύνουμε, επίσης, να δηλώσετε συμμετοχή στα ετήσια Βραβεία Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας: τα Βραβεία ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ για μικρούς και μεγαλύτερους δήμους, το Βραβείο για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Βραβείο SUMP) και το Ευρωπαϊκό Βραβείο Αστικής Οδικής Ασφάλειας. Τα Βραβεία της ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ για μικρούς και μεγαλύτερους δήμους αναδεικνύουν τα ξεχωριστά επιτεύγματα των μικρών και μεγαλύτερων δήμων κατά τη διάρκεια της βασικής εβδομάδας της εκστρατείας (16-22 Σεπτεμβρίου). Το Βραβείο SUMP αναγνωρίζει την αριστεία στον σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας βάσει των οδηγιών SUMP της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Το Ευρωπαϊκό Βραβείο Αστικής Οδικής Ασφάλειας τιμά τα υποδειγματικά και καινοτόμα επιτεύγματα των τοπικών αρχών αναφορικά με τη δημιουργία ενός ασφαλέστερου αστικού περιβάλλοντος. Περισσότερες πληροφορίες διατίθενται στη διαδικτυακή τοποθεσία της εκστρατείας.



Φέτος, κάνουμε μια αναδρομή στις δύο επιτυχημένες δεκαετίες μιας πανευρωπαϊκής εκστρατείας που εξακολουθεί να υποστηρίζει τοπικές πρωτοβουλίες στην προσπάθειά τους να καταστήσουν τις πόλεις πιο ασφαλείς, πιο πράσινες, πιο συμμετοχικές και πιο προσβάσιμες.

Από την αρχή της χιλιετίας, χιλιάδες οργανισμοί, επιχειρήσεις, ΜΚΟ, μικροί και μεγαλύτεροι δήμοι έχουν συμμετάσχει στην ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑ ΔΑΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ προκειμένου να βελτιώσουν το αστικό περιβάλλον. Στην αρχή αυτής της διαδρομής, η ΕΕ αποτελούνταν από μόλις 15 κράτη μέλη. Η ηλεκτρονική αγορά εισιτηρίων αποτελούσε μια καινοτόμο ιδέα και τα έξυπνα τηλέφωνα ή το διαδίκτυο των κινητών συσκευών υπήρχαν μόνο στα πιο τρελά μας όνειρα. 20 χρόνια αργότερα, μπορούμε να ταξιδεύουμε σε πόλεις μέσω μιας μοναδικής πληρωμής χρησιμοποιώντας λύσεις κινητικότητας ως υπηρεσία (MaaS) ή να μισθώνουμε ένα ταξί πατώντας απλώς ένα κουμπί σε κάποια εφαρμογή έξυπνου τηλεφώνου. Εναλλακτικά, μπορούμε να μετακινηθούμε με ένα κοινόχρηστο ηλεκτρικό πατίνι. Μπορούμε να πλοηγηθούμε μέσω μιας εφαρμογής χάρτη με ενεργοποιημένο GPS, ενώ απολαμβάνουμε συνεχή ροή μουσικής μέσω ασύρματων ακουστικών σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, καταβάλλοντας μόλις ένα μικρό μέρος του προηγούμενου κόστους. Παρόλο που η τεχνολογία έχει αλλάξει τις ζωές όλων σε ό,τι αφορά την αστική κινητικότητα, οι προκλήσεις που συνδέονται με τη ρύπανση και την ασφάλεια και βιώσιμη κινητικότητα παραμένουν οι ίδιες.

Follow the campaign:   



Συσχέτιση με άλλες πρωτοβουλίες της ΕΕ

Ενώ η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ **ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ** διεξάγεται στις 16-22

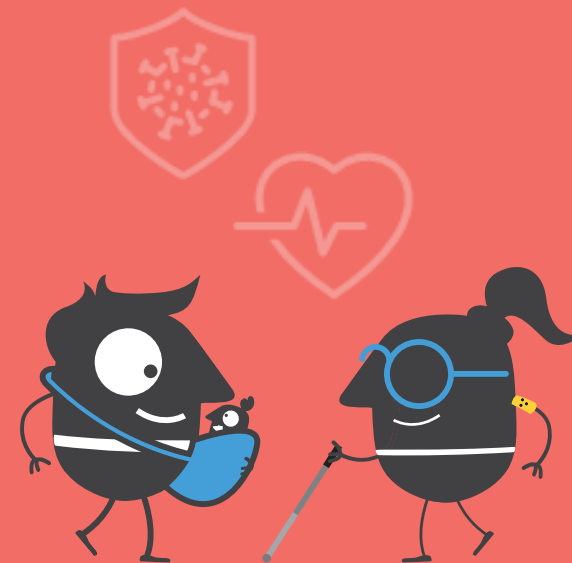
Σεπτεμβρίου κάθε χρόνο, και άλλες σημαντικές ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του ευρωπαϊκού ετήσιου κύκλου, όπως η Ευρωπαϊκή Πράσινη Εβδομάδα, η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Βιώσιμης Ενέργειας, οι Ευρωπαϊκές Ημέρες Έρευνας & Καινοτομίας, το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων, η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Αθλητισμού και η συναφής εκστρατεία HealthyLifestyle4All, καθώς και η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Ενεργού και Υγιούς Γήρανσης. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ **ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ** θα δημοσιεύσει υποδειγματικές **ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ** στην αρχική σελίδα της εκστρατείας και στα κανάλια μέσω κοινωνικής δικτύωσης που σχετίζονται με αυτές τις ευρωπαϊκές θεματικές εκστρατείες.

Η εν λόγω ευρωπαϊκή πρωτοβουλία υποστηρίζει τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς ως μια αποτελεσματική, οικονομικά προσιτή και χαρακτηριστική από χαμηλές εκπομπές ρύπων λύση κινητικότητας για όλους. Αυτή η σταθερή πεποίθηση απεικονίστηκε στο βίντεο

#LovePublicTransport που κυκλοφόρησε στο απόγειο της πανδημίας του COVID-19. Κατά συνέπεια, η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ **ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ** συνδέεται στενά με το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων 2021, καθώς ο κοινός στόχος είναι η παρότρυνση των ατόμων να κινούνται με πιο βιώσιμα μέσα. Ο σιδηρόδρομος είναι ένας από τους πιο ασφαλείς και βιώσιμους τρόπους μετακίνησης σε ολόκληρη την ήπειρο. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ **ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ** ενθαρρύνει τους συμμετέχοντες μικρούς και μεγαλύτερους δήμους να κάνουν τη σύνδεση με το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμου και να προωθήσουν τα ταξίδια με το τρένο κατά τη διάρκεια της εβδομάδας διεξαγωγής της εκστρατείας. Η εκστρατεία μας παροτρύνει επίσης τους μικρούς και μεγαλύτερους δήμους να υπογράψουν το Ευρωπαϊκό Σύμφωνο για το Κλίμα και να οικοδομήσουν από κοινού μια πιο πράσινη Ευρώπη. Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, το Σύμφωνο παρέχει μια πλατφόρμα για ανταλλαγή πληροφοριών, συζήτηση και δράση για την κλιματική κρίση, καθώς και για την παροχή υποστήριξης προκειμένου να υπάρξει ανάπτυξη και ενοποίηση των ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών και των κινημάτων για το κλίμα.

Τα θέματα της φετινής χρονιάς

Στο πλαίσιο του φετινού θέματος με τίτλο 'Είμαστε Υγείς και Ασφαλείς με τη Βιώσιμη Κινητικότητα', τα τέσσερα κεντρικά ζητήματα είναι η ψυχική & σωματική υγεία, η ασφάλεια και η αντιμετώπιση της πανδημίας του COVID-19. Στο παρακάτω έγγραφο, θα βρείτε μια συνοπτική παρουσίαση γεγονότων και αριθμών, καθώς και παραδειγμάτων βέλτιστων πρακτικών που σχετίζονται με κάθε ένα από αυτά τα ζητήματα. Δεν είναι τυχαίο ότι η ψυχική υγεία είναι ζήτημα που συνιστά προτεραιότητα, καθώς η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ **ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ** τάσσεται υπέρ της μεγαλύτερης εστίασης στη σχέση μεταξύ ψυχικής υγείας και αστικής κινητικότητας, ένα θέμα που άρχισε να αποκτά ολοένα μεγαλύτερη σημασία κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Ένα άλλο ζήτημα που συνιστά προτεραιότητα είναι η σωματική υγεία που περιλαμβάνει τις επιπτώσεις της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, καθώς και τα οφέλη της ενεργού κινητικότητας. Το ζήτημα της ασφάλειας υπογραμμίζει τις πρόσφατες εξελίξεις σχετικά με την ασφάλεια των μεταφορών, την ενσωμάτωση των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα και τα εκτεταμένα μέτρα οδικής ασφάλειας στο αστικό περιβάλλον. Η ανταπόκριση των δημοτικών αρχών απέναντι στην πανδημία του COVID-19 επισημαίνεται επίσης σε αυτή την ενότητα, εστιάζοντας στα θετικά της πανδημίας σε ό,τι αφορά την αστική κινητικότητα και τη σημασία της ανάκτησης της εμπιστοσύνης στα μέσα μαζικής μεταφοράς.



2 Ψυχική υγεία

ΣΤΟΙΧΕΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΙ

Η ψυχική υγεία αποτελεί ένα από τα βασικά ζητήματα του αντικειμένου που εξετάζεται φέτος και δίνει έμφαση σε μια πτυχή που συχνά παραβλέπεται: οι μεταφορές μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά την κατάσταση της ψυχικής υγείας και της ευημερίας των ατόμων.

Η ψυχική υγεία επιτρέπει στα άτομα να συνδεθούν και να διατηρήσουν σχέσεις με τους άλλους, να έχουν πρόσβαση σε επαγγελματικές και εκπαιδευτικές ευκαιρίες καθώς και σε δραστηριότητες ψυχαγωγίας σε χώρους εκτός σπιτιού, ενώ τους προσφέρει και μεγαλύτερη ευελιξία. Επιτρέπει έναν ενεργό τρόπο ζωής για τα ηλικιωμένα άτομα στο πλαίσιο της κοινότητάς τους και, σύμφωνα με τις έρευνες, οι φιλικές προς τους ηλικιωμένους πολιτικές μεταφορών (όπως οι δωρεάν κάρτες λεωφορείων) συνδέονται με την αύξηση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς από τους ηλικιωμένους και τη μείωση των συμπτωμάτων κατάθλιψης και του αισθήματος της μοναξιάς. Αυτό επισημάνθηκε ως σημαντικός παράγοντας κατά τη διάρκεια της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Ενεργού και Υγιούς Γήρανσης. Επιπλέον, έχει καταδειχθεί ότι οι πιο σύντομοι χρόνοι μεταφοράς βελτιώνουν την ευεξία, ενώ οι μετακινήσεις που διαρκούν μεταξύ 60 και 90 λεπτών έχουν τον πλέον αρνητικό αντίκτυπο στην ευεξία.

Το άγχος λόγω του συνωστισμού ή των ελλιπών πληροφοριών για τα δρομολόγια μπορούν να οδηγήσουν σε επιδείνωση της ψυχικής κατάστασης. Η δυνατότητα μετακίνησης διαδραμάτιζε ανέκαθεν σημαντικό ρόλο για μια υγιή και ικανοποιητική ζωή. Στον απόηχο της πανδημίας, οι πόλεις πρέπει να εργαστούν ακόμη πιο σκληρά για τη δημιουργία αστικών περιοχών όπου οι κάτοικοι μπορούν να κινούνται βιώσιμα και με ασφάλεια όποτε το επιθυμούν.



Οι μετακινήσεις που διαρκούν μεταξύ 60' και 90' έχουν τον πλέον αρνητικό αντίκτυπο στην ευημερία



Η ενεργή κινητικότητα επηρεάζει σημαντικά την υγεία

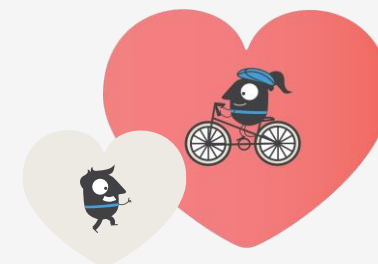
Εκτός από την ενίσχυση της υγείας των πολιτών, η ποδηλασία και το περπάτημα έχουν φοβερά ευεργετική επίδραση και στον νου. Αρκετές μελέτες δείχνουν ότι η ενεργή κινητικότητα μειώνει την κατάθλιψη, το άγχος και άλλα προβλήματα ψυχικής υγείας. Η άσκηση μέσω του περπατήματος ή της ποδηλασίας αυξάνει την κυκλοφορία του αίματος, απελευθερώνει ενδορφίνες και μειώνει γενικά τα επίπεδα του στρες. Ακόμη και ένας τριαντάλεπτος περίπατος ή μια βόλτα με το ποδήλατο μπορούν να συμβάλουν στην ενίσχυση της ψυχικής υγείας. Μπορούν να βελτιώσουν τη γενικότερη διάθεση καθώς και την ποιότητα του ύπνου και να μειώσουν το στρες, το άγχος και την κόπωση. Τα άτομα που είναι σωματικά ενεργά έχουν έως 30% μειωμένες πιθανότητες να παρουσιάσουν κατάθλιψη, ενώ η διατήρηση σε ενεργή κατάσταση βοηθά τους πάσχοντες από κατάθλιψη να αναρρώσουν.

Οι πόλεις που υποστηρίζουν τις εκστρατείες ποδηλασίας και περιπάτου παρουσιάζουν αυξημένους δείκτες ευτυχίας, υγείας, μόρφωσης και οικονομικής σταθερότητας. Αυτοί οι δείκτες σχετίζονται κυρίως με τον τρόπο ζωής των ατόμων που χρησιμοποιούν συχνά βιώσιμους και υγιείς τρόπους μεταφοράς στην καθημερινότητά τους. Οι περισσότερες τοπικές αρχές που κατανοούν τη σημασία της ενσωμάτωσης της ενεργού κινητικότητας στον τοπικό σχεδιασμό κινητικότητας υιοθετούν και άλλες καινοτόμες κοινωνικές προσεγγίσεις. Οι κάτοικοι των πόλεων όπου η ποδηλασία και το περπάτημα είναι δημοφιλή μπορούν να συνδεθούν και να κοινωνικοποιηθούν με άλλα άτομα που συμμερίζονται αυτές τις απόψεις. Η ποδηλασία και το περπάτημα συμβάλλουν στην ενίσχυση του κοινωνικού πνεύματος και του αισθήματος ενότητας.

Οικονομικά προσιτές μεταφορές για κοινωνική ένταξη & συμμετοχή

Το αυξανόμενο και απρόσιτο κόστος ζωής στις πόλεις οδηγεί στην ανάπτυξη υποβαθμισμένων μητροπολιτικών περιοχών και των περιβαλλόντων χώρων. Τα προάστια που εξαρτώνται, όσον αφορά την πρόσβαση, αποκλειστικά από τη χρήση του αυτοκινήτου μπορούν να οδηγήσουν σε περιθωριοποίηση τα άτομα που δεν διαθέτουν οχήματα - ιδίως τους νέους και τους ηλικιωμένους. Η κοινωνική απομόνωση και η έλλειψη κοινοτικής διαδραστικότητας συνδέονται με προβλήματα υγείας. Η έρευνα αποκαλύπτει ένα σαφή και σημαντικό συσχετισμό μεταξύ των επιπέδων μετακίνησης/δραστηριότητας και του κινδύνου κοινωνικού αποκλεισμού. Η βελτίωση της κινητικότητας πιθανότατα θα συμβάλει στη μείωση του κινδύνου κοινωνικού αποκλεισμού. Η βελτίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς με τη δημιουργία νέων δρομολογίων είναι υποτιμημένη και το συνολικό κοινωνικό όφελος που μπορούν να προσφέρουν οι δημόσιες συγκοινωνίες αξίζει μεγαλύτερη αναγνώριση. Σύμφωνα με συστάσεις του δικτύου C40 Cities (ενός παγκόσμιου δικτύου πόλεων με κοινή προσέγγιση για το κλίμα, με στόχο τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη), οι πόλεις θα πρέπει να εφαρμόσουν μια δικτυωμένη προσέγγιση, ώστε να δημιουργήσουν ένα οικονομικά προσιτό και προσβάσιμο σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας εξετάζοντας τον φυσικό σχεδιασμό, μια ολοκληρωμένη πολιτική για τα εισιτήρια και τις ολοκληρωμένες λειτουργίες. Οι έρευνες δείχνουν ότι τα άτομα που αξιολογούν τις δημόσιες συγκοινωνίες ως 'καλές' είναι σχεδόν τρεις φορές πιθανότερο σε σχέση με τα άτομα που τις αξιολογούν ως 'κακές' να μπορέσουν να έχουν πρόσβαση σε δημόσιες υπηρεσίες όπως η υγεία, τα σούπερ μάρκετ ή η εκπαίδευση. Είναι επίσης λιγότερο πιθανό να αναφέρουν συναισθήματα άγχους και απογοήτευσης από τη ζωή ή να αντιμετωπίζουν προβλήματα ψυχικής υγείας

Εκτός από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, η ενεργή και μη μηχανοκίνητη δημόσια συγκοινωνία μπορεί να συμβάλει στην ενίσχυση της κοινωνικής ένταξης και της ευημερίας. Οι γειτονιές που είναι φιλικές για τους πεζούς ενθαρρύνουν το περπάτημα και την ποδηλασία, καθιστώντας δυνατή τη μεγαλύτερη επικοινωνία μεταξύ των γειτόνων και αυξάνοντας την αίσθηση της κοινότητας στους κατοίκους, παρέχοντας, έτσι, οφέλη σε επίπεδο σωματικής αλλά και ψυχικής υγείας.



Ακόμα και 30' λεπτά μετακίνησης με τα πόδια ή ποδήλατο ημερησίως μπορεί να βοηθήσει στην ενίσχυση της ψυχικής υγείας

Χώροι αναψυχής σε αστικά περιβάλλοντα (πάρκα, χώροι πρασίνου, ζώνες για τους πεζούς και ζώνες χωρίς αυτοκίνητα)

Οι έρευνες οδηγούνται σταθερά στη διαπίστωση ότι υπάρχει σύνδεση μεταξύ των χώρων πρασίνου και της καλής ψυχικής υγείας και ευημερίας. Σύμφωνα με έρευνα που έγινε σε 10.000 άτομα στο Ην. Βασίλειο, οι κοινότητες που κατοικούν σε πιο πράσινες αστικές περιοχές ήταν πιο πιθανό να αναφέρουν χαμηλότερα επίπεδα ψυχικής δυσφορίας και υψηλότερα επίπεδα ευημερίας, κατόπιν προσαρμογής των διαπιστώσεων σύμφωνα με τις κοινωνικοοικονομικές αποκλίσεις σε ατομικό και περιφερειακό επίπεδο.

02. <https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/>
03. <https://www.walkingforhealth.org.uk/get-walking/why-walk/healthy-minds>
04. <https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/>
05. <http://bic.asn.au/information-for-moving-people/social-inclusion-and-public-transport>
06. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-make-public-transport-an-attractive-option-in-your-city?language=en_US
07. [Access to Transport and Life Opportunities \(publishing.service.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/publications/access-to-transport-and-life-opportunities)
08. https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health

Το Κέντρο Ψυχικής Υγείας και Αστικού Σχεδιασμού στο Ην. Βασίλειο εντοπίζει τέσσερις βασικά πεδία ευκαιριών για την ψυχική υγεία που συνοψίζονται με το ακρωνύμιο GAPS: Πράσινοι χώροι, ενεργοί χώροι, θετικοί κοινωνικοί χώροι και ασφαλείς χώροι (Green places, Active places, Prosocial places, and Safe places). Υπάρχει μια σαφής σύνδεση μεταξύ των προσβάσιμων χώρων πρασίνου και της καλής ψυχικής υγείας και ευημερίας. Οι περιοχές πρασίνου σε κοντινή απόσταση από την κατοικία των ατόμων μπορούν να βελτιώσουν τη διάθεση και να ενεργήσουν ως κίνητρο για άσκηση και φυσική επικοινωνία. Οι άνθρωποι θα πρέπει να έχουν σταθερή, τακτική έκθεση στους αστικούς χώρους πρασίνου κατά τη διάρκεια της καθημερινής ρουτίνας, με χαρακτηριστικά όπως ζώνες χαμηλών εκπομπών ρύπων, μείωση χώρων στάθμευσης μέσω της μετατροπής τους σε χώρους πρασίνου και μεγαλύτερους χώρους για τους πεζούς όπου ένα άτομο θα μπορεί να ασκηθεί και να κοινωνικοποιηθεί.



Οι κοινότητες που ζουν σε πιο πράσινες αστικές περιοχές είναι πιο πιθανό να αναφέρουν χαμηλότερη ψυχική δυσφορία και υψηλότερα επίπεδα ευεξίας

Καταπολέμηση της ηχορύπανσης & της ατμοσφαιρικής ρύπανσης

«Ο υπερβολικός θόρυβος βλάπτει σοβαρά την υγεία του ανθρώπου και επηρεάζει τις καθημερινές του δραστηριότητες στο σχολείο, την εργασία, το σπίτι και κατά τη διάρκεια των ελεύθερου χρόνου του. Μπορεί να προκαλέσει διαταραχές ύπνου, καρδιαγγειακά και ψυχοσωματικά προβλήματα, να μειώσει την απόδοση και να εξωθήσει σε αντιδράσεις ενόχλησης και αλλαγές στην κοινωνική συμπεριφορά» - σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας. Το 20% του πληθυσμού της Ευρώπης είναι εκτεθειμένο μακροπρόθεσμα σε στάθμες θορύβου που είναι επιβλαβείς για την υγεία. Το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί σε πάνω από 100 εκατομμύρια άτομα στην Ευρώπη. Πάνω από 1,6 εκατομμύρια έτη υγιούς ζωής χάνονται κάθε χρόνο λόγω της ηχορύπανσης, που συνιστά το δεύτερο μεγαλύτερο περιβαλλοντικό πρόβλημα στην Ευρώπη μετά την ατμοσφαιρική ρύπανση. Ένας στους πέντε Ευρωπαίους εκτίθεται κατά τη διάρκεια της νύχτας, σε τακτική βάση, σε στάθμες θορύβου που μπορούν να βλάψουν σοβαρά την υγεία. Ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες, όπως η Ευρωπαϊκή Πράσινη Εβδομάδα, που φέτος θα διεξαχθεί από 3 Μαΐου έως 13 Ιουνίου σε διάφορες χώρες της Ευρώπης, έχουν ως στόχο να αυξήσουν την ευαισθητοποίηση σε σχέση με αυτούς τους σημαντικούς κινδύνους για την υγεία.

Επί του παρόντος, η οδική κυκλοφορία ευθύνεται σε σημαντικό βαθμό για τις συγκεντρώσεις ατμοσφαιρικών ρύπων στις ευρωπαϊκές πόλεις. Παρόλο που τα ευρωπαϊκά πρότυπα εκπομπών ρύπων (Ευρωπρότυπα)

προχωρούν σε μείωση των εκπομπών καυσαερίων, γεγονός που θα επηρεάσει θετικά την ποιότητα του αέρα από σήμερα έως το 2030, οι συγκεντρώσεις NO₂ και αιωρούμενων σωματιδίων θα εξακολουθήσουν να έχουν αρνητικό αντίκτυπο. Τα επίπεδα έκθεσης στους εν λόγω ρύπους είναι σχετικά υψηλά στις πόλεις, όπου παρατηρούμε τον μεγαλύτερο αντίκτυπο στη δημόσια υγεία από την ατμοσφαιρική ρύπανση. Οι ατμοσφαιρικοί ρύποι, κυρίως τα αιωρούμενα σωματίδια και τα οξειδία του αζώτου, έχουν συσχετιστεί με την κακή ψυχική υγεία οδηγώντας στην εκδήλωση συμπτωμάτων κατάθλιψης και επιδεινώνοντας τις μείζονες καταθλιπτικές διαταραχές σε περίπτωση μακροχρόνιας έκθεσης. Οι θεσμοί της ΕΕ στοχεύουν στην αναθεώρηση της Οδηγίας για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, ένα νομοθέτημα της ΕΕ που χρονολογείται από το 2004. Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, συζητείται η αναθεώρηση του κατώτατου ορίου εκπομπών προκειμένου να ευθυγραμμιστεί σε μεγαλύτερο βαθμό με τις συστάσεις του ΠΟΥ. Αυτή η αναθεώρηση θα βασίζεται στην δεύτερη έκθεση για τις προοπτικές για καθαρό αέρα που δημοσιεύτηκε στις αρχές του 2021. Η αναθεώρηση θα προσφέρει τη δυνατότητα σημαντικής μείωσης του κατώτατου ορίου εκπομπών στην Ευρώπη μέσα στα επόμενα χρόνια.



20%

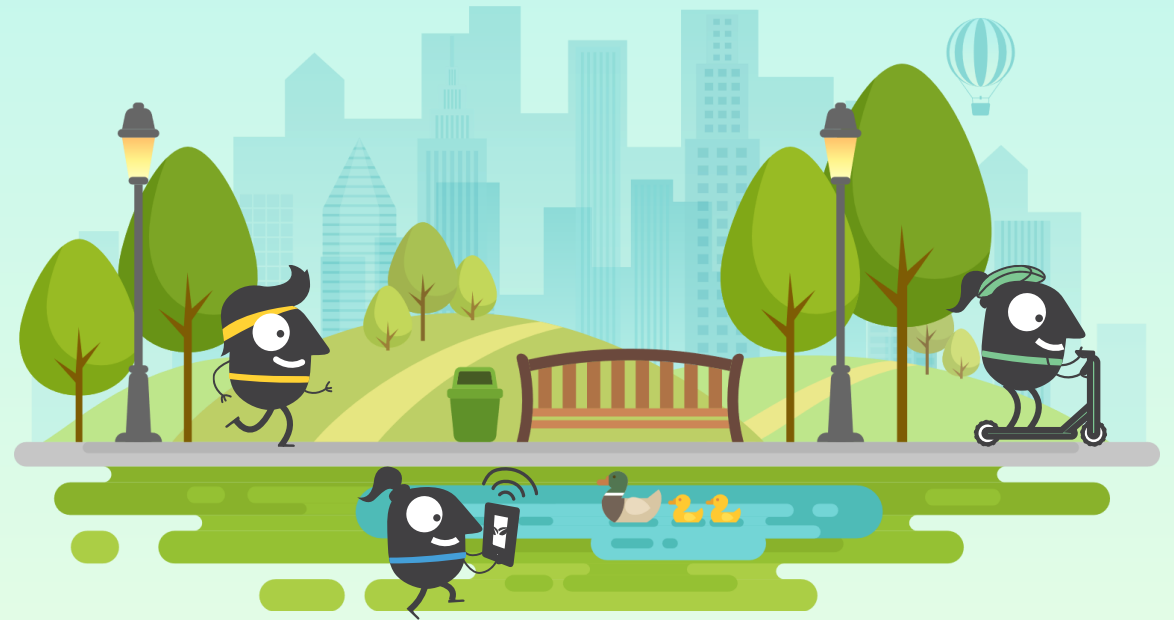
Το 20% του πληθυσμού της Ευρώπης εκτίθεται μακροπρόθεσμα σε επιβλαβή επίπεδα θορύβου

09. https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health
10. <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/noise>
11. <https://www.eea.europa.eu/articles/noise-pollution-is-a-major>
12. <https://www.eugreenweek.eu/>
13. CE Delft 2020, *Air pollution and transport policies at the city level, Module 2: policy perspectives*, Delft: CE Delft.
14. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412018305932>
15. https://ec.europa.eu/environment/news/second-clean-air-outlook-report-full-implementation-clean-air-measures-could-reduce-premature_en

ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

Υπάρχουν πολλές δυνατότητες σχεδιασμού των πόλεων με τρόπους που ενσωματώνουν τη φυσική άσκηση στην καθημερινή ζωή των ατόμων προκειμένου να ενισχυθεί η ψυχική μας κατάσταση. Από τη διευκόλυνση της παροχής προσβάσιμων, άνετων, ασφαλών και ενεργών μέσων μεταφοράς μέχρι την εγκατάσταση υπαίθριων γυμναστηρίων, είναι δυνατή η ανάληψη δράσης για την ενσωμάτωση της άσκησης και της κοινωνικής αλληλεπίδρασης με στόχο την ενίσχυση της ψυχικής υγείας.

Τα άτομα ωφελούνται από την αίσθηση ασφάλειας και άνεσης κατά τη μετακίνησή τους στη γειτονιά και ο αστικός σχεδιασμός μπορεί να συμβάλει σημαντικά σε αυτό. Ο κατάλληλος οδικός φωτισμός και έλεγχος, τα χαρακτηριστικά σημεία αναφοράς που βοηθούν τους ανθρώπους με άνοια να μετακινηθούν στη γειτονιά τους και ο ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός αστικών, εμπορικών και βιομηχανικών διαδρομών αποτελούν καλά παραδείγματα σημαντικών παρεμβάσεων αστικού σχεδιασμού.



Παροχή χώρου

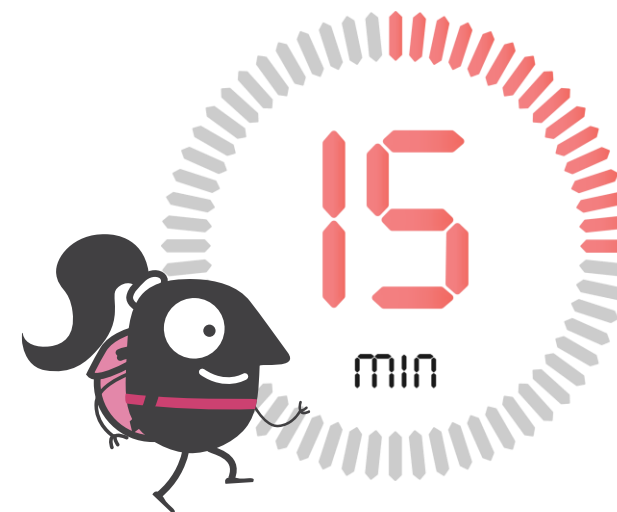
Κατά τη διάρκεια της εκστρατείας για την ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ **ΕΒΟΜΑΔΑΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ** τα τελευταία 20 χρόνια, διοργανώθηκε πληθώρα τοπικών δραστηριοτήτων για να προαχθεί το περπάτημα και η ποδηλασία στις αστικές περιοχές. Οι τοπικές κοινωνίες διοργανώνουν Ημέρες Χωρίς Αυτοκίνητα αποκλείοντας μέρος του κέντρου της πόλης από τη διέλευση ιδιωτικών οχημάτων και χρησιμοποιώντας τον χώρο που απελευθερώνεται για διάφορες εκδηλώσεις προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η πόλη Βάρνα στη Βουλγαρία διοργάνωσε μια Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητα το 2020, κατά τη διάρκεια της οποίας απαγόρευσε την κυκλοφορία στον βασικό παραλιακό δρόμο για μία ημέρα ενώ οι δρόμοι μετατράπηκαν σε χώρους ψυχαγωγίας για τους κατοίκους, ώστε να απολαύσουν ενεργό χρόνο μαζί. Μαζί με τη βουλγαρική πόλη, χιλιάδες πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη αλλά και εκτός ευρωπαϊκών συνόρων διοργάνωσαν Ημέρες Χωρίς Αυτοκίνητα και παρόμοιες δραστηριότητες για τη μείωση της κυκλοφορίας στο πλαίσιο μιας εκστρατείας για να επισημανθεί η έλλειψη χώρου που θα επέτρεπε την αστική κινητικότητα και την κοινωνική αλληλεπίδραση.

Το πρόγραμμα MORE, το οποίο δρομολογήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος-πλαισίου για την έρευνα και την καινοτομία «Ορίζων 2020», αναπτύσσει σχεδιαστικές ιδέες που ενισχύουν τη δραστηριότητα στους δρόμους και μειώνουν την κυριαρχία της κυκλοφορίας των οχημάτων λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες όλων των χρηστών του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών της ενεργής κινητικότητας και των πεζών. Το MORE αντιλαμβάνεται τους δρόμους ως «οικοσυστήματα» σε πιλοτικές πόλεις όπως η Βουδαπέστη, η Κωσταντζα και η Λισαβόνα και θέτει σε δοκιμή εργαλεία σχεδιασμού του οδικού χώρου για διάφορους σκοπούς, όπως η μετακίνηση, τα ψώνια, η κοινωνικοποίηση και οι ψυχαγωγικές δραστηριότητες.

Η πόλη των 15 λεπτών

Η «πόλη των 15 λεπτών» προσφέρει στα άτομα τη δυνατότητα να καλύψουν τις ανάγκες τους με μια σύντομη βόλτα με τα πόδια ή το ποδήλατο γύρω από το σπίτι τους. Αυτό σηματοδοτεί την επανασύνδεση των ατόμων με την περιοχή τους και την αποκέντρωση της αστικής ζωής και των αστικών υπηρεσιών. Η ιδέα της πόλης των 15 λεπτών ξεκίνησε από το Παρίσι, καθώς οι δημοτικές αρχές έχουν ως στόχο να προσφέρουν στους Παριζιάνους αυτό που χρειάζονται στο κατώφλι του σπιτιού τους ή πλησίον αυτού προκειμένου να διασφαλίσουν τον «οικολογικό μετασχηματισμό» της πρωτεύουσας σε μια σειρά από γειτονίες. Αυτό θα μείωνε τη ρύπανση και το στρες, δημιουργώντας μεικτές δημοτικές ενότητες σε κοινωνικοοικονομικό επίπεδο και θα βελτίωνε τη γενικότερη ποιότητα ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών.

Η πόλη Vitoria-Gasteiz στην Ισπανία που έλαβε τον τίτλο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Πρωτεύουσας το 2012 εργάζεται εδώ και δεκαετίες για τη δημιουργία ζωνών πρασίνου στο κέντρο της πόλης και ενός Δακτυλίου Πρασίνου περιμετρικά της πόλης. Το 98% των κατοίκων ζουν εντός μιας ακτίνας 3 χλμ. από τον Δακτύλιο Πρασίνου, ένα έργο μεγάλης κλίμακας που συνδέει τους χώρους πρασίνου που περιβάλλουν ολόκληρη την πόλη. Ο Δακτύλιος Πρασίνου δεν έγινε μόνο εστία βιοποικιλότητας αλλά και δημοφιλής προορισμός αναψυχής, παρέχοντας χώρο για σωματική άσκηση, κοινωνικές εκδηλώσεις και επαφή με τη φύση μέσω δραστηριοτήτων όπως η



παρατήρηση πτηνών και η βιολογική γεωργία. Τα μέτρα για τη δημιουργία χώρων πρασίνου στη Vitoria-Gasteiz συμβαδίζουν με τις πολιτικές για βιωσιμότερους τρόπους μεταφοράς.

Ορισμένες πόλεις στη Σουηδία σχεδιάζουν να προχωρήσουν ακόμη περισσότερο και να γίνουν πόλεις του ενός λεπτού. Η ιδέα ξεκίνησε στη Στοκχόλμη. Ωστόσο, και άλλες πόλεις της χώρας σχεδιάζουν να συμμετάσχουν στην πρωτοβουλία που περιλαμβάνει τοποθέτηση προκατασκευασμένων ξύλινων επίπλων σε κενές θέσεις στάθμευσης στους δρόμους. Η τοπική κοινότητα έχει λόγο ακόμα και στη διαδικασία σχεδιασμού και κατασκευής των επίπλων. Αυτή η δραστηριότητα ενισχύει στα άτομα την αίσθηση ότι ανήκουν σε μια κοινότητα και συμβάλλει στη αναμόρφωση της γειτονιάς ανακτώντας και πάλι τους δρόμους από την κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων.

16. <https://www.roadspace.eu/>

17. <https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign>

18. https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/applying-for-the-award/egcn-human-scale-toolkit/Human%20scale%20toolkit_final.pdf

19. [Swedish cities aim to become 1-minute cities | TheMayor.EU](#)

Στρατηγικές για τη μείωση της ηχορύπανσης & της ατμοσφαιρικής ρύπανσης

Το πρόγραμμα Phenomena (αξιολόγηση πιθανών οφελών για την υγεία από τα μέτρα για τη μείωση του θορύβου στην Ευρώπη) που χρηματοδοτείται από την ΕΕ στοχεύει στον προσδιορισμό μέτρων που μειώνουν την επιβάρυνση της υγείας από τον περιβαλλοντικό θόρυβο. Οι αρχικές διαπιστώσεις καταδεικνύουν ότι οι επιπτώσεις της υπερβολικής ηχορύπανσης θα πρέπει να ενταχθούν στον αστικό σχεδιασμό. Στις πιθανές λύσεις περιλαμβάνονται στρατηγικές για τη μείωση της ταχύτητας σε ολόκληρες αστικές περιοχές ή τη χρήση εμπορικών κτιρίων εν είδει ηχοπετασμάτων. Η μετάβαση προς την υιοθέτηση μέτρων πρόληψης του θορύβου, παραδείγματος χάριν μέσω της υποστήριξης βιώσιμων τρόπων μεταφοράς όπως το περπάτημα και η ποδηλασία, έχει καθοριστική σημασία για την επίτευξη της απαραίτητης μείωσης της ηχορύπανσης μακροπρόθεσμα. Στις λύσεις περιλαμβάνεται η θέσπιση κανονισμών για την αστική πρόσβαση των οχημάτων, ζώνες για τους πεζούς, μείωση των ορίων ταχύτητας στις αστικές περιοχές και διευκόλυνση της αστικής κινητικότητας.

Το πρόγραμμα Interreg CHIPS (μια καινοτομία που αφορά σε ποδηλατόδρομους ταχείας κυκλοφορίας για εξυπνότερα μεταφορικά μέσα και χωροταξικό σχεδιασμό για τους ανθρώπους) που χρηματοδοτείται από την ΕΕ ανέπτυξε και προώθησε ποδηλατόδρομους ταχείας κυκλοφορίας ως μια αποτελεσματική και οικονομική λύση χαμηλών εκπομπών ρύπων για τους μετακινούμενους εργαζόμενους από και προς τους αστικούς πόλους απασχόλησης. Το πρόγραμμα ανέπτυξε λύσεις που μπορούν να βοηθήσουν

τις πόλεις και τις περιφέρειες να δημιουργήσουν ποδηλατόδρομους ταχείας κυκλοφορίας ως ένα νέο προϊόν κινητικότητας. Τέτοιες λύσεις μπορούν να ξεπεράσουν τους φυσικούς και συμπεριφορικούς φραγμούς που αποτρέπουν τους μετακινούμενους εργαζόμενους από τη χρήση ποδηλατόδρομων ταχείας κυκλοφορίας και να μεγιστοποιήσουν τις συνέργειες μεταξύ των ποδηλατόδρομων ταχείας κυκλοφορίας και άλλων μέσων μεταφοράς.

Η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προέρχεται από τα μέσα μεταφοράς στις αστικές περιοχές επιτυγχάνεται κυρίως μέσω του περιορισμού ή της απαγόρευσης της ρυπογόνου κυκλοφορίας. Η ιδέα των οικοδομικών «υπέρ-τετραγώνων» της Βαρκελώνης που αφορά τη διαμόρφωση νησίδων χωρίς αυτοκίνητα με ανακατεύθυνση της κυκλοφορίας γύρω από τις περιοχές πολλών οικοδομικών τετραγώνων συνέβαλε στη σημαντική μείωση της ηχορύπανσης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην πόλη από τη στιγμή που εφαρμόστηκε το 2016. Οι τοπικές αρχές στοχεύουν τώρα σε μεγαλύτερη επέκταση αυτής της ιδέας και, μέσα στην επόμενη δεκαετία, η Βαρκελώνη σκοπεύει να μετατρέψει ολόκληρη την περιοχή του κέντρου σε μια περιοχή με περισσότερο πράσινο, φιλική για πεζούς και ποδηλάτες, από όπου θα απουσιάζουν σχεδόν εξ ολοκλήρου τα ιδιωτικά οχήματα. Άλλες προσπάθειες πραγματοποιήθηκαν στην ισπανική πρωτεύουσα, τη Μαδρίτη, με την εφαρμογή μιας ζώνης χαμηλών εκπομπών (ZXE) στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMP). Ο αντίκτυπος ήταν δραστικός και είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της ρύπανσης από το διοξείδιο του αζώτου κατά 15% μέσα σε μόλις τρεις μήνες από τη δημιουργία της ZXE .

Αρκετές ρουμανικές πόλεις, όπως το Ιάσιο, το Sibiu, το Sighetu Marmației, η Suceava, το Târgu Mureș και το Pitești, παρήγγειλαν πρόσφατα σύγχρονα ηλεκτρικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών, καθώς οι δήμοι υιοθετούν πιο πράσινες λύσεις για τη διεύρυνση του στόλου των μέσων μαζικής μεταφοράς και προσφέρουν μια πιο εκτεταμένη υπηρεσία στους κατοίκους. Σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα της ομάδας C40, οι σημαντικές πράσινες επενδύσεις στα μέσα μαζικής μεταφοράς μπορούν να μειώσουν την ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τα μέσα μεταφοράς σε ποσοστό έως και 45% και να μειώσουν τις εκπομπές των αστικών μέσων μεταφοράς πάνω από το ήμισυ έως το 2030. Βάσει της νέας Στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα, 100 ευρωπαϊκές πόλεις θα γίνουν κλιματικά ουδέτερες και τουλάχιστον 100 εκατομμύρια οχήματα μηδενικών εκπομπών θα τεθούν σε λειτουργία στους ευρωπαϊκούς δρόμους προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι για την ποιότητα του αέρα και το κλίμα σε ολόκληρη την ήπειρο στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας.



20. https://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/Phenomena_project_summary.pdf
21. <https://www.nweurope.eu/projects/project-search/cycle-highways-innovation-for-smarter-people-transport-and-spatial-planning/>
22. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf (P13)
23. <https://thefutureispublictransport.org/wp-content/uploads/2021/03/C40-The-Future-of-Public-Transport-Research.pdf>

3

Φυσική υγεία

Ακολουθώντας τη μακρά παράδοση για την προώθηση της ενεργού κινητικότητας στο πλαίσιο της ημερήσιας διάταξης της **ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**, η φυσική υγεία είναι άλλη μια βασική παράμετρος της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Περαιτέρω, η ελαχιστοποίηση των αρνητικών εξωτερικών παραγόντων που συνδέονται με την κυκλοφορία όπως οι εκπομπές από τις εξατμίσεις διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΙ

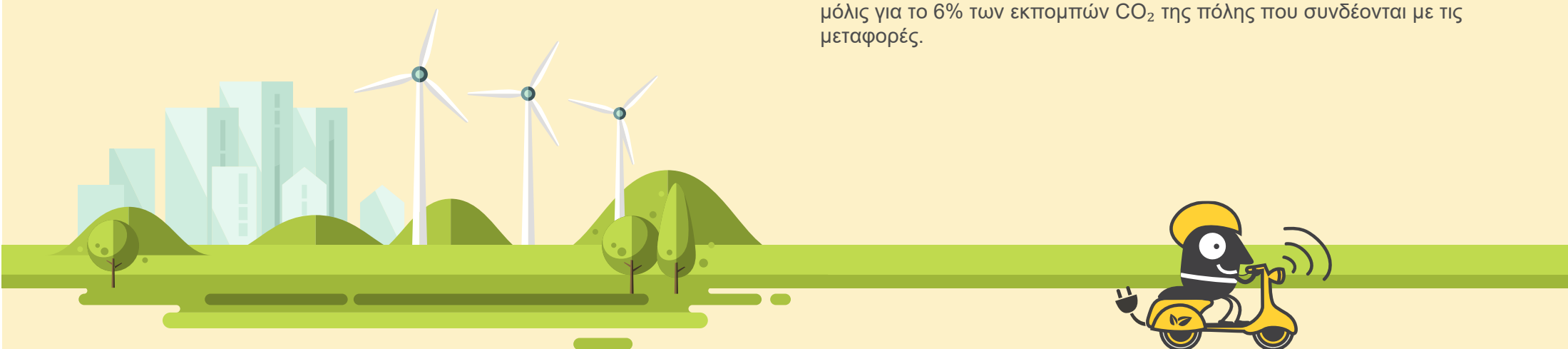
Ποιότητα του αέρα

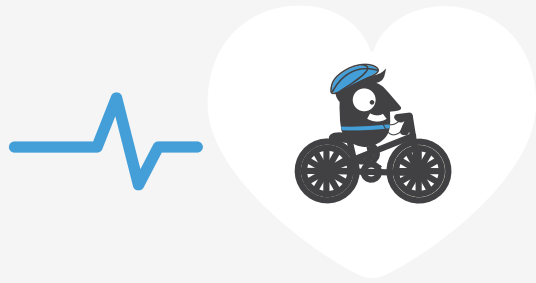
Οι καταστροφικές επιπτώσεις της ατμοσφαιρικής ρύπανσης αναγνωρίζονται σε πρόσφατες μελέτες του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας (ΠΟΥ), που εκτιμά ότι 376.000 πρόωροι θάνατοι στην ΕΕ των 27 και στο Ην. Βασίλειο προκαλούνται άμεσα από τη ρύπανση των λεπτών σωματιδίων σε ετήσια βάση. Παρόλα αυτά, ο αριθμός των θανάτων που συνδέονται με τη ρύπανση έχει μειωθεί κατά το ήμισυ τα τελευταία 30 χρόνια. Μπορούμε να παρατηρήσουμε σημαντικές αλλαγές που συνδέονται με τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, τη χρήση λύσεων ενεργού κινητικότητας, τους νέους τρόπους μετακίνησης όπως τα ηλεκτρικά ποδήλατα, καθώς και τις προσπάθειες αύξησης των αστικών πεζόδρομων και των χώρων πρασίνου. Ευρωπαϊκές πόλεις, όπως η Κοπεγχάγη και το Άμστερνταμ, έχουν δεσμευτεί να αντικαταστήσουν ολόκληρο τον στόλο μέσων μαζικής μεταφοράς με ηλεκτρικά οχήματα έως το 2030. Επίσης, ο δήμος της Βιέννης επέλεξε τη χρήση λεωφορείων εναλλακτικών καυσίμων σε συνδυασμό με πολιτικές που ενθαρρύνουν τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, γεγονός που αύξησε το μερίδιο των επιβατών που χρησιμοποιούν τα μέσα μεταφοράς σε 39%, ενώ τα εν λόγω μέσα ευθύνονται μόλις για το 6% των εκπομπών CO₂ της πόλης που συνδέονται με τις μεταφορές.



376k

376 χιλιάδες πρόωροι θάνατοι ετησίως προκαλούνται από μόλυνση λεπτών σωματιδίων -50% από το 1990





Ενεργή κινητικότητα

ενίσχυση της φυσικής υγείας και τη μείωση των εκπομπών ρύπων από τις εξατμίσεις. Βρετανική μελέτη διάρκειας πέντε ετών κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι εργαζόμενοι που μετακινούνταν με ποδήλατο είχαν 52% λιγότερες πιθανότητες να πεθάνουν από καρδιοπάθεια και 40% λιγότερες πιθανότητες να πεθάνουν από καρκίνο. Διαπιστώθηκε επίσης ότι τα υποκείμενα της μελέτης διέτρεχαν 46% χαμηλότερο κίνδυνο εμφάνισης καρδιοπάθειας και 45% χαμηλότερο κίνδυνο εμφάνισης καρκίνου γενικά.

Σε οικονομικούς όρους, ο καθιστικός τρόπος ζωής δεν είναι μόνο καταστροφικός για την υγεία, αλλά επιφέρει και γενικότερη οικονομική ζημία ύψους 80 δις ευρώ ετησίως στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το Ευρωπαϊκό Σχέδιο για την Καταπολέμηση του Καρκίνου έχει ως στόχο τη μείωση των θανάτων από καρκίνο λόγω περιβαλλοντικής ρύπανσης πέραν των άλλων παραγόντων κινδύνου. Το Σχέδιο εφαρμόζεται σε στενή αλληλεπίδραση με την Πράσινη Συμφωνία και το Σχέδιο Δράσης για Μηδενική Ρύπανση με στόχο την εκπόνηση δράσεων κατά των ρύπων στα κράτη μέλη, ώστε να επιτευχθεί καθαρότερος αέρας μέσω του βελτιωμένου ελέγχου, της κατάρτισης μοντέλων και στοχευμένων σχεδίων για την ποιότητα του αέρα.

Η μειωμένη κινητικότητα μπορεί επίσης να έχει σημαντικές επιπτώσεις στους ηλικιωμένους, μια πρόκληση που έχει αναγνωριστεί στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Ενεργού και Υγιούς Γήρασης. Επιπλέον, αυτή η ευρωπαϊκή πρωτοβουλία αντιμετωπίζει το πρόβλημα μέσω του προγράμματος 'Συνδεδεμένη Ζωτικότητα' που χρηματοδοτείται από την ΕΕ. Στο πλαίσιο της ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ **ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**, εξετάζουμε πιο προσεκτικά τη χρήση του ποδηλάτου. Πέρα από τις διαρθρωτικές αλλαγές, τα τεχνολογικά επιτεύγματα μπορούν επίσης να προωθήσουν την ενεργό κινητικότητα. Πολλοί ηλικιωμένοι θεωρούν την ποδηλασία αρκετά απαιτητική και, συνεπώς, η αύξηση της διαθεσιμότητας ηλεκτρικών ποδηλάτων σε πιο προσιτές τιμές μπορεί να ωφελήσει αυτή την ηλικιακή κατηγορία. Παρατηρείται μια γενικότερη αύξηση στη ζήτηση, καθώς οι πωλήσεις έχουν εξαπλασιαστεί σε μια δεκαετία και οι προβλέψεις κάνουν λόγο για εκ νέου διπλασιασμό από το 2020 έως το 2025 . Σύμφωνα με πρόσφατες μελέτες από τη Γερμανία, η

ηλικιακή ομάδα 65-69 ετών διαθέτει τον υψηλότερο αριθμό ηλεκτρικών ποδηλάτων με το ποσοστό να ανέρχεται σε 16%. Το ήμισυ των συνολικών διαδρομών με ηλεκτρικά ποδήλατα στη Γερμανία πραγματοποιήθηκαν από άτομα άνω των 60 ετών, ενώ το 29% των συνολικών διαδρομών με ηλεκτρικά ποδήλατα πραγματοποιήθηκαν από άτομα ηλικίας 70 ετών και άνω. Οι καθημερινές αποστάσεις που καλύπτονται με ηλεκτρικά ποδήλατα από τις προαναφερθείσες ηλικιακές ομάδες είναι κατά τέσσερα έως οχτώ χιλιόμετρα μεγαλύτερες σε σχέση με τις αποστάσεις που καλύπτονται με 'συμβατικά' ποδήλατα, γεγονός που σηματοδοτεί μια αύξηση 70%.

Μικρο-κινητικότητα

Εκτός από τα ηλεκτρικά ποδήλατα, μια άλλη πρόσφατη τάση είναι τα κοινόχρηστα ποδήλατα και ηλεκτρικά πατίνια στο κέντρο των ευρωπαϊκών πόλεων - γνωστά και ως λύσεις μικρο-κινητικότητας. Αυτά μπορούν να θεωρηθούν ως γρήγορη και καθαρή λύση για τη μείωση των εκπομπών στο κέντρο των πόλεων ενώ παρέχουν ταυτόχρονα μια γρήγορη εναλλακτική για να μεταβεί ένα άτομο από το σημείο Α στο σημείο Β στα αστικά περιβάλλοντα. Οι αξιολογήσεις του προγράμματος Interreg στο Βουκουρέστι δείχνουν ότι ο τοπικός πάροχος ηλεκτρικών πατινιών 'Flow' ισχυρίζεται ότι κάθε όχημα μειώνει τις εκπομπές ρύπων σε ποσότητες που φτάνουν έως και τα 3.500 κιλά άνθρακα καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του. Η επίτευξη ή μη τέτοιων αριθμών εξαρτάται από την ανθεκτικότητα και τη διάρκεια χρήσης των εν λόγω μέσων. Σύμφωνα με μια μελέτη, τα ηλεκτρικά πατίνια έχουν ενεργό χρόνο χρήσης μόλις 28 ημερών έως ότου διαλυθούν. Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα ηλεκτρικά ποδήλατα ή τα ηλεκτρικά πατίνια έχουν μηδενικές εκπομπές εξάτμισης και αναβαθμίζουν την προσφορά κινητικότητας στα αστικά περιβάλλοντα. Όσο τα οχήματα συντηρούνται, επισκευάζονται και συλλέγονται με τρόπο φιλικό προς το περιβάλλον, αυτές οι λύσεις μπορούν να προσφέρουν μια βιώσιμη εναλλακτική .

Οι μετακινούμενοι με ποδήλατο παρουσιάζουν 46% χαμηλότερο κίνδυνο εμφάνισης καρδιακών παθήσεων και 45% χαμηλότερο κίνδυνο εμφάνισης καρκίνου

6x

Οι πωλήσεις 6x Bike έχουν αυξηθεί έξι φορές σε μια δεκαετία

Η ηλικιακή ομάδα 65-69 χρησιμοποιεί τον μεγαλύτερο αριθμό ηλεκτρονικών ποδηλάτων

25. https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering-76292?utm_campaign=Echobox&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#link_time=1501309241
26. [https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20\(June%202015\).pdf](https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20(June%202015).pdf)
27. https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_en.pdf
28. <https://www.statista.com/statistics/276036/unit-sales-e-bikes-europe/>
29. https://www.researchgate.net/publication/324467512_Older_E-bike_Users_Demographic_Health_Mobility_Characteristics_and_Cycling_Levels
30. <https://www.interregeurope.eu/e-mopoli/news/news-article/10851/news-micromobility-bucharest-sustainable-transport/>
31. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/e-scooter#sind-e-scooter-umweltfreundlich>
32. <https://www.springerprofessional.de/mikromobilitaet/emissionen/co2-bilanz-von-e-scooter-sharing-ermittelt/17843334>

Μείωση εκπομπών στο κέντρο των πόλεων

Η μείωση εκπομπών στο κέντρο των ευρωπαϊκών πόλεων είναι ευεργετική για μια υγιή ζωή. Ένα εξαιρετικό παράδειγμα, που επίσης αναγνωρίζεται ως υποδειγματική **ΔΡΑΣΗΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ** στο πλαίσιο της ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ **ΕΒΔΟΜΑΔΑΣΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**, είναι η πρωτοβουλία Park & Ride της Q-Park. Ο εν λόγω ιδιωτικός πάροχος θέσεων στάθμευσης στο Βέλγιο προσφέρει πάνω από 50% έκπτωση για τις θέσεις στάθμευσης στον σιδηροδρομικό σταθμό 'Antwerp Berchem' κάθε Σαββατοκύριακο. Ο χώρος στάθμευσης βρίσκεται σε ένα πολύ άνετο σημείο, στην περιφερειακή οδό, έτσι ώστε να μειώνεται η χρήση επιβατικών αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης.

Περιορισμός της πρόσβασης των αυτοκινήτων στο κέντρο των πόλεων

Οι προσωρινοί ή μόνιμοι κανονισμοί για την αστική πρόσβαση των οχημάτων (UVAR) είναι ένα άλλο μέτρο περιορισμού της κυκλοφορίας αυτοκινήτων στο κέντρο των πόλεων. Τα μέτρα αυτά κυμαίνονται από προσωρινούς περιορισμούς έως περιορισμούς που επιτρέπουν την πρόσβαση μόνο σε οχήματα χαμηλών εκπομπών σε συγκεκριμένες ζώνες ή ακόμη και την απαγόρευση της πρόσβασης σε όλα τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης σε συγκεκριμένες περιοχές. Παρόλο που η θέσπιση κανονισμών αυτού του είδους μπορεί να είναι μια μακρόχρονη διαδικασία, υπάρχουν και ταχύτερες λύσεις μικρότερης κλίμακας. Το Μπορντό και το Παρίσι έχουν



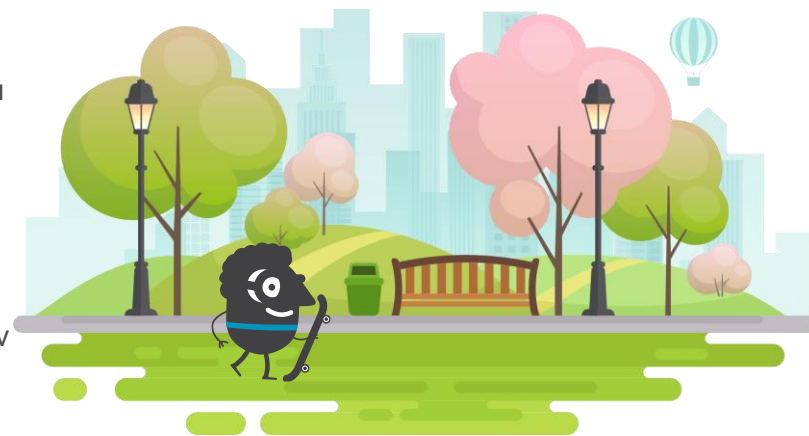
Krakow, Poland

υιοθετήσει τη στρατηγική της μίας ημέρας χωρίς αυτοκίνητα την πρώτη Κυριακή κάθε μήνα καθ' όλη τη διάρκεια του 2021, εφαρμόζοντας ζώνες χωρίς αυτοκίνητα σε συγκεκριμένες περιοχές. Από τον Ιανουάριο έως τον Μάρτιο, η ιδέα εφαρμόζεται στο δυτικό μέρος του κέντρου της πόλης του Μπορντό. Από τον Απρίλιο και μετά, η ζώνη εκτείνεται προς τον βορρά και τον νότο. Οι κανόνες ισχύουν από 10 π.μ. έως 6 μ.μ. ή 7 μ.μ. Η εν λόγω τακτική εκδήλωση προσφέρει τη δυνατότητα πρόβλεψης και αποτρέπει την πρόκληση σημαντικών επιπτώσεων στην κυκλοφοριακή ροή σε μεγαλύτερη κλίμακα.

Η πολωνική πόλη της Κρακοβίας άλλαξε τους κανόνες στάθμευσης σε αρκετές πλατείες της πόλης. Αυτές οι αλλαγές αντιμετώπιστηκαν με διαμαρτυρίες από ιδιοκτήτες καταστημάτων και παρόχους χώρων στάθμευσης. Ωστόσο, η εχθρική στάση τους άλλαξε μετά την πάροδο μερικών μηνών, καθώς τα καταστήματα και οι ιδιοκτήτες χώρων στάθμευσης δεν είχαν σημαντικές οικονομικές ζημιές και οι άνθρωποι περνούσαν περισσότερο χρόνο στην αναπλασμένη περιοχή. Πάνω από το 75% των ερωτώμενων δεν επιθυμούν να επιστρέψουν στην προηγούμενη κατάσταση. Τόνισαν ότι «είναι ιδιαίτερα ευτυχείς με την απουσία αυτοκινήτων σε αυτές τις περιοχές, ενώ απολαμβάνουν το αναπλασμένο τοπίο, τα ιστορικά κτίρια και τη γενικότερη ατμόσφαιρα». Αυτά τα παραδείγματα από τις προαναφερθείσες πόλεις είναι μόλις ένα μέρος των συλλογικών προσπαθειών που κατέβαλαν οι ευρωπαϊκές πόλεις για να απαλλαγθούν από τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

Συνδυασμός μέτρων στο πλαίσιο ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMP)

Η ανάπτυξη ενός SUMP, που είναι ένα μακροπρόθεσμο, καθολικό και ολοκληρωμένο πρόγραμμα κινητικότητας για ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή, παρέχει σαφείς μακροπρόθεσμους στόχους εξετάζοντας τις προκλήσεις κινητικότητας με ολιστικό τρόπο, ενώ παράλληλα διαχειρίζεται το συνολικό μείγμα των μέσων μεταφοράς με στόχο τη μείωση εξωτερικών παραγόντων που είναι επιβλαβείς για τον άνθρωπο και το περιβάλλον. Η πόλη της Βουδαπέστης υπογράμμισε τη σημασία της κατάστρωσης ενός SUMP ως το κλειδί για μια πιο εναρμονισμένη προσέγγιση από τους διάφορους ενδιαφερόμενους φορείς που κυμαίνονται από τα δημοτικά διαμερίσματα και τους κρατικούς αντιπροσώπους έως τις εταιρείες μεταφορών. Αυτός ο συντονισμός εγγυάται τη συλλογική υποστήριξη που απαιτείται για την εφαρμογή ενός SUMP. Περισσότερες πληροφορίες για τα SUMP δημοσιεύονται στην πλατφόρμα ELTIS και στις κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη και την εφαρμογή των SUMP.



33. <https://www.youtube.com/watch?v=RCK5Xq3DcOk>

34. <https://www.green-zones.eu/en/blog-news/sunday-driving-bans-in-paris-and-bordeaux>

35. <https://civitas.eu/sites/default/files/CARAVEL%20D5%20-%20pt%206%20krakow.pdf>

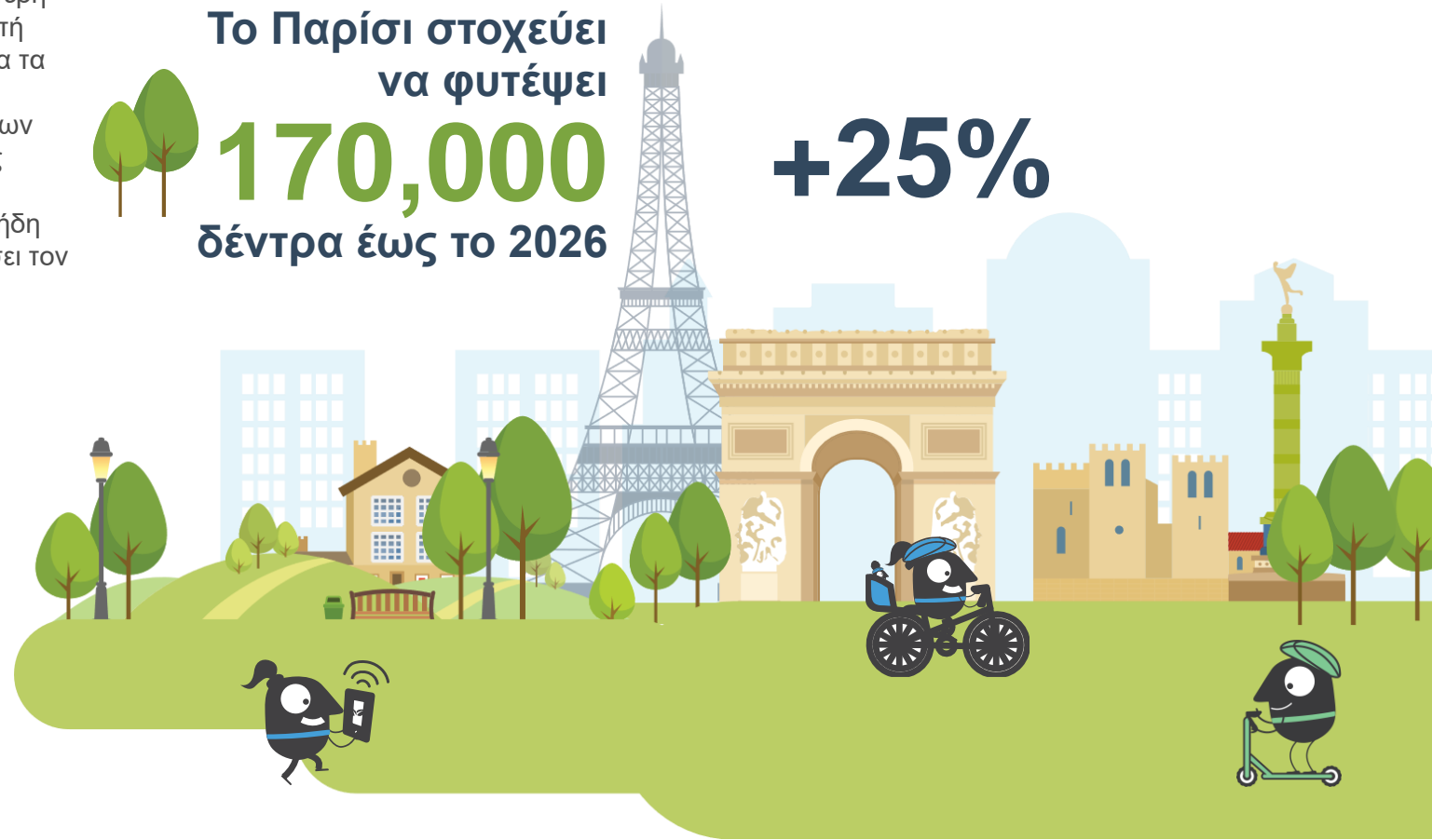
36. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf (P16)

Απελευθέρωση χώρου για την ενεργή κινητικότητα

Η φυσική δραστηριότητα μπορεί να προαχθεί μέσω της παροχής αστικών χώρων πρασίνου που προσφέρουν χώρο για τρέξιμο, γιόγκα ή απόλαυση της φύσης και της λιακάδας και συμβάλλουν στη μείωση της θερμοκρασίας στην ασφάλτινη επιφάνεια των δρόμων ή των κτιρίων, καθώς τα δέντρα και οι μεγαλύτεροι θάμνοι παρέχουν σκιά. Το παράδειγμα του Γκέτεμποργκ στη Σουηδία δείχνει ότι η θερμοκρασία στο πάρκο της πόλης ήταν 4°C χαμηλότερη από ό,τι στις οικοδομημένες αστικές περιοχές. Επίσης, τα δέντρα και η λοιπή βλάστηση μειώνουν τα επίπεδα CO2 παρέχοντας έναν φυσικό οικότοπο για τα ζώα ενώ αυξάνουν και την αξία των γύρω ακινήτων. Άλλο ένα παράδειγμα έρχεται από το Παρίσι. Η γαλλική πρωτεύουσα στοχεύει στην αξιοποίηση των ευκαιριών για τη δημιουργία αστικών χώρων πρασίνου μέσω της φύτευσης 170.000 δέντρων, της δημιουργίας ενός κύριου πράσινου άξονα και της μετατροπής 300 στρεμμάτων σε πάρκα και κήπους. Καθώς το Παρίσι έχει ήδη 500.000 δέντρα, το σχέδιο, το οποίο θα εφαρμοστεί έως το 2026, θα αυξήσει τον αριθμό των δέντρων κατά περίπου 25%.

Ενθάρρυνση της ενεργού κινητικότητας

Η παροχή κινήτρων προκειμένου να υιοθετηθεί η ενεργή κινητικότητα μπορεί να έχει σημαντικό αντίκτυπο. Σε πολλές χώρες, προγράμματα παροχής κινήτρων υπάρχουν εδώ και καιρό, όπως το 'ποδήλατο στη δουλειά' στο Ηνωμένο Βασίλειο που προσφέρει φοροαπαλλαγές για τον δανεισμό ή την αγορά ποδηλάτων και κατάλληλου εξοπλισμού. Παρόμοια παραδείγματα συναντώνται και στο Βέλγιο, μια χώρα με ροπή προς τη χρήση του αυτοκινήτου και με βαθιά αγάπη για την επαγγελματική ποδηλασία. Το 'Fietsersbond' (μια ολλανδόφωνη ομάδα προώθησης της ποδηλασίας για τη Φλάνδρα και τις Βρυξέλλες) δημιούργησε ένα διαγωνισμό για τους εργοδότες με στόχο να προαχθεί η ενεργή κινητικότητα με την παρακολούθηση των χιλιομέτρων μέσω εφαρμογής και με την παρότρυνση για ομαδική ποδηλασία μέσω εκδηλώσεων και βραβείων που στοχεύουν στην κινητοποίηση των εργαζομένων .



4

Μέτρα ασφαλείας

Αυτή η ενότητα των θεματικών κατευθυντήριων γραμμών πραγματεύεται τα μέτρα ασφαλείας που χωρίζονται σε δύο ενότητες: την ασφάλεια κατά τη μεταφορά, όπως μέτρα ασφαλείας για άτομα με μειωμένη κινητικότητα, και την οδική ασφάλεια. Η δεύτερη ενότητα περιλαμβάνει μέτρα για την αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων και δυστυχημάτων.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΙ

Ενίσχυση της ασφάλειας για τα άτομα με αναπηρία

Περίπου το 15% των ατόμων στην ΕΕ πάσχουν από κάποια αναπηρία, ένας αριθμός που πιθανότητα θα αυξηθεί με τη δημογραφική γήρανση. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου έχει εντοπίσει διάφορες δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα ή τα άτομα που είναι τυφλά ή έχουν μειωμένη όραση κατά τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Οι δυσκολίες συνδέονται πρωτίστως με σημαντικούς φραγμούς στην πρόσβαση σε κυκλοφοριακούς κόμβους και σε κόμβους πολλαπλών μέσων μεταφοράς και με την έλλειψη πληροφοριών σχετικά με τη δυνατότητα πρόσβασης στα τοπικά μέσα συγκοινωνίας. Ακόμα και όταν αυτές οι πληροφορίες είναι διαθέσιμες, συχνά παρατηρείται έλλειψη του σωστού μέσου, όπως το σύστημα Μπράιγ ή τα ηχητικά μέσα .

~15%

του πληθυσμού
στην ΕΕ έχει
αναπηρίες



**SAFETY
FIRST**

Ενίσχυση της οδικής ασφάλειας

Τα ευρωπαϊκά κράτη μέλη έχουν θέση ως στόχο τα μηδενικά οδικά δυστυχήματα – ή 'όραμα για μηδενικές απώλειες', όπως προσδιορίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ο αριθμός των οδικών δυστυχημάτων έχει μειωθεί χάρη στην ευρωπαϊκή νομοθεσία για τις ζώνες ασφαλείας και άλλα μέτρα ασφαλείας, τα τεχνολογικά επιτεύγματα στην αυτοκινητοβιομηχανία και τους πιο αυστηρούς εθνικούς κανόνες για τα όρια ταχύτητας. Το 2001, σχεδόν 55.000 άτομα σκοτώθηκαν σε οδικά ατυχήματα. Έως το 2018, ο αριθμός είχε μειωθεί σε ποσοστό άνω του 50%.

Ασφάλεια ποδηλατών και πεζών

Το 38% όλων των θανατηφόρων ατυχημάτων λαμβάνουν χώρα στο αστικό οδικό δίκτυο. Κατά συνέπεια, το ετήσιο θέμα της ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ **ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ** για το 2021 έχει ως στόχο την ευαισθητοποίηση για τον τραγικό αριθμό των περίπου 9.500 θανάτων το 2018 . Πάνω από το 50% αυτών των θανάτων αφορά ποδηλάτες ή πεζούς. Υπάρχει σαφής αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ταχύτητας του αυτοκινήτου και της σοβαρότητας του τραυματισμού του ποδηλάτη ή του πεζού. Για παράδειγμα, οι πεζοί εμφανίζονται να έχουν 90% πιθανότητες επιβίωσης όταν τους χτυπά ένα αυτοκίνητο που τρέχει με 30 χλμ./ώρα ή λιγότερο, αλλά λιγότερες από 50% πιθανότητες επιβίωσης εάν η πρόσκρουση έγινε με ταχύτητα 45 χλμ./ώρα και σχεδόν καμία πιθανότητα επιβίωσης με ταχύτητα 80 χλμ./ώρα ή περισσότερο .

Οι ποδηλάτες και οι πεζοί παραμένουν οι πιο ευάλωτες ομάδες στην αστική κυκλοφορία. Όπως επισημαίνεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τίτλο 'Πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 – Τα επόμενα βήματα προς την επίτευξη του «οράματος για μηδενικές απώλειες»', οι οδικές υποδομές και οι περιβάλλοντες χώροι είναι παράγοντες που συμβάλλει σε ποσοστό άνω του 30% των ατυχημάτων . Τα παραδείγματα βέλτιστων πρακτικών στην επόμενη ενότητα προβάλλουν λύσεις υποδομών ανά την Ευρώπη.

Κανονισμός για την ασφάλεια των ηλεκτρικών πατινιών

Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις στα ρυθμιστικά πλαίσια. Ενώ σε ορισμένες πόλεις επιβάλλεται ως όριο ταχύτητας τα 20 χλμ./ώρα, άλλες πόλεις επιτρέπουν υψηλότερες ταχύτητες. Αρκετές ευρωπαϊκές χώρες έχουν νομοθεσία που υποχρεώνει τους οδηγούς ηλεκτρικών πατινιών να χρησιμοποιούν τα πεζοδρόμια, ενώ άλλες επισημαίνουν με σαφήνεια ότι τα ηλεκτρικά πατίνια πρέπει να χρησιμοποιούν τους δρόμους ή ποδηλατόδρομους, εφόσον υπάρχουν. Αυτή η ασαφής και αντιφατική νομοθεσία μπορεί να οδηγήσει σε επικίνδυνες καταστάσεις και δημιουργεί δυσκολίες για τα μετακινούμενα άτομα . Επιπροσθέτως, οι κανόνες στάθμευσης για τα ηλεκτρικά πατίνια μπορούν να ενισχύσουν τη γενικότερη ασφάλεια για τους χρήστες του οδικού δικτύου. Πόλεις όπως η Μάλαγα έχουν δημιουργήσει ειδικές ζώνες στάθμευσης προς αποφυγή της άναρχης στάθμευσης των

κοινόχρηστων ηλεκτρικών πατινιών στα πεζοδρόμια . Οι πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη καταπολεμούν το πρόβλημα της υπερβολικής ταχύτητας θέτοντας σαφή όρια ταχύτητας και επιβάλλοντας αυστηρά πρόστιμα σε περίπτωση μη συμμόρφωσης. Το Παρίσι θέσπισε την επιβολή προστίμου 135€ για την οδήγηση στο πεζοδρόμιο και έθεσε ως νόμιμο όριο ταχύτητας τα 20χλμ/ώρα για τα ηλεκτρικά πατίνια .

Όπως παρατηρείται, οι παραπάνω κανόνες είναι απαραίτητοι, καθώς τα στατιστικά στοιχεία για την ασφάλεια αναδεικνύουν τους προφανείς κινδύνους που ενέχουν αυτές οι λύσεις κινητικότητας. Μια δανική έρευνα υποστηρίζει ότι οι τραυματισμοί από ηλεκτρικά πατίνια είναι οχτώ φορές υψηλότεροι σε σχέση με εκείνους των ποδηλατών, ενώ στατιστικά στοιχεία από τις ΗΠΑ δείχνουν ότι είναι δύο φορές πιθανότερο να προκληθούν τραύματα στο κεφάλι για τους χρήστες των ηλεκτρικών πατινιών. Οι λύσεις αναφορικά με αυτούς τους μάλλον ανησυχητικούς αριθμούς περιλαμβάνουν την αντιμετώπιση του προβλήματος της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και την παροχή οδηγικής εκπαίδευσης στους χρήστες λύσεων μικρο-κινητικότητας, καθώς και τη βελτίωση της ποιότητας των αστικών οδών και πεζοδρομίων μειώνοντας τις λακκούβες και εξασφαλίζοντας την ύπαρξη ομαλών πεζοδρομίων όπου είναι απαραίτητο.

-50%

Μείωση 50% σε τροχαία ατυχήματα το 2018 έναντι του 2001

38%

Το 38% των θανατηφόρων ατυχημάτων συμβαίνει σε αστικούς δρόμους

>30%

Πάνω από το 30% των ατυχημάτων σχετίζονται με την οδική υποδομή

41. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31991L0671>

42. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/scoreboard_2018_en.pdf

43. <https://etsc.eu/70-of-road-deaths-in-european-cities-are-pedestrians-cyclists-and-motorcyclists/>

44. https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/speed_en.pdf

45. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf (P10)

46. <https://www.sicurstrada.it/Risorse/FERSI-report-scooter-survey.pdf>

47. <https://www.europe-consommateurs.eu/en/travelling-motor-vehicles/motor-vehicles/electric-scooters-in-france.html>

48. <https://etsc.eu/itf-report-recommends-action-on-safety-of-e-scooters/>

49. https://www.roadspace.eu/wp-content/uploads/2020/05/MORE-D2.3_WITHOUT-CONFIDENTIAL-ANNEXE.pdf

Προσοχή στις ευάλωτες ομάδες

Ως μία από τις μητροπολιτικές περιφέρειες της Κεντρικής Ευρώπης, η Βουδαπέστη εφάρμοσε ένα σχέδιο κινητικότητας που δίνει ιδιαίτερη προσοχή στους πεζούς, με την υιοθέτηση διάφορων μέτρων που προβάλλονται για την περίοδο εφαρμογής από το 2014 έως το 2030. Ένα από αυτά είναι η ετήσια αναθεώρηση της οδικής σήμανσης γύρω από νηπιαγωγεία, σχολεία και άλλες εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις. Το εν λόγω μέτρο υποστηρίζεται από επιπρόσθετες ζώνες αποσυμφόρησης της κυκλοφορίας. Οι ζώνες μειωμένης ταχύτητας θα πρέπει να εφαρμόζονται χωρίς πρόσθετη σήμανση, καθώς οι κανόνες θα είναι αυτονόητοι. Αυτό θα επιτευχθεί με την αλλαγή της πορείας του δρόμου μέσω της αύξησης των κρασπέδων ή των 'νησίδων ασφαλείας'. Οι εν λόγω πρωτοβουλίες εντάχθηκαν στα πακέτα μέτρων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Βουδαπέστης.

Η Διεθνής Ένωση Δημόσιων Μεταφορών (UITP) προτείνει διάφορες κατευθυντήριες γραμμές αναφορικά με τους τρόπους υποστήριξης και αλληλεπίδρασης με άτομα που πάσχουν από μειωμένη κινητικότητα ή άλλες αναπηρίες και χρήζουν βοήθειας. Εκτός από την παροχή συμβουλών για την αντιμετώπιση του ζητήματος με υπομονή, η UITP προτείνει την απευθείας επαφή με τον επιβάτη αντί για την επικοινωνία με τον/τη συνοδό του. Κατά τη διάρκεια της συζήτησης με ένα άτομο που έχει ανάγκη, η γλώσσα του σώματος θα πρέπει να προσαρμόζεται στο προφορικό περιεχόμενο έτσι ώστε να αποφευχθεί η σύγχυση. Επίσης, ο προσωπικός χώρος των ατόμων με αναπηρίες θα πρέπει πάντοτε να γίνεται σεβαστός.

Αύξηση της ευαισθητοποίησης μέσω της αλλαγής της οπτικής γωνίας

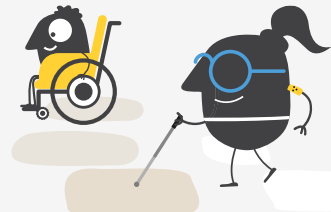


Wiener Linien, Vienna, Austria

Η Βιέννη και ο πάροχος υπηρεσιών μεταφοράς 'Wiener Linien' προσφέρουν ένα εξαιρετικό παράδειγμα ένταξης των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα και των ατόμων που είναι τυφλά ή πάσχουν από μειωμένη όραση. Υπήρξε ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των πολιτικών και των αντίστοιχων ομάδων συμφερόντων, για να προαχθεί η κατανόηση των επιθυμιών και των αναγκών αυτών των ατόμων. Θεσπίστηκαν δραστηριότητες συνεργασίας, όπως 'περιπατητικά εργαστήρια' για τη συνεύρεση ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ατόμων τυφλών ή με μειωμένη όραση με τους αρμόδιους χάραξης πολιτικής, ώστε να περπατήσουν μαζί στην περιοχή γύρω από τις στάσεις των μέσων μαζικής μεταφοράς. Αυτή η ανταλλαγή απόψεων συμβάλλει στην αύξηση της ευαισθητοποίησης. Συστήματα επίστρωσης από πλακάκια ή λίθους πλακόστρωσης με αυλακώσεις ή ανυψώματα έχουν εγκατασταθεί στις στάσεις των μέσων μαζικής μεταφοράς της 'Wiener Linien' από το 1999. Αυτά τα συστήματα εκτενούς εφαρμογής βοηθούν τα άτομα που είναι τυφλά ή πάσχουν από μειωμένη όραση να βρουν τον ασφαλέστερο και ταχύτερο τρόπο εισόδου και εξόδου στα/από τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Επίσης, χάρη στις μακροχρόνιες προσπάθειες της 'Wiener Linien', όλοι οι σταθμοί είναι προσβάσιμοι σε επίπεδο εδάφους.

Ανοιχτή ανταλλαγή απόψεων με άτομα με αναπηρίες για την ενίσχυση της ενσυναίσθησης

Άλλες πρακτικές και εύκολα εφαρμόσιμες λύσεις είναι οι εκστρατείες ευαισθητοποίησης. Τα παραδείγματα βέλτιστων πρακτικών από ευρωπαϊκές πόλεις περιλαμβάνουν εργαστήρια, περιπάτους στην πόλη με άτομα που είναι τυφλά ή πάσχουν από μειωμένη όραση και εκστρατείες ενημέρωσης. Στις παρούσες θεματικές κατευθυντήριες γραμμές προβάλλονται τρία παραδείγματα ΔΡΑΣΕΩΝ στο πλαίσιο της ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ. Μια μικρή πόλη στο ισπανικό νησί της Μαγιόρκα διοργάνωσε το πρόγραμμα 'ραντεβού στα τυφλά στην πόλη', ώστε να δώσει τη δυνατότητα στους ανθρώπους να βιώσουν το περπάτημα χωρίς όραση με τη βοήθεια ενός τυφλού ατόμου από την τοπική κοινότητα. Ο κοινός περίπατος στην πόλη ανέδειξε όλα τα πιθανά προβλήματα προσβασιμότητας και αύξησε την ευαισθητοποίηση σχετικά με ορισμένες παγίδες στις υποδομές. Μια αντίστοιχη εκστρατεία για την αύξηση της ευαισθητοποίησης διοργανώθηκε από τη γαλλική πόλη Montargis, που βρίσκεται 70 χλμ. ανατολικά της Ορλεάνης, η οποία επικέντρωσε τις προσπάθειές της στους εκλεγμένους αξιωματούχους. Οι αξιωματούχοι οδηγήθηκαν μέσα από διάφορα εμπόδια προκειμένου να βιώσουν την αίσθηση του τυφλού, του κωφού ή του ατόμου με μειωμένη κινητικότητα. Μια άλλη λύση έρχεται από την τουρκική πόλη της Σμύρνης, όπου τα άτομα με και χωρίς αναπηρίες χρησιμοποίησαν διθέσια ποδήλατα από κοινού. Κατά τη διάρκεια των διαδρομών, αναγνωρίστηκαν κοινά εμπόδια.



50. http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/bmt2016_eng_v3.pdf

51. https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/08/Accessibility-Guide_UITP-IRU-EDF_2016.pdf

52. <https://www.blindenverband-wnb.at/wissenswertes/verkehr/taktiler-leitsystem-wien/>

53. <https://www.behindertenrat.at/2019/05/walkshop/>

54. https://www1.wienerlinien.at/media/files/2020/barrierefrei_354241.pdf

55. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=qe0x0dQC

56. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=YwlvnTCO

57. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=FDtAT8xo

Πεζοδρόμηση

Οι ημέρες ή τα Σαββατοκύριακα χωρίς αυτοκίνητο έχουν μακρά ιστορία στο πλαίσιο των ετήσιων εορτασμών της ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ **ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**. Προσωρινά μέτρα που ξεκίνησαν ως δράσεις στο πλαίσιο της ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ **ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**, σε πολλές περιπτώσεις μετατράπηκαν σε μόνιμες λύσεις. Η Μπολόνια, νικήτρια του βραβείου ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ **ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ** το 2011, εφάρμοσε ζώνες χωρίς αυτοκίνητα στο ιστορικό κέντρο της πόλης ως προσωρινό μέτρο. Μια δεκαετία αργότερα, τα Σαββατοκύριακα χωρίς αυτοκίνητο έχουν αναδειχθεί σε αναπόσπαστο κομμάτι της ζωής στην πόλη της Μπολόνια. Αυτές οι ιστορίες μπορούν να αποτελέσουν πηγή έμπνευσης, ώστε οι πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη να δρομολογήσουν παρόμοιες μετατροπές.

Καθώς οι προσπάθειες πεζοδρόμησης μπορεί να χρειαστούν αρκετό χρόνο για να εφαρμοστούν, το παράδειγμα μιας σταδιακής προσέγγισης που υιοθέτησε η πρωτεύουσα της Σλοβενίας, Λιουμπλιάνα, αποδείχθηκε πολύ επιτυχημένο, καθώς οδήγησε σε μια συνολική πεζοδρομημένη περιοχή έκτασης άνω των 100.000 τ.μ. (επιφάνεια που αντιστοιχεί σε περισσότερα από 140 γήπεδα ποδοσφαίρου). Η πόλη ξεκίνησε την εν λόγω διαδικασία ανάπλασης μετά από την αύξηση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο κέντρο της πόλης. Αυτές οι προσπάθειες συνοδεύτηκαν από την ανάπτυξη των όχθων του ποταμού στο κέντρο της πόλης και την οικοδόμηση πρόσθετων πεζογεφυρών κατά μήκος του ποταμού. Χάρη στην παραγωγική ανταλλαγή απόψεων με τους κατοίκους της Λιουμπλιάνα, αυτές οι μακροπρόθεσμες διαδικασίες για τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στην πόλη εξακολουθούν να απολαμβάνουν την αποδοχή της κοινής γνώμης σε ποσοστό 88-95%.

Αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας και μείωση των αστικών ορίων ταχύτητας

Η πεζοδρόμηση ολόκληρων δρόμων είναι ένα πιθανό μέτρο που αποκλείει την προσβασιμότητα σε ορισμένες περιοχές για την κυκλοφορία επιβατικών αυτοκινήτων. Ωστόσο, μικρότερα μέτρα υποδομών μπορούν, επίσης, να έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην ασφάλεια των πεζών. Μια γερμανική μελέτη εστίασε σε διάφορα μικρότερα μέτρα και τις επιπτώσεις τους, όπως οι νησίδες για τους πεζούς, οι επεκτάσεις των κρασπέδων για τους πεζούς, το οδικό στένεμα ή οι φυτεύσεις στους δρόμους, για να αναφέρουμε μερικά από αυτά. Οι νησίδες για τους πεζούς είναι ξεχωριστοί χώροι στη μέση του δρόμου που επιτρέπουν στους πεζούς να κάνουν μια παύση όταν διασχίζουν κύριους ή δευτερεύοντες δρόμους μεγάλης κυκλοφορίας - ένα μέτρο ιδιαίτερα χρήσιμο για ηλικιωμένους, άτομα με μειωμένη κινητικότητα και παιδιά. Αυτό το μικρό μέτρο υποδομής μειώνει την ταχύτητα, τραβά την προσοχή των οδηγών και περιορίζει την απόσταση κατά τη διάσχιση του δρόμου. Το τελευταίο είναι ο βασικός λόγος για την εφαρμογή του οδικού στενέματος που συμβάλλει επίσης στην επίτευξη ηπιότερης κυκλοφορίας.

Άλλο ένα σημαντικό μέτρο ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες είναι η μείωση του ορίου ταχύτητας σε συγκεκριμένες ζώνες υψηλού κινδύνου ή κατά μήκος μια ολόκληρης αστικής περιοχής. Παρόλο που πολλές ευρωπαϊκές χώρες έχουν μειώσει το όριο ταχύτητας σε ορισμένες περιοχές, δύο πρόσφατα παραδείγματα έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον: Το Μπιλμπάο στην Ισπανία και η πρωτεύουσα του Βελγίου, οι Βρυξέλλες. Το Μπιλμπάο κέρδισε το Ευρωπαϊκό Βραβείο Αστικής Οδικής Ασφάλειας το 2020, ενώ οι Βρυξέλλες έλαβαν το Βραβείο Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας το 2019.

30

Στο πλαίσιο του σχεδίου SUMP της πόλης, το Μπιλμπάο εφάρμοσε το 2007 ένα σχέδιο ασφαλούς κινητικότητας που περιόρισε τα οδικά δυστυχήματα στο μέγιστο των τριών θυμάτων ανά έτος από το 2011. Ως η πρώτη πόλη άνω των 300.000 κατοίκων που εφάρμοσε όριο ταχύτητας 30 χλμ./ώρα στο 87% του συνολικού οδικού δικτύου της, το Μπιλμπάο έκανε ένα σημαντικό βήμα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας ενώ ταυτόχρονα μείωσε την ηχορύπανση και άλλες αρνητικές εξωτερικές επιπτώσεις της κυκλοφορίας των επιβατικών αυτοκινήτων. Αυτά τα μέτρα είχαν ευρεία αποδοχή χάρη στην πραγματοποίηση ολιστικών συζητήσεων με τους τοπικούς ενδιαφερόμενους φορείς και σε ένα ισχυρό επικοινωνιακό σχέδιο για την ενίσχυση της αποδοχής των μέτρων από τους κατοίκους. Οι φόβοι ότι το όριο ταχύτητας των 30 χλμ./ώρα θα αύξανε τους χρόνους μετακίνησης και θα παρεμπόδιζε τη ροή της κυκλοφορίας αποδείχθηκαν αβάσιμοι. Άλλη μια σημαντική μετατροπή πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες που επίσης άλλαξε το όριο ταχύτητας στα 30 χλμ./ώρα στο σύνολο του οδικού δικτύου της από την 1η Ιανουαρίου 2021, εξαιρουμένων μερικών βασικών αρτηριών. Βασικοί λόγοι για την υιοθέτηση αυτού του μείζονος μέτρου είναι η αντιμετώπιση της ηχορύπανσης και η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Τα αποτελέσματα ήταν ήδη ορατά μετά από μόλις έναν μήνα εφαρμογής, σύμφωνα με τους ελέγχους ταχύτητας σε δώδεκα τοποθεσίες της ευρωπαϊκής πρωτεύουσας. Τα δεδομένα δείχνουν ότι η ταχύτητα μειώθηκε 9% κατά μέσο όρο, τόσο στις ζώνες των 30 χλμ./ώρα όσο και στις ζώνες των 50 χλμ./ώρα μετά από μόλις έναν μήνα εφαρμογής. Σε αντίθεση με την κοινή πεποίθηση, οι συνολικοί χρόνοι μετακίνησης παρέμειναν σταθεροί κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής και εκτός αιχμής.

58. https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2012/EMW_Best_Practice_Guide_2012.pdf

59. <https://www.eltis.org/resources/case-studies/pedestrianisation-ljubljana-city-centre>

60. <https://www.sutp.org/publications/9584/>

61. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/news/bruxelles-ville-30-premier-bilan-chiffre>

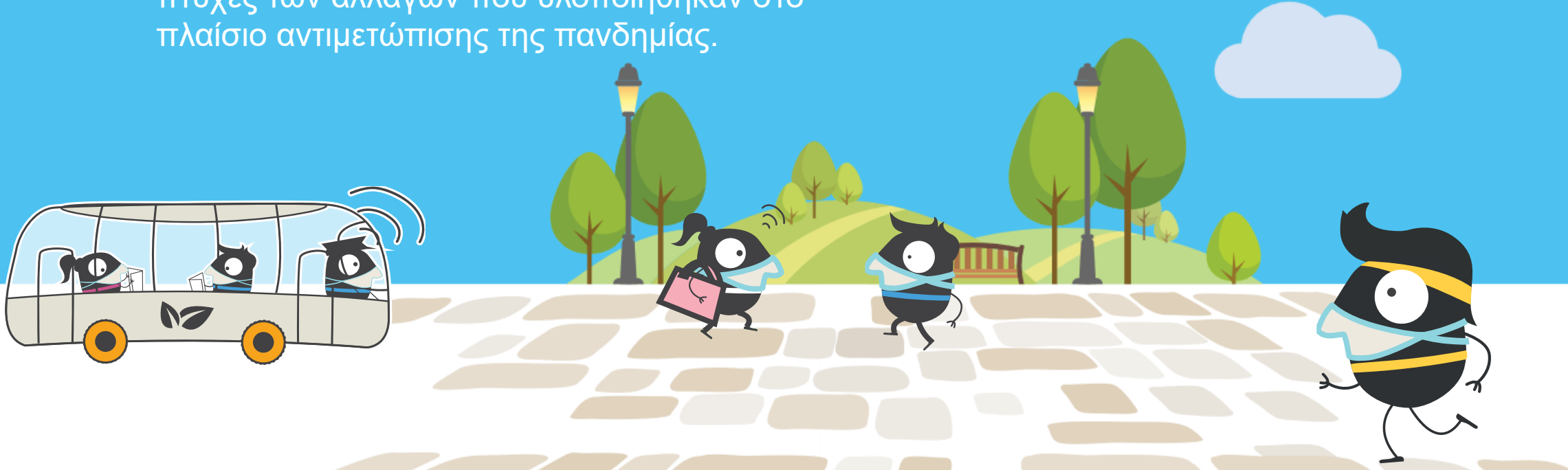
5

Αντιμετώπιση της πανδημίας του COVID-19

Η παρούσα ενότητα προβάλλει διάφορα μέτρα αντιμετώπισης του COVID-19 στο πλαίσιο της αστικής κινητικότητας, κοινοποιώντας στατιστικά στοιχεία που έχουν επηρεάσει σημαντικά τη δημόσια ζωή στις ευρωπαϊκές πόλεις και ανά την υφήλιο. Συγκεκριμένα, επικεντρωνόμαστε στις θετικές πτυχές των αλλαγών που υλοποιήθηκαν στο πλαίσιο αντιμετώπισης της πανδημίας.

Οι συντάκτες επιθυμούν να επισημάνουν ότι άλλα χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα, οργανισμοί και θεσμικά όργανα έχουν αναφερθεί εκτενώς σε γραπτά κείμενά τους για το θέμα. Το SUMP Topic Guide (Οδηγός Θεμάτων SUMP) για τον Σχεδιασμό μιας πιο Ανθεκτικής και Ισχυρής Αστικής Κινητικότητας και το SUMP Practitioner Briefing (Ενημέρωση Επαγγελματιών στο πλαίσιο των SUMP) αναφορικά με την πανδημία του COVID-19 προσφέρουν σφαιρική καθοδήγηση και παραδείγματα βέλτιστων πρακτικών. Το παρόν έγγραφο παρέχει μια συνοπτική παρουσίαση μερικών επιλεγμένων μέτρων.

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία υποστηρίζει την ανάκαμψη στη μετά-COVID-19 εποχή συμβάλλοντας στην εκ νέου οικοδόμηση μιας πιο βιώσιμης ευρωπαϊκής οικονομίας, τη δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης και τη μείωση των κοινωνικών ανισοτήτων. Η Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχει ως στόχο να βοηθήσει το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών να ανακάμψει γρήγορα από τις σοβαρές επιπτώσεις της κρίσης που προκάλεσε ο COVID-19 και να καταστεί πιο βιώσιμο, έξυπνο και ανθεκτικό.



Ανάκτηση της εμπιστοσύνης στα μέσα μαζικής μεταφοράς

Σε ολόκληρη την Ευρώπη και παγκοσμίως, ο COVID-19 προκάλεσε σημαντική μείωση στη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Ευρωπαϊκές πόλεις όπως η Λυών και η Νίκαια παρατήρησαν μείωση κατά 85% έως 95 % στη χρήση των μέσων μεταφοράς στις αρχές του 2020. Παρόμοια σημαντική μείωση παρατηρήθηκε και στην Ολλανδία. Η εν λόγω σημαντική μείωση του αριθμού επιβατών οφειλόταν εν μέρει στις εσφαλμένες ανησυχίες σχετικά με τον κίνδυνο μόλυνσης από τον ιό στα τρένα ή τα λεωφορεία. Ωστόσο, δεδομένα από γερμανικές και γαλλικές κρατικές υπηρεσίες ελέγχου των νόσων αναφέρουν ότι μόνο ένα ποσοστό 0,2% έως 1,2% των κρουσμάτων COVID-19 μπορεί να ιχνηλατηθεί ως προερχόμενο από το σύνολο των μέσων μεταφοράς (επίγεια, εναέρια και θαλάσσια). Τα αποτελέσματα αυτά υποστηρίζονται από μια μελέτη που διεξήχθη στην Κίνα μέσω της αξιολόγησης ομάδων σε σχέση με τα τρένα υψηλών ταχυτήτων. Η μελέτη επισημαίνει ότι τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι πολύ ασφαλή, υπό την προϋπόθεση ότι προσφέρεται επαρκής χώρος για την κατανομή των επιβατών και η έκθεση είναι σχετικά σύντομη. Μελέτες από Γαλλία, Αυστρία και Ιαπωνία επιβεβαιώνουν ότι οι σύντομες διαδρομές με το μετρό ενέχουν ελάχιστο κίνδυνο και προχωρούν σε σύγκριση με τις πολύωρες σιδηροδρομικές διαδρομές.

Μετάβαση στην ενεργή κινητικότητα

Παράλληλα με τη σημαντική μείωση στη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς και την κυκλοφορία των μετακινούμενων εργαζομένων, υπήρξε μια σαφής μετάβαση προς την ενεργή κινητικότητα, όπως η ποδηλασία και το περπάτημα. Οι δημοτικές αρχές σε ολόκληρη την Ευρώπη καλλιέργησαν την αλλαγή συμπεριφοράς δημιουργώντας μόνιμους ή προσωρινούς ποδηλατόδρομους. Μια γερμανική μελέτη ανέλυσε τις πανευρωπαϊκές ανακοινώσεις σχετικά με τους αναδυόμενους ποδηλατόδρομους καθ' όλη τη διάρκεια της πανδημίας. Οι ερευνητές επεσήμαναν ότι κατά τον Ιούλιο του 2020 είχαν ανακοινωθεί αλλαγές αυτού του είδους στις υποδομές μήκους 2.000 χιλιομέτρων. Οι αναδυόμενοι ποδηλατόδρομοι δημιουργήθηκαν σε πολλές μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις, μεταξύ αυτών στο Βερολίνο (23 χλμ.), τις Βρυξέλλες (40 χλμ.), τη Βουδαπέστη (20 χλμ.), το Παρίσι (32 χλμ.) και τη Ρώμη (150 χλμ.).

Βελτιώσεις στην ποιότητα του αέρα

Εκτός από τη μετάβαση στην ενεργή κινητικότητα, οι ευρωπαϊκές πόλεις παρατήρησαν μείωση στα επίπεδα ρύπανσης του διοξειδίου του αζώτου (NO₂) και των αιωρούμενων σωματιδίων (ΑΣ 2,5) κατά τη διάρκεια της απαγόρευσης κυκλοφορίας για τον μήνα Μάρτιο του 2020. Σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, οι εκπομπές NO₂ σημείωσαν τεράστια μείωση στις ευρωπαϊκές πόλεις, όπως στο Παρίσι (54%), το Μιλάνο (21%), τη Βαρκελώνη

Μόνο το 0,2% έως 1,2% των μολύνσεων από τον COVID-19 μπορούν να εντοπιστούν στα μέσα μεταφοράς



(55%) και τη Λισαβόνα (51%), σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ). Αναφορικά με το NO₂, οι αναλύσεις του μετεωρολογικού εργαστηρίου του Πανεπιστημίου της Σορβόνης στο Παρίσι της Γαλλίας έδειξαν ότι οι εκπομπές μειώθηκαν σε ποσοστό άνω του 30% στις αστικές περιοχές σε Αυστρία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Γαλλία, Ιταλία, Ισπανία, Ελβετία και Πορτογαλία (όπου η μείωση υπερέβη το 50%). Οι εκπομπές μειώθηκαν στις αστικές περιοχές όλων των ευρωπαϊκών χωρών που υποβλήθηκαν σε αξιολόγηση. Το ίδιο ισχύει και για τα ΑΣ 2,5, καθώς σε όλες τις αστικές περιοχές παρατηρήθηκε μείωση εκτός από την Πολωνία. Η πιο αξιοσημείωτη μείωση παρατηρήθηκε στη Γαλλία (18%), την Ιταλία (20,5%), την Πορτογαλία (23,5%) και τη Σλοβενία (18,4%).

Η μειωμένη κυκλοφορία των οχημάτων οδήγησε και σε μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα. Από τα 25 κράτη μέλη της ΕΕ, στα 19 παρατηρήθηκε μείωση στους θανάτους από οδικά ατυχήματα τον Απρίλιο του 2020 σε σύγκριση με τον μήνα Απρίλιο των προηγούμενων τριών ετών. 910 άτομα έχασαν τη ζωή τους σε σύγκριση με τους 1.415 θανάτους που ήταν ο προηγούμενος μέσος όρος, μια μείωση που αντιστοιχεί σε ποσοστό περίπου 35%.

63. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2020.1857886>
64. <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/10/Policy-Brief-PTisCOVID-Safe.pdf>
65. <https://www.eltis.org/in-brief/news/covid-19-and-public-transport-results-early-studies-infection-risks>
66. <https://arxiv.org/pdf/2008.05883.pdf>
67. <https://www.brusselstimes.com/brussels-2/133559/how-covid-changed-brussels/>
68. <https://www.theguardian.com/world/2020/may/18/cleaner-and-greener-covid-19-prompts-worlds-cities-to-free-public-space-of-cars>
69. https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/covid-19/Pollution%20Europe%20%281%29_0.jpg
70. <https://www.eea.europa.eu/highlights/air-pollution-goes-down-as>
71. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486>
72. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486>
73. <https://etsc.eu/pin-briefing-the-impact-of-covid-19-lockdowns-on-road-deaths-in-april-2020/>

Οι συντάκτες συστήνουν, αναφορικά με τις πληροφορίες που συλλέχθηκαν από τους εταίρους της ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, πηγές όπως: 'ο COVID-19 και η κινητικότητα', 'ο επανασχεδιασμός των πόλεων μετά την πανδημία του COVID-19', καθώς και Οδηγός Θεμάτων SUMP σχετικά με την ανθεκτικότητα απέναντι στον COVID-19.

Μέτρα ασφαλείας στα μέσα μαζικής μεταφοράς

Αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις στράφηκαν στη χρήση ειδικών λεωφορείων για τις ευάλωτες ομάδες ή τους εργαζόμενους σε τομείς νευραλγικής σημασίας κατά την κορύφωση της πανδημίας του COVID-19, όπως η ρουμανική πόλη του Ιασίου. Παρόμοια μέτρα υιοθετήθηκαν και σε άλλες πόλεις, όπως το Δουβλίνο που επέλεξε να διατηρήσει τη συχνότητα των υφιστάμενων δρομολογίων των λεωφορείων παρά τη μειωμένη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς από το κοινό. Επίσης, τα δρομολόγια των λεωφορείων προσαρμόστηκαν για να αποφευχθεί ο συνωστισμός στον περιορισμένο χώρο των στάσεων λεωφορείων και να διευκολυνθεί η δημιουργία ποδηλατόδρομων στους δρόμους της ιρλανδικής πρωτεύουσας. Η κοινοποίηση πληροφοριών προσφέρει επίσης σημαντικά οφέλη στο πλαίσιο της ανάληψης δράσης για την καταπολέμηση της πανδημίας. Παραδείγματος χάριν, πρόσθετες πληροφορίες για την πληρότητα κοινοποιούνταν μέσω των εφαρμογών των έξυπνων τηλεφώνων από την Deutsche Bahn (Γερμανικές Σιδηροδρομικές Υπηρεσίες) και για την πληρότητα των λεωφορείων στην Καταλονία της Ισπανίας.

Ενεργή κινητικότητα κατά τη διάρκεια της πανδημίας του COVID-19

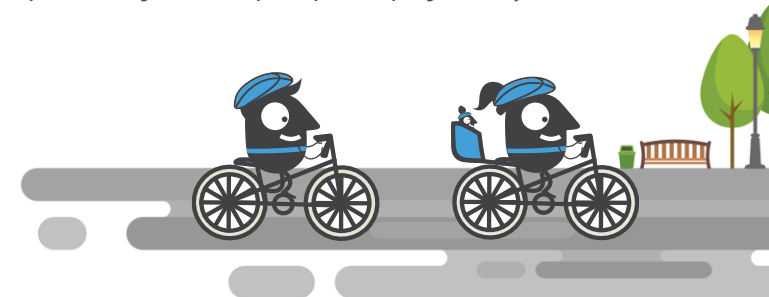
Καθώς πολλοί επιλέγουν λύσεις ενεργού κινητικότητας όπως το περπάτημα και η ποδηλασία, οι δήμοι έλαβαν διάφορα μέτρα για την προώθηση της ενεργού κινητικότητας και τη μείωση της επιβάρυνσης στις υποδομές δημόσιων μεταφορών. Πολλές πόλεις διέυρυναν τις προσωρινές υποδομές εναλλακτικών μέσων κινητικότητας για να δημιουργήσουν μόνιμες λύσεις. Κατά τη χρονική στιγμή δημοσίευσης του παρόντος εγγράφου, εξακολουθεί να υπάρχει ασάφεια σχετικά με το εάν όλα τα προσωρινά μέτρα θα διατηρηθούν σε ισχύ. Συνεπώς, επικεντρωνόμαστε σε μια σειρά μόνιμων μέτρων.

Η ιταλική πόλη του Μιλάνου άντλησε έμπνευση από διάφορες πόλεις ανά την υφήλιο προκειμένου να αναθεωρήσει την κατανομή του χώρου που καταλαμβάνει το οδικό δίκτυο στο κέντρο της πόλης. Το έγγραφο πολιτικής 'Strade Aperte' (Ανοιχτοί Δρόμοι) αποσκοπεί στη διεύρυνση των ποδηλατόδρομων και των χώρων για τους πεζούς, ώστε να ανοίξει τους δρόμους της πόλης στην ενεργή κινητικότητα και να στρέψει το ενδιαφέρον μακριά από το επιβατικό αυτοκίνητο. Το πρόγραμμα Ανοιχτοί Δρόμοι υιοθετεί εξέχουσες λύσεις από άλλες πόλεις όπως το Βερολίνο και τη Βαρκελώνη, για να διασφαλίσει τη δενδροφύτευση, τον ανασχεδιασμό των λεωφόρων και την αναδιάρθρωση των διασταυρώσεων με σημαντικό όγκο κυκλοφορίας. Παρόλο που άλλες πόλεις θέσπισαν έναν από στόχο με συγκεκριμένο αριθμό χιλιομέτρων που θα καταλαμβάνουν οι ποδηλατόδρομοι, το πρόγραμμα του Μιλάνου έχει ως στόχο να δημιουργήσει μια αλλαγή νοοτροπίας με επίκεντρο την ενεργή κινητικότητα.

Το Μπορντό, μια αμπελουργική περιοχή με επώνυμο κρασιά και πληθυσμό 250.000 κατοίκων, έχει δημιουργήσει 78 χιλιόμετρα αναδυόμενων ποδηλατόδρομων, προσωρινές θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων στο κέντρο της πόλης και έναν ειδικό στόλο 1.000 ενοικιαζόμενων ποδηλάτων για φοιτητές, καθώς και 200 επιπρόσθετα ηλεκτρικά ποδήλατα για να αυξήσει τον υφιστάμενο στόλο των ενοικιαζόμενων ποδηλάτων.

Ταχεία διαδικασία εφαρμογής των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMP)

Η Μπολόνια, φοιτητούπολη και πρωτεύουσα της ιταλικής περιφέρειας Εμίλια-Ρομάνια, θα διευρύνει το υπάρχον δίκτυο των ποδηλατόδρομων μήκους 145 χιλιομέτρων σε 500 χιλιόμετρα μέσα στα επόμενα χρόνια. Τα σχέδια της πόλης σχετικά με τη χρήση ποδηλάτου, που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMP), επιταχύνθηκαν κατά τη διάρκεια της πανδημίας του COVID-19. Το 60% των σχεδίων που καταστρώθηκαν στο πλαίσιο του SUMP της Μπολόνια, του Bicip Metropolitana, για τη σύνδεση του κέντρου της πόλης, των εμπορικών και των οικιστικών περιοχών της μητροπολιτικής περιφέρειας, επρόκειτο να ολοκληρωθούν μέχρι τα τέλη του 2020 σύμφωνα με τον δήμαρχο της Μπολόνια. Το SUMP διαδραμάτισε βασικό ρόλο, καθώς επέτρεψε στην μητροπολιτική περιοχή και την πόλη της Μπολόνια να υλοποιήσουν γρήγορα τα υφιστάμενα σχέδια. Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έχει στρατηγικούς, μακροπρόθεσμους στόχους, αλλά περιλαμβάνει και βραχυπρόθεσμους στόχους. Αυτή η ευελιξία επέτρεψε σε άλλους μικρούς και μεγαλύτερους δήμους που κατάρτισαν ένα SUMP, όπως η Αμβέρσα και η Γάνδη (Βέλγιο), το Κατοβίτσε (Πολωνία), η Λισαβόνα (Πορτογαλία) και το Στζέγκεντ (Ουγγαρία), να επιταχύνουν την εφαρμογή των συμφωνηθέντων μέτρων κατά τη διάρκεια της πανδημίας του COVID-19, καθώς οι περιστάσεις και οι προτεραιότητες αλλάζουν.



74. https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/plp_uploads/PLP_COVID-PublicTransport.pdf
75. https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2020/05/Covid_Mobility_Plan_22.5.20_FA_WEB.pdf
76. <https://www.bahn.com/en/view/booking-information/booking/how-full-is-my-train.shtml>
77. <https://www.polisnetwork.eu/article/catalonia-launches-app-to-show-passengers-bus-occupancy-levels/?id=122791>
78. https://www.comune.milano.it/documents/20126/992518/Strade+Aperte_IT_200430_rev.pdf/a100d04c-6b55-ae74-e0f8-b52563e07822?t=1589460655416
79. <https://handshakecycling.eu/news/bordeaux-unveils-emergency-cycling-plan-combat-covid-19>
80. https://pumsbologna.it/news/Ecco_la_Bicipolitana_il_piano_per_accelerarne_la_realizzazione_alla_luce_dell_emergenza_sanitaria
81. <https://issuu.com/cittametropolitanabologna/docs/en-doc-sintesi-pumsbo>

20 ΧΡΟΝΙΑ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΒΔΟΜΑΔΑ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

