

Η ενσωμάτωση θεμάτων υγείας στις υφιστάμενες πολιτικές αστικής κινητικότητας και τα ρυθμιστικά πλαίσια μπορεί να είναι δύσκολη. Ο Marsden και ο Rye (2010) εξετάζουν τις προκλήσεις που προκύπτουν κατά τη σύνδεση των πολιτικών μεταφορών με τους στόχους της δημόσιας υγείας.

6. Αστική ανάπτυξη και πρότυπα χρήσης γης

Τα υπάρχοντα πρότυπα χρήσης γης και η αστική εξάπλωση μπορεί να δυσκολεύουν την εισαγωγή χαρακτηριστικών που ενισχύουν την υγεία, όπως η δυνατότητα πεζοπορίας και οι υποδομές για ποδήλατα. Η επιρροή της αστικής ανάπτυξης στη σωματική δραστηριότητα και την υγεία αναδεικνύεται από τους Ewing και τους συνεργάτες του (2008).

Κεφάλαιο 5 – Καλές Πρακτικές

Το παράδειγμα του Ελσίνκι

Η πόλη του Ελσίνκι πρωτοστάτησε στην έννοια της Κινητικότητας ως Υπηρεσία (Mobility as a Service - MaaS) με την εφαρμογή "Whim". Αυτή η εφαρμογή επιτρέπει στους χρήστες να προγραμματίζουν, να κλείνουν και να πληρώνουν για διάφορες επιλογές μεταφοράς, όπως δημόσιες συγκοινωνίες, ενοικίαση ποδηλάτων, ταξί και ενοικίαση οχημάτων, όλα από μία πλατφόρμα. Η ιδέα είναι να προσφέρει στους πολίτες τόσο βολικές και αποδοτικές εναλλακτικές λύσεις στην ιδιοκτησία ιδιωτικών αυτοκινήτων, ώστε να επιλέγουν αυτές τις υπηρεσίες, μειώνοντας έτσι την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τη ρύπανση.

Το παράδειγμα της Σεούλ



Το έργο αποκατάστασης του ρέματος Cheonggyecheon στη Σεούλ περιλάμβανε την κατεδάφιση μιας ανυψωμένης οδού και την αποκατάσταση του ρέματος Cheonggyecheon, δημιουργώντας μια δημόσια ζώνη αναψυχής. Η προσπάθεια αυτή είχε στόχο να μειώσει τη ρύπανση, να δροσίσει τις πόλεις και να δημιουργήσει πράσινο χώρο. Η πρωτοβουλία έχει βελτιώσει σημαντικά την ποιότητα του αέρα και τη βιοποικιλότητα της περιοχής, ενώ παράλληλα ενθαρρύνει τους ανθρώπους να περπατούν και να κάνουν ποδήλατο κατά μήκος του ρέματος.

Το παράδειγμα του Φράιμπουργκ

Το Φράιμπουργκ, στη Γερμανία, είναι γνωστό για τη φιλική προς το περιβάλλον αστική του διάταξη. Η πόλη διαθέτει μεγάλες λωρίδες ποδηλάτων, ένα ανεπτυγμένο σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών και έναν σχεδιασμό που ενθαρρύνει το περπάτημα. Επιπλέον, η συνοικία Vauban του Φράιμπουργκ είναι μια ζώνη χωρίς αυτοκίνητα, με δρόμους που προορίζονται κυρίως για πεζούς και ποδηλάτες. Αυτά τα μέτρα έχουν μειώσει την εξάρτηση των πολιτών από τα αυτοκίνητα, περιορίσει τους ρύπους και προωθήσει έναν υγιή, ενεργό τρόπο ζωής.

Figure 15. Seoul (source:

https://wwf.panda.org/wwf_news/?204454/Seoul-Cheonggyecheon-river)

Το παράδειγμα της Μελβούρνης

Η ιδέα των "20λεπτων γειτονιών" στη Μελβούρνη επικεντρώνεται στην ανάπτυξη γειτονιών όπου οι καθημερινές ανάγκες βρίσκονται εντός 20 λεπτών περπατήματος, ποδηλασίας ή χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας. Αυτή η πολιτική στοχεύει στην αύξηση της αυτάρκειας των κοινοτήτων και στη μείωση της ανάγκης για μεγάλες μετακινήσεις. Η στρατηγική ενθαρρύνει τη σωματική άσκηση, μειώνει τη συμφόρηση στις μεταφορές και αυξάνει τη συμμετοχή της κοινότητας.

Το παράδειγμα του Σαν Φρανσίσκο

Το πρόγραμμα "Shared Spaces" του Σαν Φρανσίσκο επιτρέπει στις επιχειρήσεις να χρησιμοποιούν πεζοδρόμια, θέσεις στάθμευσης και δρόμους για υπαίθρια τραπεζοκαθίσματα και λιανικό εμπόριο, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Αυτό όχι μόνο ωφελεί τις τοπικές επιχειρήσεις, αλλά και προάγει την πεζοδρόμηση. Το πρόγραμμα έχει οδηγήσει σε αυξημένη κίνηση πεζών, ζωντανή δημόσια ζωή και μείωση της κυριαρχίας των οχημάτων στις αστικές περιοχές.

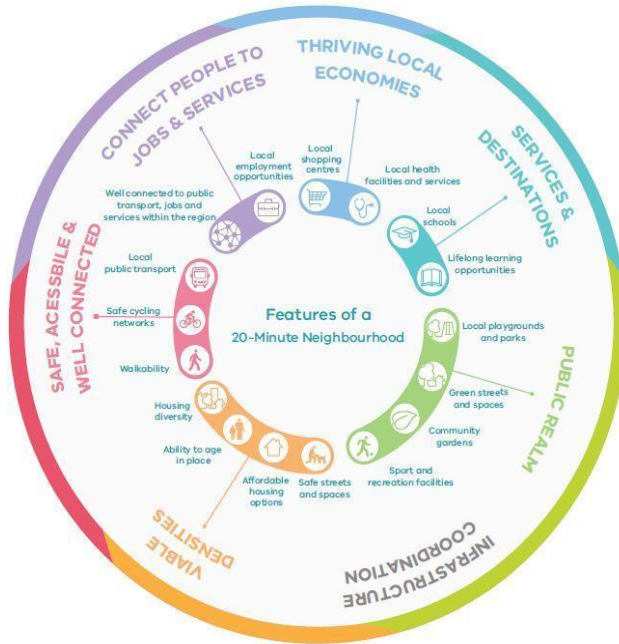


Figure 11. Image assessed from

<https://vpa.vic.gov.au/project-subpage/20-minute-neighbourhood-key-idea-3/>

Κεφάλαιο 6 – Πρακτική Εφαρμογή

6.1. Πρακτική Εφαρμογή 1. Δραστηριότητα χαρτογράφησης κοινότητας

Στόχος: Αναγνώριση και χαρτογράφηση των στοιχείων της κοινότητας που προάγουν ή εμποδίζουν την υγιή τοπική κινητικότητα.