

Έργο **TRANSIT**

Μονοπάτια Εκπαίδευσης Ενηλίκων για τη Βιώσιμη Κινητικότητα

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΠΟΒΑΘΡΟΥ

Παραδοτέο Πνευματικής Ενότητας 1 (IO 1)



UNIONE
PEDEMONTANA
PARMENSE

lepida





Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union

Η υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την παραγωγή αυτής της έκδοσης δε συνιστά αποδοχή του περιεχομένου, το οποίο αντικατοπτρίζει την οπτική μόνο των συγγραφέων και η Επιτροπή δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνη για κάθε χρήση του περιεχομένου του παρόντος.

ΣΥΓΓΡΑΦΕΙΣ



ΟΝΟΜΑ

- Teresa Gallelli
- Giovanna Parmigiani
- Alessandro Pierantoni
- Federica Gravina
- Konstantinos Athanassopoulos, PhD
- Christiana Pirasmaki
- Carlos Ameixenda
- Mikael Haster
- Magnus Lindh
- Gabriele Franzini

ΕΤΑΙΡΟΣ

- Lepida
- Lepida
- Lepida
- SERN
- ECOCITY
- ECOCITY
- Abegondo Municipality
- Karlstad Municipality
- University Karlstad
- UPP

e-mail

- teresa.gallelli@lepida.it
- giovanna.parmigiani@lepida.it
- alessandro.pierantoni@lepida.it
- federica.gravina@sern.eu
- kathanas.civil@gmail.com
- christiana.pirasmaki@ecocity.gr
- carlosameijenda@gmail.com
- mikael.haster@karlstad.se
- magnus.lindh@kau.se
- g.franzini@unionejedemontana.pr.it



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

1.1 ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΚΚΙΝΗΣΗ

3.1 ΧΤΙΖΟΝΤΑΣ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟ ΕΡΕΥΝΑΣ

3.2 ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

4.1 ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΟ ΑΒΕΓΟΝΔΟ, ΙΣΠΑΝΙΑ

4.1.1 Ομάδες στόχοι

4.1.2 Χαρακτηριστικά δείγματος

4.1.3 Συνήθειες μετακινήσεων

4.1.4 Περιβάλλον ποδηλασίας

4.1.5 Εμπόδια ποδηλασίας

4.1.6 Κίνητρα για ποδηλασία

4.1.7 Προτάσεις

4.1.8 Συμπεράσματα

4.2 ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΟ KARLSTAD, ΣΟΥΗΔΙΑ

4.2.1 Ομάδες στόχοι

4.2.2 Χαρακτηριστικά δείγματος

4.2.3 Συνήθειες μετακινήσεων

4.2.4 Περιβάλλον ποδηλασίας

4.2.5 Εμπόδια ποδηλασίας

4.2.6 Κίνητρα για ποδηλασία

4.2.7 Προτάσεις

4.3 ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ UPP, ΙΤΑΛΙΑ

4.3.1 Ομάδες στόχοι

4.3.2 Χαρακτηριστικά δείγματος

4.3.3 Συνήθειες μετακινήσεων

4.3.4 Περιβάλλον ποδηλασίας

4.3.5 Εμπόδια ποδηλασίας

4.3.6 Κίνητρα για ποδηλασία

4.3.7 Προτάσεις

4.4 ΕΡΕΥΝΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ IMOLA, ΙΤΑΛΙΑ

4.4.1 Ομάδες στόχοι

4.4.2 Χαρακτηριστικά δείγματος

4.4.3 Συνήθειες μετακινήσεων

4.4.4 Περιβάλλον ποδηλασίας

4.4.5 Εμπόδια ποδηλασίας

4.4.6 Κίνητρα για ποδηλασία

4.4.7 Προτάσεις



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

4.5 ΕΡΕΥΝΑ ΤΟΥ ECOCITY, ΕΛΛΑΔΑ

- 4.5.1 Ομάδες στόχοι
- 4.5.2 Χαρακτηριστικά δείγματος
- 4.5.3 Συνήθειες μετακινήσεων
- 4.5.4 Περιβάλλον ποδηλασίας
- 4.5.5 Εμπόδια ποδηλασίας
- 4.5.6 Κίνητρα για ποδηλασία
- 4.5.7 Προτάσεις

5 ΙΟΙ: ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

6 ΠΡΟΤΥΠΟ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

7 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

- A.1.1 ΟΙ ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΤΟΥ ABEGONDO (ΙΣΠΑΝΙΑ)
- A.1.2 ΟΙ ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ PEDEMONTANA PARMENSE (ΙΤΑΛΙΑ)
- A.1.3 ΟΙ ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ KARLSTAD (ΣΟΥΗΔΙΑ)
- A.1.4 ΟΙ ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ IMOLA ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ SERN (ΙΤΑΛΙΑ)
- A.1.5 ΟΙ ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΜΚΟ ECOCITY (ΕΛΛΑΔΑ)

8 ΚΑΤΑΣΤΑΛΑΓΜΑ ΤΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

- 8.1 ΔΗΜΟΣ ABEGONDO, ΙΣΠΑΝΙΑ
 - 8.1.1 Μικρό Βιογραφικό
 - 8.1.2 Χαρακτηριστικά της περιοχής
 - 8.1.3 Μέσα μεταφορά και υποδομές διαθέσιμες στην περιοχή
- 8.2 ΔΗΜΟΣ KARLSTAD, ΣΟΥΗΔΙΑ
 - 8.2.1 Μικρό Βιογραφικό
 - 8.2.2 Χαρακτηριστικά της περιοχής
 - 8.2.3 Μέσα μεταφορά και υποδομές διαθέσιμες στην περιοχή
- 8.3 ΥΡΡ ΕΝΩΣΗ ΔΗΜΩΝ, ΙΤΑΛΙΑ
 - 8.3.1 Μικρό Βιογραφικό
 - 8.3.2 Χαρακτηριστικά της περιοχής
 - 8.3.3 Μέσα μεταφορά και υποδομές διαθέσιμες στην περιοχή
- 8.4 ΔΗΜΟΣ IMOLA, ITALY
 - 8.4.1 Μικρό Βιογραφικό
 - 8.4.2 Χαρακτηριστικά της περιοχής
 - 8.4.3 Μέσα μεταφορά και υποδομές διαθέσιμες στην περιοχή
- 8.5 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ, ΕΛΛΑΔΑ
 - 8.5.1 Μικρό Βιογραφικό του ECOCIT
 - 8.5.2 Χαρακτηριστικά της περιοχής
 - 8.5.3 Μέσα μεταφορά και υποδομές διαθέσιμες στην περιοχή
- 8.6 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ
- 8.7 ΚΟΙΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ
- 8.8 ΚΟΙΝΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ
- 9 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ





ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αυτό το έγγραφο αναφέρει, τις δραστηριότητες που πραγματοποιήθηκαν από τους εταίρους της κοινοπραξίας για την 1η Πνευματική Ενότητα (Intellectual Output 1 - IO1) που αφορούσε κυρίως τη συλλογή δεδομένων, την έναρξη της έρευνας στις 4 εμπλεκόμενες χώρες, την ανάλυση των αποτελεσμάτων, τις καλές πρακτικές και τα διδάγματα που αντλήθηκαν. Αυτά παρουσιάζονται στα 4 πρώτα κεφάλαια του τεύχους.

Το Κεφάλαιο 5 παρέχει τα αποτελέσματα της έρευνας με αντικείμενο την παρακολούθηση και την αξιολόγηση του IO1.

Στα κεφάλαια 6 και 7 περιγράφεται το κοινό πρότυπο που χρησιμοποιήθηκε για να συλλέξει τις καλές πρακτικές των εταίρων. Οι εταίροι παρουσιάζουν προηγούμενες πρωτοβουλίες τους που θεωρούνται ως επιτυχημένες ιστορίες που είναι εύκολο να αναπαραχθούν σε διαφορετικό πλαίσιο από αυτό στο οποίο αναπτύχθηκαν και σχεδιάστηκαν για πρώτη φορά. Η συλλογή των βέλτιστων πρακτικών έχει ως επιπρόσθετο στόχο να τροφοδοτήσει τις δραστηριότητες των υπόλοιπων πνευματικών ενοτήτων, δηλαδή των IO2 και IO3.

Το Κεφάλαιο 8 αναλύει τα ευρήματα στις περιοχές που θα βοηθήσουν στο σχεδιασμό και την υλοποίηση των IO2 και IO3.

Στο Παράρτημα αναφέρουμε τους συνδέσμους προς όλα τα ερωτηματολόγια της έρευνας που έχουν μεταφραστεί στις τοπικές γλώσσες.



1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ (A1)

Μόλις ξεκίνησε το έργο και ακόμη και πριν από την εναρκτήρια συνάντηση, η Lepida κυκλοφόρησε ένα έγγραφο με στόχο να πυροδοτήσει τη συζήτηση για την ανάλυση του πολεοδομικού υποβάθρου των περιοχών των εταίρων και ειδικότερα τον τρόπο συλλογής δεδομένων. Αρχικά, αρχίσαμε να συλλέγουμε πληροφορίες για τις διάφορες τοποθεσίες με στόχο να χαρτογραφήσουμε τις ανάγκες των περιοχών του έργου προκειμένου:

- να αναλυθεί το τοπικό οικοσύστημα σε σχέση με την προοπτική της βιώσιμης κινητικότητας,
- να περιγραφούν οι διαθέσιμοι πόροι και οι τρέχουσες πρωτοβουλίες,
- να μεταφερθεί η φωνή των κύριων κοινωνικών παραγόντων (δημόσιες διοικήσεις, οργανώσεις πολιτών, πολίτες), το επίπεδο ευαισθητοποίησής τους και οι ανάγκες εκπαίδευσης που υπάρχουν,
- να ξεκινήσει η συλλογή καλών πρακτικών για τη βιώσιμη κινητικότητα.

Για το σκοπό αυτό κυκλοφορήσαμε ένα πρώτο κοινό πίνακα για την έναρξη της δραστηριότητας συλλογής δεδομένων (IO1/A1) από τις διάφορες περιοχές και συζητήσαμε με τους εταίρους τα θέματα που θα συμπεριληφθούν. Με αυτόν τον τρόπο οριστικοποιήσαμε το τελικό πίνακα που θα έπρεπε συμπληρωθεί.

Στο έργο TRANSIT εμπλέκονται 4 περιοχές της Ευρώπης:

- Abegondo (Ισπανία)
- Η Αθήνα και τα προάστιά της,
- Το Karlstad, (Σουηδία)
- Η Ένωση Pedemontana Parmense (που συμπεριλαμβάνει 5 δήμους της Ιταλίας)

Επιπρόσθετα συλλέχθηκαν δεδομένα από την περιοχή που σχετίζεται με τον συνδεδεμένο εταίρο, το Δήμο Imola της Ιταλίας.

1.1 Πίνακας συλλογής δεδομένων

Ο πρότυπος πίνακας συμπληρώθηκε ανά περιοχή και αυτή η δραστηριότητα συνέβαλε στο να μάθουμε περισσότερα για τα πολεοδομικά προφίλ των περιοχών και να συλλέξουμε τα πρώτα δεδομένα που θα καθοδηγήσουν τις περαιτέρω δραστηριότητες του έργου.

Στόχος της συμπλήρωσης του πίνακα είναι να παρουσιαστούν τα βασικά χαρακτηριστικά, να δοθούν επεξηγήσεις και να αναλυθούν τα διδάγματα και οι κίνδυνοι που σχετίζονται με το έργο TRANSIT και τη γενικότερη προοπτική της βιώσιμης κινητικότητας.

Στα βασικά χαρακτηριστικά των περιοχών ανήκουν οι παρακάτω θεματικές:

- Προγράμματα και στόχοι για τις περιοχές,
- ενδιαφερόμενα μέρη του έργου,
- ωφελημένοι του έργου,
- το πολεοδομικό υπόβαθρο,
- βιώσιμα μέσα μεταφοράς και υποδομές διαθέσιμες,
- τρέχοντα έργα και πρόσφατες πρωτοβουλίες για τη βιώσιμη κινητικότητα,
- αναμενόμενα εξαγόμενα του έργου,

- αποτελέσματα,
- επιπτώσεις
- επιχειρηματικές ευκαιρίες.

Στον πίνακα παρακάτω προσδιορίστηκαν οι διαφορετικές θεματικές και καθοδηγήθηκαν οι εταίροι ώστε να το συμπληρώσουν με κοινό τρόπο:



Template Data Collection

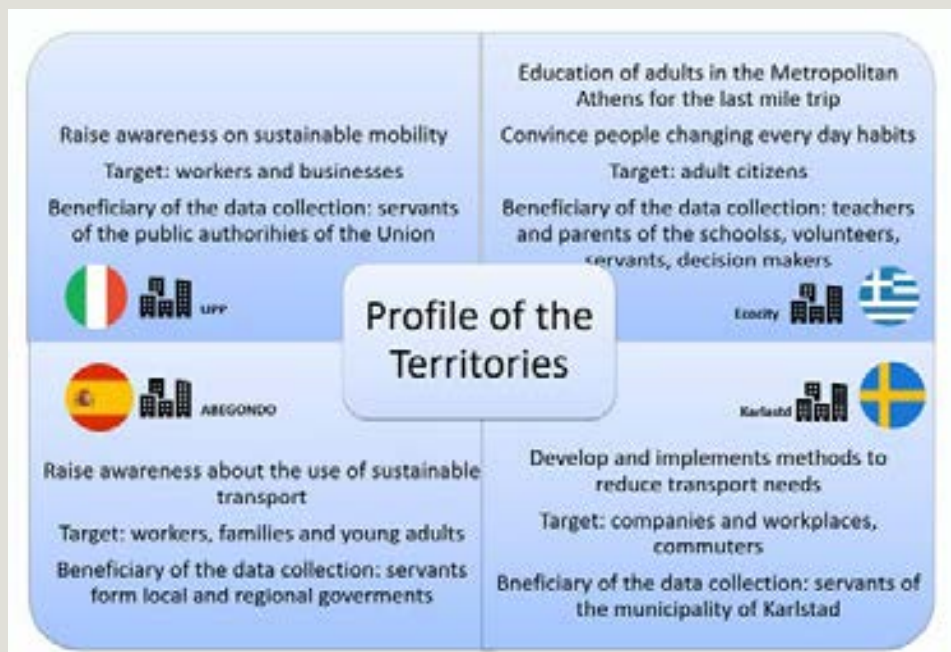
(Please follow the scheme and respect the length, provide links and reference if it can help)

Involved partners: _____

Key elements	Explanation	Lesson learned/Risks
Aims and objectives (500 words)	What is the main aim of the TRANSIT project in your territory? What are the sub-aims to be achieved with TRANSIT?	
Stakeholders (1000 words)	Who are the key stakeholders? How do you plan to involve them? How do you plan to engage them? What are the roles and responsibilities you expected from the stakeholders?	What kind of problems do you think it could arise related to the stakeholders' involvement and engagement? And how do you think to solve them?
Beneficiaries (700 words)	Who are the key beneficiaries? How do you plan to involve them? How do you plan to engage them? Why have you chosen them?	What kind of problems do you think it could arise related to the beneficiaries involvement and engagement? And how do you think to solve them?
The territorial context (please add data you consider relevant to address the mobility issues) (1000 words)	Examples of data <ul style="list-style-type: none"> - # inhabitants - # enterprises - Demography - morphology of the territory (plain, hill, mountainous, coastal...) 	

Key elements	Explanation	Lesson learned/Risks
	<ul style="list-style-type: none"> - Climate - urban context - ...other (specify) 	
Sustainable means of transport and infrastructures available in your territory (1000 words)	<p>Describe the situation of a sustainable public transport system in your territory, if there are bus routes, a railroad with a railway station or something else (i.e., bike or kick scooter rent/lend, point).</p> <p>Example of data:</p> <ul style="list-style-type: none"> - public transport network (bus, train) - traffic situation - availability of bike lanes (km) - availability of bike sharing services (traditional, electric) or electric scooter - ...other (specify) 	
Ongoing projects or (recent) past initiatives on sustainable mobility (2000 words)	<p>What are you doing in your territory to promote sustainable mobility? Please for each initiative provide the following information</p> <ul style="list-style-type: none"> - Title - duration (start date, end date, still ongoing) - Involved actors - link to website or other references 	<p>For each initiative please consider</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) what worked well? best practice; point of success; 2) what didn't work so well? failures; possible improvements
Outputs (400 words)	Which are the main outputs you expect to generate with TRANSIT?	
Outcomes (400 words)	Which are the main outcomes, you expect to activate with TRANSIT?	
Impacts (300 words)	Which are the main impacts, you expect to be produced at the end of the pilot/project?	
Business opportunities (200 words)	If relevant, what business opportunities can you foresee that may arise from the pilot/project?	
TOTAL 7,500 words (maximum)		

Η εικόνα παρακάτω δείχνει μία σύνθεση των πλαισίων και των κύριων ευρημάτων σε κάθε περιοχή.



Εικ. 1 – Το προφίλ των περιοχών

Κατά τη διάρκεια του TPM2, οι εταίροι συζήτησαν για το πώς να ξεκινήσει ο σχεδιασμός της έρευνας (A2) προκειμένου να αναπτυχθεί ένα εργαλείο έρευνας (A3) και να ξεκινήσει η έρευνα (A4). Επίσης χρησιμοποιήθηκε ένα "συννεφόμελο" ώστε να παραχθούν εικόνες συσχετισμένες με τις διαφορετικές περιοχές των εταίρων που προέκυψε από τον πίνακα που συμπλήρωσαν οι εταίροι με την εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών, συναδέλφων, αλλά και μέσω εργασίας γραφείου.



Εικ. 2 – Συννεφόμελο που προέκυψε από τους συμπληρωμένους πίνακες των εταίρων του προγράμματος

Η συζήτηση για τις κοινές ανάγκες που αντλήθηκαν από τα παραπάνω προφίλ οδήγησε στο προσδιορισμό κοινών θεμάτων που απεικονίζονται στην παρακάτω εικόνα.



Εικ. 3 – Κοινές ανάγκες και θέματα



2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ (A2)

Χάρη στην καλύτερη γνώση του προφίλ των περιοχών που συγκεντρώθηκε, οι εταίροι ξεκίνησαν τη συζήτηση για το σχεδιασμό των θεμάτων της έρευνας που θα υποβληθεί στους ωφελούμενους της πρωτοβουλίας για τη βιώσιμη κινητικότητα (IO1/A2).

Οι εταίροι συναντήθηκαν αρχικά (εκδήλωση TPM1) και η συζήτηση υποστηρίχθηκε από ένα εργαλείο (idea Boardz) μέσω του οποίου κάθε εταίρος μπορούσε να εκφράσει το όραμα και τις ιδέες του προσθέτοντας αυτοκόλλητες σημειώσεις στις διάφορες ενότητες του ερωτηματολογίου της έρευνας που θα διανεμηθούν στις διαφορετικές ομάδες-στόχους.

Οι ενότητες που θα ληφθούν υπόψη από την έρευνα καθορίστηκαν συλλογικά κατά τη διάρκεια του TPM1 μετά από εισήγηση της Lepida που συνοδεύτηκε από μια ανάλυση άλλων σχετικών ερευνών στον ίδιο τομέα.

Τελικά η έρευνα αποφασίστηκε να περιλαμβάνει τις ακόλουθες ενότητες:

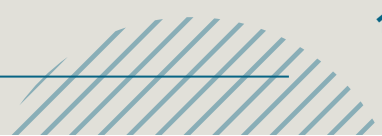
- σελίδα καλωσορίσματος,
- προσωπικές πληροφορίες
- περιγραφή εμπειριών από καθημερινές μετακινήσεις;
- θετικές και αρνητικές πτυχές των εμπειριών από μετακινήσεις
- προτάσεις για βελτιώσεις.



Εικ. 4 – Το εργαλείο IdeaBoardz



Εικ. 5– Οι ενότητες της έρευνας





3. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΚΚΙΝΗΣΗ (A3-A4)

3.1 Χτίζοντας τη μέθοδο έρευνας

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, κατά τη διάρκεια του TPM1 οι εταίροι συμφώνησαν σε μια γενική δομή και τις πιθανές ενότητες της έρευνας μέσω του εργαλείου του πίνακα ιδεών. Οι προτάσεις ενσωματώθηκαν στο πρώτο σχέδιο για τη δομή της έρευνας για περαιτέρω συζήτηση και οριστικοποίηση κατά τη διάρκεια της δεύτερης συνάντησης (TPM2).

Ως εφαρμογή λογισμικού, η Lepida πρότείνει τη χρήση του Limesurvey, ενός διαδικτυακού συστήματος ερευνών που δημιουργεί διαδικτυακές έρευνες και παρέχει χρήσιμες λειτουργίες που ταιριάζουν στο σκοπό του προγράμματος. Η Lepida έχει παράσχει όλη την απαραίτητη υποστήριξη για τη χρήση αυτής της εφαρμογής και την ανάπτυξη ερωτηματολογίου έρευνας από κάθε εταίρο.

Για τη σελίδα καλωσορίσματος έχει οριστεί μια εικόνα με το λογότυπο της TRANSIT και ένα σύνθημα: *“Let’s ride a survey”* (εικ. 6) ακολουθούμενη από μια σύντομη περιγραφή που εξηγεί τον στόχο της έρευνας

Το TRANSIT είναι ένα ζετές έργο που περιλαμβάνει επτά εταίρους από τέσσερις χώρες της ΕΕ (Ιταλία, Σουηδία, Ισπανία και Ελλάδα). Εμπνευσμένοι από τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης, ιδίως τον στόχο 13 για τη δράση για το κλίμα, οι εταίροι του έργου αισθάνονται την ανάγκη να ευαισθητοποιήσουν τους πολίτες για τη βιώσιμη κινητικότητα, ενθαρρύνοντας αλλαγές συμπεριφοράς και νοοτροπίας προς τη χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς, κυρίως ποδηλάτου, στις συνηθισμένες καθημερινές τους δραστηριότητες. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, οι εταίροι θα συνεργαστούν για την ανάπτυξη 3 βασικών αποτελεσμάτων: μια ανάλυση της ιστορίας της βιώσιμης κινητικότητας σε τοπικό επίπεδο, 2 ενότητες ηλεκτρονικής μάθησης και μια εργαλειοθήκη που μπορεί να υποστηρίξει τους δημόσιους υπαλλήλους και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς στο έργο τους για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Θα εκτιμούσαμε εάν αφιερώνατε χρόνο για να μας βοηθήσετε να εξερευνήσουμε τις συνήθειες μετακίνησης, την εμπειρία και τις προτιμήσεις σας. Δεν θα χρειαστείτε περισσότερο από 5-7 λεπτά από το χρόνο σας. Οι απαντήσεις σας είναι εθελοντικές και θα είναι εμπιστευτικές και θα χρησιμοποιηθούν μόνο για το σκοπό του έργου.

Οι απαντήσεις σας είναι πολύτιμες για εμάς.

Πληροφορίες σχετικά με το έργο είναι διαθέσιμες στη διεύθυνση: <https://www.kau.se/en/transit>



Εικ. 6 – Το “μότο” της έρευνας



Για ότι αφορά τα ζητήματα απορρήτου των ερωτηθέντων, διασφαλίστηκε ότι η έρευνα είναι ανώνυμη. Το αρχείο των απαντήσεων της έρευνας δεν περιέχει καμία πληροφορία αναγνώρισης για τον ερωτώμενο, εκτός εάν ζητηθεί ρητά μια συγκεκριμένη ερώτηση έρευνας. Δεν έχει αποθηκευτεί κανένα διακριτικό μαζί με τις απαντήσεις. Δεν υπάρχει τρόπος αντιστοίχισης των διακριτικών αναγνώρισης με τις απαντήσεις της έρευνας.

Έτσι, εντοπίστηκαν τελικά τέσσερις κύριες ενότητες (εκτός από τη σελίδα καλωσορίσματος) και για κάθε συνεδρία έχουν προταθεί διαφορετικές ερωτήσεις σύμφωνα με τις εμπειρίες, τις ανάγκες και τις γνώσεις των εταίρων σχετικά με το θέμα της βιώσιμης κινητικότητας.

Η Lerida κυκλοφόρησε αρχικά έναν σύνδεσμο που παρέπεμπε σε ένα ερωτηματολόγιο στα αγγλικά ως πρότυπο για το περιεχόμενο και την αρχιτεκτονική του ερωτηματολογίου, το οποίο όλοι οι συνεργάτες σχολίασαν και βελτιώσαν παρέχοντας τα σχόλιά τους.

Εκτός από τις κοινές γενικές ερωτήσεις, κάθε συνεργάτης θα μπορούσε να προσθέσει εξατομικευμένες ερωτήσεις που ταιριάζουν καλύτερα στο πλαίσιο και τις ομάδες-στόχους του.

Για παράδειγμα, η UPP (Ένωση Pedemontanta - Parmense) πρόσθεσε την ενότητα «μετακίνηση προς το χώρο εργασίας σας» με μια σειρά από συγκεκριμένες ερωτήσεις καθώς τους ενδιέφερε να μάθουν περισσότερα για τη συμπεριφορά των εργαζομένων που ήταν η κύρια ομάδα στόχος και για το Karlstad αποφασίστηκε να προστεθεί στο τέλος της ενότητας των προτάσεων μία ενημέρωση ότι κανόνιζαν μια κλήρωση για να χαρίσουν δύο εισιτήρια κινηματογράφου τυχαία σε έναν από τους ερωτηθέντες. Στόχος τους ήταν να παρακινήσουν τους φοιτητές του πανεπιστημίου στο Karlstad να απαντήσουν στην έρευνα. Μόλις οριστικοποιήθηκε το υπόδειγμα ερωτηματολογίου στα αγγλικά, ζητήθηκε από κάθε εταίρο να παράσχει τη μετάφραση στην εθνική του γλώσσα. Μετά την ολοκλήρωση της μετάφρασης παρασχέθηκε ένας σύνδεσμος του Limesurvey για κάθε γλώσσα με στόχο να δοκιμαστεί το εργαλείο και να διορθωθούν πιθανά σφάλματα και να γίνουν οι τελευταίες τροποποιήσεις.

Η τελική δομή του ερωτηματολογίου περιγράφεται παρακάτω:

ΣΕΛΙΔΑ

ΚΑΛΩΣΟΡΙΣΜΑΤΟΣ

Σύντομη περιγραφή που εξηγεί το αντικείμενο της έρευνας

ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

8 ερωτήσεις που αφορούν φύλο, ηλικία, εκπαίδευση, απασχόληση, περιοχή κατοικίας, εισόδημα, οικογενειακή κατάσταση

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΜΠΕΙΡΙΩΝ ΑΠΟ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

Πληροφορίες για τη χρήση ποδηλάτου, για ηλεκτρικά οχήματα, σκέψεις σχετικά με τυπικές διαδρομές

ΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ ΕΜΠΕΙΡΙΩΝ ΑΠΟ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

Εμπόδια που μπορεί να συναντήσει ένας πολίτης, Θετικές πτυχές να μοιραστεί

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

1 ερώτηση για πιθανά κίνητρα χρήσης ποδηλάτου, 3 δυνατές απαντήσεις
1 ανοιχτή ερώτηση για πιθανή πρόταση για βελτίωση ή σχόλιο
2 τελικές ερωτήσεις που αφορούν την παρακολούθηση και αξιολόγηση του 101. Έγινε συμφωνία για ένταξη των ερωτήσεων αυτών για να αποφευχθεί πολλαπλή αποστολή ερωτηματολογίων

3.2 Εκκίνηση της έρευνας

Μεταξύ Δεκεμβρίου 2021 και Ιανουαρίου 2022, η κοινοπραξία έχει προγραμματίσει την έναρξη της έρευνας στις 4 χώρες. Αποφασίστηκε ότι η έρευνα θα διαρκέσει μεταξύ 1 και 2 μηνών και οι ημερομηνίες εκκίνησης θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν παρόμοιες.

Τελικά η έρευνα ήταν ενεργή από Φεβρουάριο έως Απρίλιο 2022 όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Partner/Country	START	END	LINK	STATUS
Abegondo/Spain	14/03/2022	22/04/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/359917?lang=es	CLOSED
Karlstad/Sweden	04/03/2022	20/04/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/654374?lang=sv	CLOSED
UPP/Italy	01/02/2022	05/03/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/494569?lang=it	CLOSED
Imola/Italy	04/02/2022	04/03/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/211371?lang=it	CLOSED
Ecocity-Greece	12/02/2022	21/03/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/851138?lang=el	CLOSED

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τις κύριες ομάδες στόχους και τον τρόπο εμπλοκής τους στην έρευνα.

Survey context	Which were your target groups?	What kind of channels you have used to inform them about the survey?	Brief description of the engagement activity
ABEGONDO	Abegondo's population in general. Especially children with families and civil servants.	Municipality web site, FB, Twitter, Instagram, letter to the students	The Municipality web site and its social media have been used to inform the citizens of the chance to participate in this survey. A presentation letter has been delivered to about 530 the students through the school
KJURLSTAD	Student and a local bicycle council. We also have a survey for Karlstad from 2020 with roughly the same questions. The response rate was about 300 people. The target group was Karlstad residents with recruitment to a web panel	Mailing; Student web page	Quite low interest so far. We will supplement our answers from the previously conducted survey.
UPP	Workers	Virtual meetings, mailing	We explained Transit project to mayors who identified a group of big companies to involve and first step was to contact them with a virtual meeting in which we presented the project and the survey. Then we wrote an email to be sent to all the workers, signed by the President of the UPP Daniele Friggeri. Every company was free to add other information about its engagement in the project. The first email was sent to workers on 1th February, the starting day of the survey and we propose to send a "recall mail" a week before the closing date. The survey was closed on 5th March. Then we send another mail to thank the companies for their partnership, telling them how many workers has answered and explaining them the next steps. After the start of the survey, we issued a press release about the starting of the survey and the companies involved.
MUNICIPALITY OF IMOLA	Workers, commuters	F2F meetings	The Municipality of Imola engaged the interested groups by 2 ways: at First the environmental deputy contacted the Mobility Managers of the local business companies to present the project and the survey. She subsequently asked to the Mobility managers to disseminate the survey to all the workers working in their own business companies. To promote the Survey, the Municipality prepared FB posts and press releases, local newspaper articles.
ECOCITY	civil servants, members of citizens societies, cycling group members, school teachers	Mailing, follow up by phone	Brief description of the project and its scopes was mailed directly to stakeholders of the project along with the link to the questionnaire. A reminder - message and link was sent 10 days after. Follow up by phone to societies leaders in order to promote the utility of the survey. briefing of municipalities authorities of Attica region participating in the project, briefing and empower stakeholders as citizens and cycling societies leaders as well as school teachers from private and public schools.



4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ (A5)

Το Κεφάλαιο 4 παρέχει μια ανάλυση των αποτελεσμάτων που συγκεντρώθηκαν από τους 5 εταίρους: Abegondo, Karlstad, UPP, δήμος Imola και Ecocity που διαχειρίστηκαν την έρευνα TRANSIT στις περιοχές τους.

Η Lerida έδωσε σε κάθε εταίρο τα εξαγόμενα της έρευνας από το Limesurvey. Για να υποστηρίξουν τους εταίρους στην ανάλυση, τα δεδομένα ομαδοποιήθηκαν σύμφωνα με τις διάφορες ερωτήσεις και δημιουργήθηκαν γραφικά για να απεικονιστεί εύκολα το ποσοστό των ερωτηθέντων, προκειμένου να συγκριθούν καλύτερα οι απαντήσεις, να αναλυθούν και να αντληθούν χρήσιμες πληροφορίες που μπορεί να οδηγήσουν σε καινοτόμες δράσεις βιώσιμης κινητικότητας και να αξιοποιηθούν στα επόμενα παραδοτέα (I02 και I03).

Οι παρακάτω πίνακες δίνουν μια συνολική εικόνα των ερωτηθέντων στις 5 περιοχές της έρευνας ως προς τον αριθμό των συμμετεχόντων, το φύλο, την ηλικία, την εκπαίδευση και το επάγγελμα:

	# Participants	Female	Male	Other	Prefer not to say
Abegondo	33	13 (40%)	20 (60%)		
Karlstad	30	17 (57%)	13 (43%)		
Ecocity	554	279 (50,36%)	267 (48,19%)	4	4
Imola	1166	460 (39,45%)	692 (59,35%)	1	13
Upp	849	349 (41,11%)	493 (58,07%)	2	5
TOTAL	2632	1118	1485	7	22

AGE GROUPS	0-20	20-40	40-65	Over 65
Abegondo	2	4 (12%)	26 (80%)	1
Karlstad		21 (70%)	4	5
Ecocity	20 (3,6%)	90 (16,24%)	415 (75%)	29 (5,23%)
Imola	0	356 (30,53%)	807 (69,21%)	3
Upp	1	236 (27,8%)	611 (17,97%)	2
TOTAL	21	591	1833	34

EDUCATION	Primary Education	Lower secondary education	Upper secondary education	Tertiary education (univ&higher edu)
Abegondo	1	1	19 (training professional)	12
Karlstad		14 (46%)	2	14
Ecocity	1	13 (2,35%)	105 (18,95)	435 (78,52%)
Imola	1	61 (5,23%)	653 (56%)	451 (38,68%)
Upp	1	40 (4,71%)	440 (51,83%)	368 (43,35%)
TOTAL	3	114	1198	1254

Occupation	Student	Unemployed	Temporary	Odd jobs	Seasonal
Abegondo	2	2	3	3	1
Karlstad	18 (60%)	1			
Ecocity	33 (5,96%)	27 (4,87%)	13 (2,35%)	7 (1,26%)	2
Imola	/	/	98 (8,4%)	/	1
Upp	2	/	51 (6,01%)	/	/
TOTAL	35	27	162	7	3

Occupation	Private employes	Public servants	Teacher	Consultant	Entrepreneur	Retired
Abegondo	12	9	1			
Karlstad	6 (20%)					5 (17%)
Ecocity	171 (30,87%)	122 (22,02)	70 (12,64%)	26 (4,69%)	55 (9,93%)	28 (5,05%)
Imola	932 (79,93%)	129 (11,06%)	/	3	2	1
Upp	662 (77,97%)	124 (14,61%)	2	2	5	1
TOTAL	1765	375	72	31	62	2

Τα κεφάλαια από 4.1 έως 4.5 παρέχουν μια ανάλυση των ομάδων-στόχων που συμμετείχαν στην έρευνα όσον αφορά το φύλο, την ηλικία, την εκπαίδευση και το επάγγελμα, τις καθημερινές μετακινήσεις τους (Μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιείται, χρήση ηλεκτρονικών οχημάτων, διαθέσιμες υπηρεσίες, τρόπος προσέγγισης του χώρου εργασίας...), το περιβάλλον ποδηλασίας (κατάσταση υποδομών, ασφάλεια)· τα κύρια εμπόδια για τη χρήση του ποδηλάτου που αναφέρθηκαν. Για ό,τι αφορά τα κίνητρα της ποδηλασίας, παρέχεται μια ανάλυση των κύριων παραγόντων που έχουν επιλέξει οι ερωτηθέντες. Τέλος, εξετάστηκαν οι προτάσεις που συγκεντρώθηκαν και επισημάνθηκαν οι πιο σημαντικές.

4.1 Έρευνα στο Abegondo

4.1.1 Ομάδες - στόχοι

Το Abegondo απευθύνθηκε στο συνολικό πληθυσμό γενικά που αποτελείται από 5.494 κατοίκους. Για τη γνωστοποίηση της έρευνας προκειμένου να υπάρχει συμμετοχή δημιουργήθηκε ένα banner με σύνδεσμο στην πρώτη σελίδα της ιστοσελίδας του δήμου από 14/03/2022 έως 22/04/2022 (βλ. εικόνα παρακάτω).



Επιπλέον, μια ανάρτηση με τον σύνδεσμο προς την έρευνα δημοσιεύτηκε στο Facebook, το Twitter και το Instagram του δήμου του Abegondo τουλάχιστον 5 φορές κατά τη διάρκεια της περιόδου που ήταν διαθέσιμη η έρευνα. Σύμφωνα με τον αριθμό των φίλων των μέσων κοινωνικής δικτύωσης του Abegondo, μπορούμε να υπολογίσουμε ότι περίπου 3.400 κάτοικοι είχαν την ευκαιρία να λάβουν πληροφορίες για την έρευνα TRANSIT.

1 Οικογένειες με παιδιά. Μια επιστολή παρουσίασης με σύνδεσμο προς την έρευνα συντάχθηκε για να φτάσει στα νοικοκυριά μέσω των μαθητών. 530 αντίγραφα, ισάριθμα με τον αριθμό των οικογενειών του Abegondo με παιδιά διανεμήθηκαν στα δύο σχολεία που υπάρχουν στον δήμο: πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης (CEIP San Marcos) και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (IES Viós) (βλ. παράρτημα 01).

Δεδομένου ότι στο ερωτηματολόγιο δεν είχε συμπεριληφθεί ερώτηση σχετικά με τον αριθμό παιδιών, θεωρήθηκε ότι οι οικογένειες με τρία ή περισσότερα μέλη ήταν οικογένειες με παιδιά. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται ο αριθμός των απαντήσεων αυτής της ομάδας στόχου.

Σύνθεση οικογένειας	Οικογένειες με παιδιά	Υπόλοιπος πληθυσμός
ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ	29	4
ΗΜΙΤΕΛΕΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ	13	6
ΣΥΝΟΛΟ	42 (82%)	10 (18%)

82% των συμμετεχόντων στην έρευνα ήταν μέλη οικογενειών με παιδιά (42 από 52). Το 8 % του συνολικού πληθυσμού των οικογενειών με παιδιά συμμετείχε στην έρευνα (42 από 530).

2 Δημόσιοι υπάλληλοι. Δόθηκε ένας σύνδεσμος για την έρευνα στην ομάδα εργασίας WhatsApp του δήμου του Abegondo που αποτελείται από 45 υπαλλήλους. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται ο αριθμός των απαντήσεων που συγκεντρώθηκαν από αυτήν την κοινωνική ομάδα.

Εργασία	Δημόσιοι υπάλληλοι	Υπόλοιπος πληθυσμός
ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ	9	4
ΗΜΙΤΕΛΕΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ	4	15
ΣΥΝΟΛΟ	13 (25%)	39 (75%)

Το 25 % των απαντήσεων ήταν από δημόσιους υπαλλήλους (13 από 52). Συμμετείχαν στην έρευνα το 29% του συνολικού πληθυσμού που ενημερώθηκε (13 από 45).

4.1.2 Χαρακτηριστικά δείγματος

Συνολικά καταγράφηκαν 52 απαντήσεις, εκ των οποίων οι 19 δεν ολοκληρώθηκαν. Σύμφωνα με τον αριθμό των κατοίκων, συνάγεται το συμπέρασμα ότι περισσότερο από το 1% του πληθυσμού του Abegondo έχει απαντήσει στην έρευνα Transit.

Από τις πλήρεις απαντήσεις το 60% είναι άνδρες και το 40% γυναίκες, οι περισσότεροι από αυτούς είναι στην ηλικιακή ομάδα 40-65. Όσον αφορά την εκπαίδευση, περισσότεροι από τους μισούς από αυτούς έχουν λάβει επαγγελματική κατάρτιση, οι υπόλοιποι πήγαν στο πανεπιστήμιο.

Το 82% των συμμετεχόντων ήταν οικογένειες με τουλάχιστον 2 παιδιά και το ένα τρίτο είναι μόνιμοι υπάλληλοι.

4.1.3 Συνήθειες μετακινήσεων

Σχεδόν το σύνολο των ερωτηθέντων χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο για να πάει στη δουλειά, για αναψυχή ή για ψώνια. Το 22% δεν χρησιμοποιεί ποτέ ποδήλατο και το 85% δεν έχει

ηλεκτρικό όχημα και καμία υπηρεσία για ενοικίαση δεν είναι διαθέσιμη στην πόλη. Η μέση απόσταση του χώρου εργασίας είναι μεταξύ 21 και 30 χιλιομέτρων από την κατοικία.

4.1.4 Περιβάλλον ποδηλασίας

Περίπου το 65% των ερωτηθέντων δεν επηρεάζονται από τις καιρικές συνθήκες και συνεχίζει να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο το οποίο παραμένει η προτιμώμενη επιλογή για την πλειονότητα.

Παρά το γεγονός ότι θεωρούν το τοπίο πολύ ελκυστικό, δεν πιστεύουν ότι οι ποδηλατόδρομοι είναι καλά προσβάσιμοι στην πόλη ενώ το πεζοδρόμιο δεν τους βολεύει.

Οι χώροι στάθμευσης ποδηλάτων δεν είναι τόσο διαθέσιμοι, ενώ τα σήματα κυκλοφορίας και τα φώτα είναι γενικά καλά για τον ποδηλάτη.

Γενικά, οι ερωτηθέντες πιστεύουν ότι το Abegondo έχει κάποιες δυνατότητες να είναι ένας καλός δήμος για ποδηλασία, αλλά οι ποδηλατόδρομοι δεν είναι ακόμη επαρκείς. Οι μισοί από αυτούς θα συνιστούσαν το Abegondo για ποδήλατο.

4.1.5 Εμπόδια ποδηλασίας

Περισσότεροι από τους μισούς ερωτηθέντες πιστεύουν ότι οι ποδηλατόδρομοι στον δήμο τους δεν είναι χωρίς εμπόδια. Οι 3 πιο απαντημένες επιλογές στην ερώτηση "Τι σας εμποδίζει να κάνετε περισσότερο ποδήλατο;" σχετίζονται με αίσθηση ανασφάλειας (ταχύτητα κυκλοφορίας), απόσταση μετακίνησης και απροθυμία για χρήση του ποδηλάτου. Τέλος, η χαμηλή πιθανότητα να μπει το ποδήλατο σε ένα μέσο μεταφοράς και το αίσθημα ανασφάλειας ειδικά για τα παιδιά δείχνουν ξεκάθαρα ότι αυτή τη στιγμή στο Abegondo υπάρχει πολύ μικρή χρήση του ποδηλάτου.

4.1.6 Κίνητρα για ποδηλασία

Σκεπτόμενοι τα κίνητρα που θα τους έκαναν να κάνουν περισσότερο ποδήλατο, οι ερωτηθέντες στο Abegondo έχουν κατατάξει τα τρία πρώτα ως εξής

- Πυκνό δίκτυο υποδομών ποδηλάτου (ποδηλατόδρομων).
- Διερεύνηση ελκυστικών/ασφαλών ποδηλατικών διαδρομών στο υπάρχον οδικό δίκτυο.
- Όμορφο φυσικό ή δομημένο περιβάλλον κατά μήκος της διαδρομής.

4.1.7 Προτάσεις

4.1.7.1 Ποδηλασία

- «Ο δήμος του Abegondo είναι ένα ιδανικό μέρος για να μετακινηθείς με ποδήλατο από άποψη περιβάλλοντος. Ωστόσο, δεν είναι εφικτή επιλογή λόγω της έλλειψης ασφαλούς και ολοκληρωμένης οδικής υποδομής για ενήλικες και παιδιά, καθώς και έλλειψη κατάλληλων τρόπων συνδυασμού του ποδηλάτου με άλλα, δημόσια ή ιδιωτικά, για πιο μακρινές μετακινήσεις»
- Αρχίστε να κάνετε ασφαλείς ποδηλατόδρομους. Το πρόβλημα εδώ είναι ότι αρχικά δεν υπάρχουν δημόσια λεωφορεία αρκετά για τους ανθρώπους, δεν είναι ελκυστικό να πηγαίνετε στο σταθμό λεωφορείων με ποδήλατο γιατί δεν είναι χρήσιμο. Γι' αυτό όλοι οι άνθρωποι πηγαίνουν με αυτοκίνητο. Είναι ο μόνος τρόπος».
- "Το Abegondo είναι ένας υπέροχος δήμος για να απολαύσετε και τα δύο ποδήλατα (MTB και δρόμο), αλλά δεν είναι πολύ κατάλληλα για να τα χρησιμοποιήσετε ως μέσο μεταφοράς".
- «Με ποδηλατόδρομους που ενώνουν χωριά όλα θα ήταν πιο εύκολα».
- «Φτιάξτε ποδηλατόδρομους, ώστε να μη χρειάζεται να βγω στο δρόμο».
- «Η προσαρμογή των δρόμων ώστε να μπορείς να κάνεις ποδήλατο χωρίς κίνδυνο είναι να μπορείς να απολαμβάνεις».
- «Καθαρίστε το άκρο του οδοστρώματος, είναι βρώμικο και με πέτρες και γυαλί. Δεν υπάρχει μέρος για να κάνω ποδήλατο με τα παιδιά μου, είναι κρίμα».
- «Δανείστε ηλεκτρικά ποδήλατα από το δημαρχείο»
- "Επιδοτείστε ηλεκτρικά ποδήλατα"

4.1.7.2 Δημόσια συγκοινωνία (λεωφορεία)

- "Η δημόσια συγκοινωνία σε μέρος όπως η Κορούνια δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί λόγω των δρομολογίων και των ωρών που πάμε στη δουλειά. Είμαστε λίγα χλμ. μακριά και φαίνεται ότι είμαστε πάνω από 50. Είναι κρίμα".

- «Στο Abegondo η συλλογική δημόσια συγκοινωνία για την επικοινωνία με άλλες τοποθεσίες και μεταξύ των σημείων του δήμου πάσχει και είναι εντελώς ανεπαρκής, οπότε είναι αδύνατο να μην εξαρτάται κανείς από το ιδιωτικό αυτοκίνητο.



4.1.7.3 Καλή πρακτική: “biciestradas” (πιλοτικό πρόγραμμα)

ΣΚΟΠΟΣ: Προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου στις διαδημοτικές και ενδοδημοτικές μετακινήσεις των κατοίκων, μέσω της δημιουργίας «biciestradas»: 11 χλμ δημοτικών διαδρομών, με σηματοδότηση για αποκλειστική χρήση ποδηλατών και πεζών (η πρόσβαση με μηχανοκίνητα οχήματα θα επιτρέπεται μόνο για κατοίκους). Δείτε τον χάρτη στο παράρτημα 02.

BICIESTRADAS: Εάν το δημοτικό συμβούλιο υλοποιούσε το έργο “biciestradas”, θα ήσασταν διατεθειμένοι να χρησιμοποιήσετε το ποδήλατο για τις μετακινήσεις σας;

4.1.8 Συμπεράσματα

Συνάγεται το συμπέρασμα ότι το επίπεδο συμμετοχής στην έρευνα που επιτυγχάνεται για τις υπό εξέταση ομάδες-στόχους είναι επαρκώς αντιπροσωπευτικό για να αναλυθεί η ευαισθησία του πληθυσμού σχετικά με τα ζητήματα που εγείρονται

Η στρατηγική που περιγράφεται για τη δημοσιοποίηση της έρευνας δεν έχει δώσει τα αποτελέσματα της συμμετοχής που συνηθίζονται σε προηγούμενες πρωτοβουλίες, επομένως συνάγεται ότι οι πολίτες του Abegondo δεν δείχνουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον να συζητήσουν τις συνήθειές τους μετακίνησης, με βάση το γεγονός ότι η χρήση του ιδιωτικού αυτοκίνητο είναι ο μόνος τρόπος μετακίνησης. Κατά συνέπεια, η τοπογραφία, το κλίμα, οι υποδομές και ο πληθυσμός δεν είναι ευνοϊκά για βιώσιμα μέσα μετακίνησης (περπάτημα, παραδοσιακά ποδήλατα ή δημόσια λεωφορεία). Οι πιθανοί λόγοι για αυτό αναφέρονται παρακάτω:

- 1. Μορφολογία της περιοχής:** Το Abegondo (83,9 km²) βρίσκεται στον κόλπο του Αρτάμπρου, ένα μεγάλο αμφιθέατρο πάνω από τη θάλασσα, που ανεβαίνει στη στεριά μέσω μιας σειράς λόφων, των οποίων η κορυφή φτάνει έως και τα 600 μέτρα οπότε το έδαφος ανηφορίζει σε ορισμένες περιπτώσεις απότομα με κλίσεις πάνω από 20%. Το ανάγλυφο είναι το αποτέλεσμα της διαβρωτικής δράσης των ποταμών που διατρέχουν την περιοχή από νότο προς βορρά και που είναι οι ποταμοί Mero, Gobia και Barcés (από ανατολή προς δύση).
- 2. Κλίμα:** το κλίμα είναι τυπικά ωκεάνιο, με άφθονες και επίμονες βροχές για μεγάλο μέρος του έτους, χωρίς ακραίες θερμοκρασίες με εξαίρεση τις λιγότερο κατοικημένες νοτιότερες ηπειρωτικές περιοχές με υψόμετρο άνω των 400 m υψόμετρο, που η θερμοκρασία είναι χαμηλότερη. Η μέση βροχόπτωση είναι 1.000 mm Η εποχιακή κατανομή του είναι η τυπική του Ατλαντικού: ο Δεκέμβριος, ο Νοέμβριος και ο Μάρτιος είναι οι πιο υγροί μήνες και ο Ιούλιος, ο Αύγουστος και ο Ιούνιος οι πιο ξηροί, με έλλειμμα βροχοπτώσεων το καλοκαίρι μεταξύ 100 και 400 mm
- 3. Αστικό Περιβάλλον:** Το Abegondo είναι ένας μεταβατικός δήμος μεταξύ μιας παράκτιας αστικής περιοχής και μιας εσωτερικής αγροτικής περιοχής. Χωρίζεται σε δύο τομείς:
 - Βορειοδυτικός. Ανήκει στη μητροπολιτική περιοχή της A Coruña. Οι αστικοποιήσεις οφείλονται στις συνδέσεις με τον αυτοκινητόδρομο A6, που αύξησε την προσβασιμότητα και μείωσε χρονικά την απόσταση από την πόλη.
 - Νοτιοανατολικός με ανθρώπους με έντονη αγροτική προφορά και οικισμούς μέσα σε φυσικό περιβάλλον δυσκολότερης προσεγγισιμότητας που σχετίζεται με το γεγονός ότι εξυπηρετούνται με δρόμους μικρότερης χωρητικότητας.
- 4. Υποδομές και πληθυσμός:** οι επικοινωνίες του Abegondo με το εξωτερικό του δήμου περιβάλλον διευθετούνται ουσιαστικά με αυτοκινητόδρομο αφού η χρήση του σιδηροδρόμου είναι πολύ μικρή. Το Abegondo στερείται επιχειρηματικού και εμπορικού δικτύου, επομένως το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού ταξιδεύει καθημερινά έξω από το δήμο για να πάει στη δουλειά, καθώς και για να ψωνίσει ή να ψυχαγωγηθεί.

Όσον αφορά τις ενδοδημοτικές μετακινήσεις, οι περισσότερες είναι με σκοπό την εκπαίδευση και υγεία ή για επίσκεψη σε τράπεζα και δημαρχείο. Μετακινήσεις καταγράφονται και προς τους χώρους αναψυχής κοντά στις δύο υφιστάμενες περιοχές φυσικής προστασίας.

Η έντονη διασπορά πληθυσμού (132 κέντρα με μέσο όρο 43 άτομα/κέντρο) είναι ο κύριος λόγος που εξηγεί την απουσία ενδοδημοτικών λεωφορειών, επομένως η συλλογική κινητικότητα περιορίζεται στη μητροπολιτική λεωφορειακή γραμμή A Coruña- Ferrol που εξυπηρετεί καθημερινά το δημαρχείο (στον οικισμό San Marcos, 171 άτομα). Ωστόσο, οι έρευνες δείχνουν περιορισμένη χρήση λόγω της χαμηλής συχνότητας των γραμμών: το 70% των κατοίκων δηλώνει ως συχνότητα χρήσης: "σχεδόν ποτέ". Οι ελλείψεις αντισταθμίζονται εν μέρει από επαρκή προσφορά ταξί.

Ένας άλλος παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι ότι περίπου το ένα τέταρτο των σπιτιών εμπίπτουν στην κατηγορία της δεύτερης κατοικίας και οι περισσότεροι από τους ιδιοκτήτες τους μένουν στην πόλη και τις κατοικούν τους καλοκαιρινούς μήνες, αναζητώντας καλή προσεγγισιμότητα της ακτής και των κοντινών αστικών κέντρων.

Σήμερα, το εκτεταμένο οδικό δίκτυο του δήμου στερείται υποδομών για ποδηλάτες. Οι δρόμοι είναι φιδοειδούς χάραξης και δεν έχουν συνήθως βατό έρεισμα. Τα πεζοδρόμια είναι περιορισμένα και ασυνεχή, επομένως δεν είναι λειτουργική ούτε η πεζή μετακίνηση. Όσον αφορά τη σήμανση, υπάρχει μόνο ενημέρωση για παρουσία πεζών και ποδηλατών. Τέλος, συχνά, τα μηχανοκίνητα οχήματα κινούνται με ταχύτητες μεγαλύτερες από αυτές που επιτρέπονται στους δημοτικούς δρόμους.

Ως εκ τούτου, οι ποδηλάτες και οι πεζοί πρέπει να μοιράζονται το δρόμο με τα αυτοκίνητα. Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι το ποδήλατο ή το περπάτημα στο Abegondo είναι επικίνδυνο.

Με βάση τα παραπάνω ερμηνεύεται η χρήση του ΙΧ από τους περισσότερους κατοίκους του Abegondo και κατ' επέκταση η αύξηση του στόλου των ιδιωτικών αυτοκινήτων τα τελευταία χρόνια.

Έτσι, όπως επιβεβαιώνουν τα αποτελέσματα της έρευνας, προς το παρόν δεν υπάρχει εναλλακτική λύση στη χρήση ΙΧ αυτοκινήτων.

Συμπερασματικά, η αλλαγή των συνηθειών προς τα μοντέλα βιώσιμης κινητικότητας (χρήση ποδηλάτου και βάδισμα) απαιτεί βελτίωση της οδικής ασφάλειας και διευκόλυνση της πρόσβασης στα ηλεκτρικά οχήματα.

Με βάση τα παραπάνω, η δημιουργία "bicicistradas" έτυχε θετικής υποδοχής από τους ερωτηθέντες και προτάθηκε ο δανεισμός ηλεκτρικών ποδηλάτων.

Η υλοποίησή τους θα γίνει ως "BIOSPHERE ECOTOURISM TRAILS" από το Reserve of the Biosphere Mariñas Coruñesas e Terras do Mandeo, χάρη στη χρηματοδότηση από το Next Generation funds.

4.2 Έρευνα στο Karlstad, Σουηδία

4.2.1 Ομάδες - στόχοι

Εκτός από τους μαθητές και τον υπάλληλο του τοπικού συμβουλίου ποδηλάτου του Karlstad, δεδομένα για την πόλη υπάρχουν από μια έρευνα του 2020 με περίπου τις ίδιες ερωτήσεις της έρευνας TRANSIT. Στην έρευνα συμμετείχαν περίπου 300 άτομα. Η ομάδα-στόχος ήταν κάτοικοι του Karlstad με συμμετοχή σε ένα web panel. Δεδομένα εξήχθησαν και από το "ποδηλατόμετρο" όπου υπάρχουν παρόμοιες ερωτήσεις.

Για το Ποδηλατόμετρο (Cyclist Velometer):

Το Ποδηλατόμετρο από τον οργανισμό "CykelFrämjandetand" είναι μία εθνικής εμβέλειας έρευνα ικανοποίησης που απευθύνεται στους ανθρώπους που ποδηλατούν. Ο κυριότερος στόχος της έρευνας είναι να διαπιστωθεί πώς οι ποδηλάτες βλέπουν τα σχετιζόμενα με την ποδηλασία θέματα και να αξιολογήσουν την ποιότητα ποδηλασίας στο δήμο τους. Οι απαντήσεις συγκεντρώνονται από ένα διαδικτυακό ερωτηματολόγιο που προωθείται από ενδιαφερόμενους δήμους.



4.2.2 Χαρακτηριστικά δείγματος

Transit:

57% γυναίκες και 43% άνδρες. Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων είναι μεταξύ 20-40 ετών, το 4% είναι μεταξύ 40-65 ετών και το 5% άνω των 65 ετών. Περίπου οι μισοί από τους ερωτηθέντες έχουν ακαδημαϊκό πτυχίο, οι υπόλοιποι έχουν απολυτήριο λυκείου ή επαγγελματική κατάρτιση. Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων είναι φοιτητές (περίπου 60%) ή εργαζόμενοι και συνταξιούχοι (περίπου 20%).

Ποδηλατόμετρο:

59% γυναίκες και 39% άνδρες. Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων είναι μεταξύ 26 και 45 ετών

4.2.3 Συνήθειες μετακινήσεων

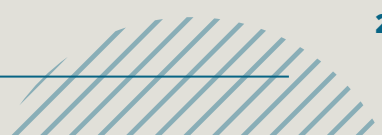
Περίπου οι μισοί από τους ερωτηθέντες στην έρευνα TRANSIT δηλώνουν ότι δεν κάνουν ποτέ ποδήλατο. Περίπου 40% ποδηλατούν μία φορά την εβδομάδα ή περισσότερο.

Για να έχουμε μια ευρύτερη εικόνα του πόσο συχνά κάνουν ποδήλατο οι κάτοικοι του Karlstad, εξετάσαμε επίσης μια παρόμοια ερώτηση από το ποδηλατόμετρο

Συνήθειες ποδηλασίας	Κάθε μέρα	Συχνά μέσα στην εβδομάδα	Μερικές φορές την εβδομάδα	Μερικές φορές το μήνα	Λιγότερο συχνά	Ποτέ
ΠΡΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑ/ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	46%	25%	8%	5%	3%	13%
ΠΡΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗ/ ΔΟΥΛΕΙΑ/ ΦΙΛΟΥΣ ΤΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	25%	43%	17%	9%	4%	1%
ΠΡΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟ / ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	11%	37%	24	13%	10%	5%
ΠΡΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑ/ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΟ ΧΕΙΜΩΝΑ	27%	26%	10%	5%	14%	18%
ΠΡΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗ/ ΔΟΥΛΕΙΑ/ ΦΙΛΟΥΣ ΤΟ ΧΕΙΜΩΝΑ	11%	25%	26%	12%	18%	8%
ΠΡΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟ / ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟ ΧΕΙΜΩΝΑ	4%	17%	18%	16%	27%	18%

N=297

Πάνω από το 70% κάνει ποδήλατο τακτικά κάθε εβδομάδα κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, με ελαφρά μείωση κατά τη διάρκεια του χειμώνα σε περίπου 50%. Επιβεβαιώνεται και μέσω άλλων ερευνών για συνήθειες μετακίνησης καθώς και σε σημεία μέτρησης σε πραγματικό χρόνο του Karlstad όπου μπορούμε να δούμε ότι το ποδήλατο μειώνεται κατά περίπου 50% το χειμώνα.



Η πλειονότητα των ερωτηθέντων στην έρευνα TRANSIT δεν χρησιμοποιεί ηλεκτρικό όχημα. Από αυτούς που χρησιμοποιούν ηλεκτρικά οχήματα, αυτό είναι κυρίως ηλεκτρικά ποδήλατο. Στο Karlstad, υπάρχουν υπηρεσίες ενοικίασης ηλεκτρικών σκούτερ και ηλεκτρικών αυτοκινήτων

4.2.4 Περιβάλλον ποδηλασίας

Το Karlstad κατατάσσεται γενικά ως μια πόλη φιλική στο ποδήλατο από τους πολίτες του δήμου. Στην έρευνα TRANSIT, οι περισσότεροι συμφωνούν με αυτό. Το Ποδηλατόμετρο έχει την ίδια ερώτηση και η πλειοψηφία είναι επίσης θετική. Πάνω από το 80% συμφωνεί ή συμφωνεί απόλυτα με αυτή τη δήλωση. Ως προς το ερώτημα για το εάν είναι ασφαλές για παιδιά και νέους να κάνουν ποδήλατο στον δήμο, οι απαντήσεις διαφέρουν λίγο σε σύγκριση με τη γενική αξιολόγηση. Εδώ, μόνο το 50% περίπου συμφωνεί με αυτή τη δήλωση στο Ποδηλατόμετρο. Οι περισσότεροι συμφωνούν επίσης ότι η προσεγγισιμότητα των ποδηλατόδρομων είναι εύκολη. Στο ερώτημα τι σας εμποδίζει να κάνετε περισσότερο ποδήλατο σήμερα, είναι κυρίως ο καιρός και η απόσταση που αναφέρονται. Το Ποδηλατόμετρο προσθέτει στους παράγοντες αυτούς την αίσθηση ανασφάλειας στο οδικό δίκτυο και την ανάγκη μεταφοράς ογκωδών αντικειμένων.

4.2.5 Εμπόδια ποδηλασίας

Η προσφορά ποδηλατοδρόμων θεωρείται γενικά υψηλή. Σε προηγούμενες έρευνες είχαν επισημανθεί ως πρόβλημα οι λεγόμενοι «κρίκοι που λείπουν», οι ποδηλατόδρομοι που διακόπτονται. Για το εάν οι ποδηλατόδρομοι έχουν επαρκές πλάτος μοιράζονται οι απαντήσεις. Περίπου οι μισοί συμφωνούν. Στο Ποδηλατόμετρο, οι απαντήσεις μοιάζουν. Μπορεί να σχετίζεται με το γεγονός ότι οι ποδηλάτες συχνά βιώνουν ότι καταλήγουν σε σύγκρουση τόσο με πεζούς όσο και με ποδηλάτες, γεγονός που μπορεί να αποδοθεί στο γεγονός ότι στις κορεσμένες λωρίδες υπάρχει ανταγωνισμός για το χώρο κυκλοφορίας μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς.

Στο Ποδηλατόμετρο, σχεδόν το 50% πιστεύει ότι οι ποδηλάτες και οι αυτοκινητιστές συγκρούονται στην κίνησή τους και πάνω από το 60% ότι αυτό συμβαίνει μεταξύ ποδηλατών και πεζών. Όταν ρωτήθηκαν για το εάν οι ποδηλατόδρομοι έχουν εμπόδια, περίπου οι μισοί πιστεύουν ότι ισχύει. Ίδια αξιολόγηση υπάρχει και στο Ποδηλατόμετρο. Συχνά πρόκειται για τη διέλευση μέσω εργοταξίων όπου οι εργολάβοι δεν φροντίζουν πάντα με καλό τρόπο την κυκλοφορία των ποδηλατών ή των πεζών.

4.2.6 Κίνητρα για ποδηλασία

Ανάλυση των ευνοϊκών για την ποδηλασία παραγόντων που έχουν επιλέξει οι ερωτηθέντες. Αυτό που τονίζεται ιδιαίτερα είναι οι μικρές αποστάσεις από τον προορισμό, ότι το ποδήλατο είναι ένας τρόπος για να μείνει κανείς υγιής και η ύπαρξη πυκνής ποδηλατικής υποδομής. Η υγεία και η άσκηση είναι κάτι που τονίζεται και σε άλλες έρευνες, ειδικά όταν πρόκειται για μετακινήσεις προς εργασία. Μια γρήγορη και αποτελεσματική ποδηλατική υποδομή είναι απαραίτητη προϋπόθεση για να κάνουν περισσότερα άτομα ποδήλατο. Είναι σημαντικό η υποδομή να ακολουθεί όλη τη διαδρομή μέχρι τον προορισμό, κάτι τέτοιο αυξάνει την ασφάλεια για τη χρήση της και από παιδιά και είναι απαραίτητη προϋπόθεση για να βιωθεί η διαδρομή ως γρήγορη. Οι μικρές αποστάσεις συνήθως επισημαίνονται ως κίνητρο για τη χρήση του ποδηλάτου όταν ρωτάμε τους κατοίκους, αλλά μπορούμε επίσης να δούμε ότι μεταξύ των κατοίκων του Karlstad που κατοικούν σε εμβέλεια έως 5 χιλιόμετρα από τη δουλειά τους, περίπου το 50% μετακινείται με αυτοκίνητο. Η αύξηση της χρήσης ποδηλάτου είναι ένας μακροπρόθεσμος στόχος που απαιτεί μέτρα που καθιστούν ευκολότερη, ασφαλέστερη και ελκυστική την ποδηλασία, αλλά παράλληλα αποθαρρύνουν τη χρήση και στάθμευση αυτοκινήτων.

4.2.7 Προτάσεις

Ισόπεδες διαβάσεις ποδηλατών, ο διαχωρισμός μεταξύ πεζών και ποδηλατών στους κύριους ποδηλατόδρομους, η παροχή προτεραιότητας στο ποδήλατο, η κατασκευή ελεύθερων από αυτοκίνητο νέων περιοχών κατοικίας.

Οι νέοι οδικοί άξονες υποβαθμίζουν την ποδηλασία προς όφελος των αυτοκινήτων, για παράδειγμα μη επιτρέποντας στους ποδηλάτες να τους διασχίσουν, αφήνοντας λιγότερο χώρο για υποδομές ποδηλατών και δημιουργώντας μη φιλικές στους ποδηλάτες λύσεις, όπως κυκλικό κόμβοι με περισσότερες λωρίδες αυτοκινήτων.



4.3 Έρευνα της UPP, Ιταλία

4.3.1 Ομάδες - στόχοι

Η ομάδα στόχος της έρευνας ήταν άτομα που εργάζονται σε οκτώ σημαντικές ιδιωτικές εταιρείες που εδρεύουν στους πέντε δήμους της Unione Pedemontana Parmense, στην ίδια την Unione Pedemontana Parmense, συμπεριλαμβανομένων των πέντε δήμων της και της Pedemontana sociale (εταιρεία που παρέχει υπηρεσίες πρόνοιας).

Οι οκτώ ιδιωτικές εταιρείες ήταν: Agugiario & Figna Molini, Casappa Spa, Fornovo Gas Spa, Compressori alternativi, Frigomeccanica Spa, Mutti, Parmalat (Gruppo Lactalis στην Ιταλία), Parmis και Procomac GEA Group.

Η έρευνα θα μπορούσε να σταλεί μέσω email σε δυνητικό αριθμό 2.639 ατόμων

4.3.2 Χαρακτηριστικά δείγματος

Στην έρευνα απάντησαν 849 εργαζόμενοι (33%), 58% άνδρες και 42% γυναίκες. Το 28% ηλικίας μεταξύ 20 και 40 ετών, το 72% ηλικίας μεταξύ 40 και 65 ετών. Όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης, το 43,3% είναι απόφοιτοι, το 51,8% έχει απολυτήριο γυμνασίου και το 4,7% απολυτήριο γυμνασίου.

Το 78 % είναι ιδιωτικοί υπάλληλοι, ενώ το 22 % είναι δημόσιοι υπάλληλοι

4.3.3 Συνήθειες μετακινήσεων

Το 91,5 % μετακινείται στη δουλειά με αυτοκίνητο, το 2,94 % με τα πόδια, το 2,59 % με (ηλεκτρικό ή συμβατικό) ποδήλατο και το 2,12 % ταξιδεύει με δημόσια μέσα.

Το 47,35 % των αυτοκινήτων τροφοδοτείται από ντίζελ, το 22,38 % από βενζίνη, το 10,13 % από φυσικό αέριο και το 9,89 % από υγρό αέριο (GPL). Μόνο το 1,77 % των οχημάτων είναι ηλεκτρικά.

Ως προς τα δημόσια μεταφοράς, το Colecchio διαθέτει λεωφορείο και τρένο. Στις άλλες περιοχές του UPP υπάρχει μόνο λεωφορείο. Ωστόσο, όλες οι γραμμές ξεκινούν από την Πάρμα και δεν υπάρχουν απευθείας συνδέσεις μεταξύ των δήμων. Οι στάσεις λεωφορείων είναι συχνά πολύ μακριά από τις βιομηχανικές περιοχές και τα δρομολόγια δεν ταιριάζουν με τις ώρες εργασίας. Στο UPP δεν υπάρχουν υπηρεσίες ενοικίασης ποδηλάτων ή σκούτερ.

Το 47,50 % των ανθρώπων που απάντησαν στην έρευνα είναι πρόθυμοι να ξεκινήσουν να μετακινούνται στη δουλειά τους με ποδήλατο, ενώ το 63,8 % δεν έχει καμία πρόθεση να πάρει λεωφορείο ή τρένο. Αυτό οφείλεται κυρίως στην έλλειψη απευθείας γραμμών από το σπίτι στον χώρο εργασίας (15%), στο γεγονός ότι τα ταξίδια με το κοινό θα απαιτούσαν πολύ χρόνο (13,9 %), στην έλλειψη ελευθερίας (13,3 %) και στην ασυμβατότητα των ωραρίων δρομολόγησης λεωφορείων και τρένων με τα ωράρια εργασίας (11,5%).

4.3.4 Περιβάλλον ποδηλασίας

Οι απαντήσεις δείχνουν ότι οι ποδηλατόδρομοι δεν επαρκούν και δεν είναι ασφαλείς: το 55% απαιτεί περισσότερους, ενώ το 35% λέει ότι δεν είναι ασφαλείς. Όσον αφορά τα δημόσια μέσα, οι εργαζόμενοι αναφέρουν έλλειψη συνδέσεων, άβολα ωράρια με τον χρόνο εργασίας και την απόσταση μεταξύ στάσεων λεωφορείων και εταιρειών όπου εργάζονται. Υπάρχει επίσης θέμα απόστασης μεταξύ σπιτιού και χώρου εργασίας, ειδικά για μετακινήσεις με ποδήλατο.

4.3.5 Εμπόδια ποδηλασίας

Το 35 % των εργαζομένων απάντησε ότι δεν μπορούν να μετακινηθούν με ποδήλατο, γιατί μένουν πολύ μακριά από τον χώρο εργασίας τους. Το 31% που θα ήταν πρόθυμο να κάνει χρήση ποδηλάτου ζήτησε ασφαλέστερους και πιο άνετους ποδηλατόδρομους.

Επιπλέον, ένα 8,48% των εργαζομένων θα ήταν πρόθυμοι να κάνουν ποδήλατο εάν η ιδιωτική ή δημόσια εταιρεία τους παρείχε ένα οικονομικό κίνητρο με βάση τα χιλιόμετρα που διανύουν με το ποδήλατο.

4.3.6 Κίνητρα για ποδηλασία

Οι άνθρωποι θα πήγαιναν στη δουλειά τους με το ποδήλατο αν υπήρχαν περισσότεροι ποδηλατόδρομοι (32%), αν ήταν πιο άνετοι (22%) και αν ήταν πιο ασφαλείς (55%). Ένα άλλο 18 % θα έκανε ποδήλατο αν ήταν δυνατό να κάνει ντους στα αποδυτήρια της εταιρείας.

4.3.7 Προτάσεις

Περισσότερα οικονομικά κίνητρα, πιο άνετοι και ασφαλείς ποδηλατόδρομοι, πιο άνετες μετακινήσεις. Όσον αφορά τη σύνδεση με δημόσια μέσα μεταφοράς, για μείωση του χρόνου μετακίνησης, στάσεις και δρομολόγια προσαρμοσμένα στο ωράριο εργασίας.

4.4 Έρευνα του δήμου Imola, Italy

4.4.1 Ομάδες - στόχοι

Η ομάδα στόχος - που προσδιορίστηκε από τον δήμο της Imola - είναι οι εργαζόμενοι που απασχολούνται σε τοπικές επιχειρήσεις που βρίσκονται στη βιομηχανική περιοχή του δήμου. Οι εταιρείες είναι οι ακόλουθες: Teapak, Hera, Cooperativa Ceramica, Industria Romagnola Conduuttori Elettrici (IRCE), Cefla, Sacmi. Η έρευνα υποβλήθηκε μέσω email από τους διαχειριστές κινητικότητας των συμμετεχόντων ιδιωτικών εταιρειών.

4.4.2 Χαρακτηριστικά δείγματος

Στην έρευνα απάντησαν 1166 ερωτηθέντες. Μεταξύ αυτών είναι 59 % άνδρες και 39 % γυναίκες, 13 άτομα (1 %) δεν ήθελαν να επιλέξουν φύλο και 1 άτομο (0,09 %) επέλεξε άλλο. Οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες είναι μεταξύ 40-65 ή 20-40 ετών. Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων έχει πτυχίο ανώτερης δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (56 %) και το 39 % έχει πανεπιστήμιο ή πτυχίο άλλης τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Το 80 % εργάζεται στον ιδιωτικό τομέα, το 11 % στον δημόσιο τομέα και το 8 % δηλώνει ότι έχει σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου.

4.4.3 Συνήθειες μετακινήσεων

Οι ερωτηθέντες είναι κάτοικοι όλου του δήμου. Το 19 % δηλώνει ότι ταξιδεύει από την περιοχή Pedagna, το 9 % από το κεντρικό διαμέρισμα και περίπου το 36 % δηλώνει ότι ταξιδεύει από άλλο δήμο. Το 76 % δηλώνει ότι εργάζεται εντός της βιομηχανικής ζώνης, το 12 % σε άλλο δήμο και το 6 % στο κέντρο του δήμου.

Επιπλέον, οι απαντήσεις στο πόσο συχνά ο ερωτώμενος χρησιμοποιεί ένα ποδήλατο κατανομήθηκαν αρκετά ομοιόμορφα στις πέντε επιλογές. Το 25 % δήλωσε ότι χρησιμοποιεί το ποδήλατο πολλές φορές την εβδομάδα, το 20 % δηλώνει ότι χρησιμοποιεί το ποδήλατο μία φορά την εβδομάδα, το 22 % δήλωσε ότι το χρησιμοποιεί μία φορά το μήνα, το 14 % δήλωσε ότι το χρησιμοποιεί μία φορά το χρόνο και το 19 % δηλώνει ότι δεν το χρησιμοποιεί ποτέ. Ο κύριος λόγος για τον οποίο δεν χρησιμοποιούν ποτέ το ποδήλατο είναι επειδή δεν έχουν. Επιπλέον, το 75% δήλωσε ότι δεν χρησιμοποιεί ποτέ το ποδήλατο για τη μετακίνηση από και προς τη δουλειά. Το 83% δήλωσε ότι δεν χρησιμοποιεί κανένα είδος ηλεκτρικού οχήματος και το 82% δήλωσε επίσης ότι δεν έχει πρόσβαση σε ηλεκτρικά οχήματα στην περιοχή όπου ζει. Οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες ανέφεραν ότι μένουν σε απόσταση μεταξύ 6-10 και 11-20 km από τη δουλειά τους.

Το πιο συχνά χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς σε μια τυπική εργάσιμη ημέρα είναι το αυτοκίνητο, με ποσοστό 90 % των ερωτηθέντων να επιλέγει αυτήν την απάντηση. Από τα λίγα άτομα που μετακινούνται με συλλογικό μέσο μεταφοράς στη δουλειά, ο πιο δημοφιλής τρόπος για να μετακινηθούν προς το σταθμό του μέσου είναι με το ποδήλατο. Όσον αφορά τη μετακίνηση στον ελεύθερο χρόνο, ο πιο δημοφιλής τρόπος μεταφοράς είναι με αυτοκίνητο (64 %) ή ποδήλατο (18 %), επιπλέον το αυτοκίνητο είναι ο πιο δημοφιλής τρόπος μεταφοράς όταν πηγαίνουν για ψώνια, με το 84 % να επιλέγει αυτήν την απάντηση. Για τους περισσότερους από τους ερωτηθέντες (44 %) χρειάζονται περίπου 11-20 λεπτά για να φτάσουν στη δουλειά. Και πάλι, αναφέρουν ότι το πιο κοινό μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιείται όταν μετακινούνται από και προς την εργασία είναι το αυτοκίνητο (88 %) και το πιο συνηθισμένο καύσιμο που χρησιμοποιείται είναι το ντίζελ (45 %). Οι ερωτηθέντες ρωτήθηκαν αν κάνουν στάσεις στο δρόμο προς και στην επιστροφή από τη δουλειά και το 69% υποστηρίζει ότι δεν το κάνει και το 31% αναφέρει ότι κάνει για να πάρει παιδιά από το σχολείο ή για άλλους λόγους.

Όσον αφορά τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, το 64 % των ερωτηθέντων δηλώνει ότι δεν έχει διάθεση να τα χρησιμοποιήσει, ενώ το 36 % έχει προθυμία.



Οι κύριοι λόγοι που δεν θέλουν να χρησιμοποιήσουν τα μέσα συλλογικής μεταφοράς έχουν να κάνουν με το ωράριο εξυπηρέτησης των μέσων. Το 18 % δηλώνει ότι δεν μπορεί να βασιστεί στα μέσα συλλογικής μεταφοράς, το 15 % δηλώνει ότι το ωράριο δεν ταιριάζει με τις ώρες εργασίας τους και το 12 % δηλώνει ότι η χρήση των μέσων συλλογικής μεταφοράς απαιτεί πολύ χρόνο.

Το 70% υποστηρίζει ότι δεν χρησιμοποιεί ηλεκτρικά ποδήλατα ή σκούτερ με συνδρομή, ενώ το 30% υποστηρίζει ότι χρησιμοποιεί. Οι ερωτηθέντες ανέφεραν ότι η απόσταση είναι ένας από τους κύριους λόγους για τους οποίους δεν τα χρησιμοποιούν. Επιπλέον, οι ερωτηθέντες δήλωσαν ότι ο κύριος λόγος που θα τους παρακινούσε να τα χρησιμοποιήσουν είναι οι άνετοι και ασφαλείς ποδηλατόδρομοι.

4.4.4 Περιβάλλον ποδηλασίας

Οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες (48%) απαντούν ότι συμφωνούν κάπως ότι ο δήμος είναι φιλικός προς το ποδήλατο και το 45% συμφωνεί κάπως με το ότι θα συνιστούσε σε άλλους να κάνουν ποδήλατο στο δήμο, ενώ το 30% δηλώνει ότι θα συνιστούσε ανεπιφύλακτα σε άλλους να κάνουν ποδήλατο στο δήμο. Το 47% δηλώνει επίσης ότι είναι ασφαλές να κάνει ποδήλατο στο δήμο, ενώ και το 44% δηλώνει ότι είναι ασφαλές για νέους και παιδιά να ποδηλατούν στο δήμο.

Όσον αφορά τις υποδομές ποδηλάτου, οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να λάβουν θέση σε διάφορες ερωτήσεις. Το 41% συμφωνεί κάπως ότι υπάρχει διαθέσιμος χώρος στάθμευσης ποδηλάτων, το 22% συμφωνεί απόλυτα ότι υπάρχει διαθέσιμος χώρος στάθμευσης και το 19% δεν είναι σίγουρο. Το 32% απάντησε ότι δεν είναι σίγουρο αν τα φανάρια είναι καλά προσαρμοσμένα για τους ποδηλάτες και το 28% απάντησε ότι είναι κάπως καλά προσαρμοσμένα. Το 42% απάντησε ότι συμφωνεί απολύτως ότι υπάρχουν διαθέσιμοι ποδηλατόδρομοι χωρίς εμπόδια στον δήμο και το 48% απάντησε ότι συμφωνεί αρκετά ότι η κατάσταση των ποδηλατοδρόμων είναι καλή. Όσον αφορά τη πιθανότητα να πάρουν το ποδήλατο μαζί τους στα μέσα συλλογικής μεταφοράς, η πλειονότητα δηλώνει ότι υπάρχει ελάχιστη πιθανότητα να το κάνει. Αναλυτικότερα, το 24% απάντησε ότι δεν υπάρχει πιθανότητα, το 27% απάντησε ότι δεν συμφωνεί και τόσο με το ότι υπάρχει πιθανότητα να φέρει μαζί του ένα ποδήλατο και το 36% δήλωσε ότι δεν ξέρει.

Το 48% υποστηρίζει ότι συμφωνεί με τη δήλωση ότι απολαμβάνει την ποδηλασία στο δήμο. Όσον αφορά τη γνώση του δικτύου ποδηλατοδρόμων, το 43% δήλωσε ότι δεν έχει καλή γνώση του δικτύου και το 57% δήλωσε ότι έχει καλή γνώση.

Επιπλέον, οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να απαντήσουν σε ορισμένες ερωτήσεις σχετικά με την αλλαγή στις συνήθειές τους κατά τη διάρκεια και μετά την πανδημία του Covid-19. Το 78% αναφέρει ότι η πανδημία του Covid-19 δεν έχει αλλάξει τις συνήθειές τους στις μετακινήσεις. Από το 22% που υποστήριξε ότι η πανδημία έχει πράγματι αλλάξει τις συνήθειές τους, ο πιο συνηθισμένος λόγος πίσω από την αλλαγή οφείλεται στη δυνατότητα εργασίας από το σπίτι. Το 73% των ερωτηθέντων υποστήριξε επίσης ότι θεωρεί ότι θα επιστρέψει στις παλιές τους συνήθειες όσον αφορά τις μετακινήσεις μετά την πανδημία.

Το 57% δηλώνει ότι έχει διάθεση να ξεκινήσει το ποδήλατο και το 43% δηλώνει το αντίθετο. Ο κύριος λόγος για τον οποίο οι ερωτηθέντες απάντησαν ότι δεν θέλουν να ξεκινήσουν το ποδήλατο είναι ότι ζουν πολύ μακριά από τη δουλειά τους. Από την άλλη πλευρά, ένας από τους βασικούς λόγους που παρακίνησε τους ερωτηθέντες να ξεκινήσουν το ποδήλατο είναι οι καλοί ποδηλατόδρομοι (31%).

Όσον αφορά τους παράγοντες που θα ωθούσαν σε μεγαλύτερη χρήση του ποδηλάτου, οι απαντήσεις είναι καταναμημένες: το 44% υποστηρίζει ότι ασφαλέστεροι ποδηλατόδρομοι θα τους έκαναν να χρησιμοποιούν περισσότερο το ποδήλατο, το 36% λέει ότι το ποδήλατο είναι ένας τρόπος για να παραμείνουν υγιείς και η άσκηση και αυτό τους ωθεί να κάνουν περισσότερο ποδήλατο, το 30% δηλώνει ότι η αυξημένη διαθεσιμότητα ποδηλατοδρόμων κατά μήκος των διαδρομών τους θα το έκανε επίσης, το 29% δηλώνει ότι οικονομικά κίνητρα όπως οι εκπτώσεις στις αγορές θα τους ενθάρρυναν και το 20% απάντησε ότι ασφαλέστερες και ομαλότερες διασταυρώσεις με τα αυτοκίνητα θα τονώσουν περισσότερο τη χρήση του ποδηλάτου.

Η πλειονότητα (45%) απάντησε με 3 σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5 στο εάν πιστεύει ότι τα θέματα που συζητήθηκαν στην έρευνα μπορούν να προκαλέσουν μια αλλαγή στις συνήθειές τους προς τη βιώσιμη κινητικότητα. 1 δείχνει ότι δεν συμφωνούν και 5 ότι συμφωνούν.

4.4.5 Εμπόδια ποδηλασίας

Στο ερώτημα τι εμποδίζει τη χρήση ποδηλάτου στον δήμο, οι απαντήσεις κατανέμονται ως εξής: η πλειονότητα (42%) απάντησε ότι η απόσταση μετακίνησης είναι πολύ μεγάλη, το 39% απάντησε ότι δεν θέλει να κάνει ποδήλατο σε κακές καιρικές συνθήκες, το 34% έθεσε ζητήματα οδικής ασφάλειας, το 20% απάντησε η ανάγκη μεταφοράς εργαλείων και άλλων αντικειμένων για τη δουλειά, το 12% δήλωσε ότι δεν κάνει ποδήλατο αφού δεν θέλει να ιδρώσει και το 12% επικαλέστηκε άλλες αιτίες.

Επιπλέον, το 68% υποστήριξε ότι η συμπεριφορά μετακίνησης δεν αλλάζει ανάλογα με τον καιρό. Μεταξύ των ερωτηθέντων που ανέφεραν ότι η συμπεριφορά τους εξαρτάται από τον καιρό, το 19% υποστηρίζει ότι χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο 5 φορές την εβδομάδα κατά τους μήνες Οκτώβριο έως Μάρτιο.

4.4.6 Κίνητρα για ποδηλασία

Τα κύρια κίνητρα για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου που μπορούν να εντοπιστούν στις απαντήσεις της έρευνας είναι η δυνατότητα πρόσβασης σε καλούς και ασφαλείς ποδηλατόδρομους, οι ασφαλέστερες διασταυρώσεις και η πρόσβαση σε ποδηλατόδρομους που ανταποκρίνονται στις ανάγκες. Οι απαντήσεις δείχνουν επίσης ότι τα οικονομικά κίνητρα, όπως οι εκπτώσεις, και η χρήση ποδηλασίας για να παραμείνουν υγιείς και να ασκούνται θα παρακινούσαν επίσης τους ερωτηθέντες να κάνουν ποδήλατο.

Ταυτόχρονα, οι απαντήσεις της έρευνας δείχνουν ότι οι κύριοι λόγοι για τους οποίους οι ερωτηθέντες δεν κάνουν ποδήλατο είναι η μεγάλη απόσταση μετακίνησης ή επειδή δεν έχουν ποδήλατο. Κάτι που θα μπορούσε να αντιμετωπίσει το ζήτημα του μήκους της απόστασης θα ήταν η δυνατότητα εισόδου του ποδηλάτου στα μέσα συλλογικής μεταφοράς. Ένα τμήμα της έρευνας εξέτασε την αντιληπτή δυνατότητα για να γίνει αυτό και οι απαντήσεις έδειξαν ότι υπάρχει μικρή πιθανότητα να φέρουν το ποδήλατο μαζί τους ή ότι οι ερωτώμενοι δεν γνωρίζουν αν μπορούν. Δεδομένου ότι οι απαντήσεις έδειξαν επίσης ότι ορισμένοι ερωτηθέντες δεν έχουν ποδήλατο, θα μπορούσε να παρέχονται εκπτώσεις και άλλα οικονομικά κίνητρα για να παρακινήσουν αυτούς τους ερωτηθέντες να αποκτήσουν και να ξεκινήσουν ποδήλατο. Αυτό το μέτρο επιλέχθηκε από τους ερωτηθέντες επίσης ως κάτι που θα μπορούσε να ενισχύσει τη χρήση του ποδηλάτου.

4.4.7 Προτάσεις

277 από τους ερωτηθέντες παρείχαν τα σχόλιά τους για το σύστημα κινητικότητας του δήμου Imola. Οι κύριες προτάσεις είναι οι εξής:

1. Πολλοί από τους ερωτηθέντες παραπονέθηκαν για την έλλειψη ασφαλούς ποδηλατικής υποδομής που να συνδέει τις κύριες αρτηρίες της πόλης με τις βιομηχανικές περιοχές. Αυτό το στοιχείο είναι ο κύριος αποτρεπτικός παράγοντας για τους πολίτες να μην χρησιμοποιούν ποδήλατα για τη μετακίνηση σπίτι-εργασία. Ειδικότερα, οι πολίτες προτείνουν τη βελτίωση της ασφάλειας των ποδηλατοδρόμων καθώς συχνά διακόπτονται από διασταυρώσεις καθώς και τη βελτίωση του φωτισμού που διευκολύνει την ασφαλή επιστροφή. Επιπλέον, οι πολίτες διαμαρτύρονται για τις συχνές κλοπές ποδηλάτων που γίνονται κυρίως στον σιδηροδρομικό σταθμό.
2. Το δεύτερο στοιχείο που οδηγεί τους χρήστες να προτιμούν το αυτοκίνητο από το ποδήλατο για τη μετακίνηση στη δουλειά είναι η έλλειψη τοπικών μέσων συλλογικής μεταφοράς. Σύμφωνα με τους ερωτηθέντες, οι τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες με λεωφορεία και τρένα είναι ανεπαρκείς, κακής ποιότητας και μικρού μεγέθους. Αυτό δεν επιτρέπει στους πολίτες να διανύουν μεγάλες αποστάσεις με τα μέσα συλλογικής μεταφοράς και να τα χρησιμοποιούν σε συνδυασμό με το ποδήλατο. Επιπλέον, οι ερωτηθέντες διαμαρτύρονται για την έλλειψη προσαρμοστικότητα των μέσων, τα μειωμένα ωράρια και την αναξιοπιστία στα δρομολόγια, καθώς και τη δυσκολία εξεύρεσης βολικών και οικονομικών λύσεων για τη μεταφορά ποδηλάτων στο όχημα.
3. Μία άλλη δράση που οι ερωτηθέντες πιστεύουν ότι αποτελεί ουσιαστικό κίνητρο για τη χρήση ποδηλάτων για τη μετακίνηση προς την εργασία είναι η εισαγωγή κινήτρων για τους εργαζόμενους με τη μορφή:



- Εκπτώσεις και οικονομικά κίνητρα όχι μόνο για χρήση ποδηλάτου ανά χιλιόμετρο, αλλά και για ηλεκτρικά αυτοκίνητα.
 - Κίνητρα για αγορά ηλεκτρικών ποδηλάτων ή σκούτερ.
 - Φθηνά εισιτήρια για τα μέσα συλλογικής μεταφοράς και για την ενοικίαση ποδηλάτων.
 - Ετήσια ενοικίαση ηλεκτρικών ποδηλάτων/σκούτερ με σύμβαση δήμου/εταιρείας, ώστε να διαιρεθεί το κόστος σε τρία μέρη
 - Υπηρεσία κοινής χρήσης αυτοκινήτου οργανωμένη σε επίπεδο εταιρείας/δήμου μέσω εφαρμογής για κινητά.
4. Τέλος, οι ερωτηθέντες πιστεύουν ότι πρέπει να γίνει προώθηση των διαθέσιμων ποδηλατικών διαδρομών (Bike Plan) στους εργαζόμενους και τους πολίτες. Θεωρούν επίσης ότι φιλικές στο ποδήλατο πρωτοβουλίες (που διοργανώνονται από τον Δήμο ή τις τοπικές Επιχειρήσεις) θα πρέπει να προωθούνται και να δημοσιοποιούνται καλύτερα. Πιστεύουν επίσης ότι ο αριθμός των διαδημοτικών έργων που προάγουν τη βιώσιμη κινητικότητα θα πρέπει να αυξηθεί μεταφέροντας το μήνυμα ότι το ποδήλατο είναι ένας τρόπος να συμβάλει στην ευημερία του ατόμου.

4.5 Έρευνα του Ecocity, Ελλάδα

4.5.1 Ομάδες - στόχοι

Στόχος της έρευνας που διεξήχθη στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας ήταν να συλλέξει τις απόψεις των ανθρώπων που έχουν επιρροή σε άλλους ανθρώπους, διερευνώντας έτσι πιθανές άτυπες διαδρομές μεταφοράς γνώσης για θέματα αστικής κινητικότητας. Οι ομάδες-στόχοι ήταν γονείς, δάσκαλοι και δημόσιοι υπάλληλοι.

Απαντήσεις γονέων, δασκάλων και δημοσίων υπαλλήλων λήφθηκαν μέσω των τοπικών αρχών. Η μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας χωρίζεται σε δήμους που έχουν την ευθύνη να κατασκευάσουν υποδομές ποδηλάτου και να λειτουργήσουν σχολεία. Σκοπός ήταν να συγκεντρωθούν οι απόψεις γονέων, εκπαιδευτικών και δημοσίων υπαλλήλων που εργάζονται ή ζουν σε δήμους της Αθήνας που έχουν επενδύσει στην κατασκευή ποδηλατικών υποδομών. Επιλέχθηκαν οι δήμοι Βριλησίων, Αγίας Παρασκευής και Ζωγράφου όπου υπάρχουν τα πυκνότερα τοπικά ποδηλατικά δίκτυα (ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο έκτασης αστικού δήμου). Στα Βριλησσια τα δίκτυα καλύπτουν σχεδόν ολόκληρη την περιοχή του δήμου, στην Αγία Παρασκευή και Ζωγράφου το δίκτυο καλύπτει κάποιες γειτονιές αφήνοντας ακάλυπτα σημαντικά σημεία της αστικής περιοχής. Δυστυχώς, ο δήμος Ζωγράφου δεν διαβίβασε το ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο και συγκεντρώθηκαν ελάχιστες απαντήσεις. Για την κάλυψη του κενού επελέγη ο δήμος Αιγάλεω με τον οποίο επικοινωνήσαμε το Ecocity. Ο Δήμος Αιγάλεω έχει κατασκευάσει ένα ποδηλατικό δίκτυο γύρω από ένα αστικό πάρκο που βρίσκεται στον αστικό πυρήνα του δήμου (Μπαρουτάδικο) και είχε υλοποιήσει πιλοτική επέκταση της υποδομής κατά την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας 2021. Η ύπαρξη ενός τοπικού δικτύου ποδηλατόδρομων εκτιμήθηκε ως σημαντική για την επικοινωνία με έναν δήμο, επειδή ενισχύει την αξιοπιστία των απαντήσεων που συλλέγονται: Οι ερωτηθέντες έχουν μια σαφή εικόνα για το τι εκτιμούν. Εκτός από την πρόσκληση δήμων με υλοποιημένες υποδομές ποδηλάτου, η διάδοση του ηλεκτρονικού ερωτηματολογίου στις ποδηλατικές κοινότητες της Αθήνας βοήθησε επίσης στη συλλογή απαντήσεων από άτομα με εμπειρία σχετικά με θέματα βιώσιμης κινητικότητας που θα μπορούσαν να παρέχουν αξιόπιστες αξιολογήσεις και χρήσιμα σχόλια: Έτσι οι περισσότερες απαντήσεις δόθηκαν από γονείς, εκπαιδευτικούς και δημοσίους υπαλλήλους που κατοικούν ή εργάζονται σε μητροπολιτικές περιοχές της Αθήνας με υλοποιημένο δίκτυο ποδηλατικής υποδομής ή από τακτικούς ποδηλάτες.

4.5.2 Χαρακτηριστικά δείγματος

Στην έρευνα απάντησαν 554 άτομα, 48% άνδρες και 50% γυναίκες.

Οι νεότερες και μεγαλύτερες ηλικίες φαίνεται να υποεκπροσωπούνται στο δείγμα, καθώς το 75 % είναι μεταξύ 40-65 ετών, μόνο το 5 % είναι μεγαλύτερες και το 16 % είναι μεταξύ 20 και 40 ετών. Επίσης υπερεκπροσωπούνται άτομα με πτυχίο πανεπιστημίου. Το 79 % είναι κάτοχοι πανεπιστημιακού πτυχίου ή διπλώματος.

Τα χαρακτηριστικά του δείγματος συνάδουν με τις ομάδες-στόχους που επιλέχθηκαν καθώς οι δάσκαλοι και οι δημόσιοι υπάλληλοι είναι συνήθως μέσης ηλικίας και κάτοχοι πανεπιστημιακού πτυχίου. Στο τελικό δείγμα το 22% των ερωτηθέντων δήλωσαν ότι είναι δημόσιοι υπάλληλοι, το 13% δάσκαλοι. Άλλα δηλωμένα επαγγέλματα περιλαμβάνουν: Φοιτητές (6 %), Άνεργοι (5 %), ιδιωτικοί εργαζόμενοι (30 %), επιχειρηματίας (10 %), σύμβουλοι (5 %), συνταξιούχοι (5 %) και εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης (4 %).

4.5.3 Συνήθειες μετακινήσεων

Στο δείγμα οι ποδηλάτες υπερεκπροσωπούνται καθώς το ερωτηματολόγιο κοινοποιήθηκε μέσω e-mail και κοινωνικών δικτύων μεταξύ ποδηλατών. Το 14% ανέφερε ότι την ημέρα πριν από την έρευνα είχαν χρησιμοποιήσει κυρίως ποδήλατο για να φτάσουν στους προορισμούς τους, κάτι που είναι σύμφωνο με το ποσοστό των ερωτηθέντων (13%) που ανέφεραν ότι κάνουν ποδήλατο σχεδόν καθημερινά (πάνω από 3 φορές την εβδομάδα) η δουλειά τους. Το 29% απάντησε ότι κάνει ποδήλατο περισσότερο από εβδομαδιαία. Περισσότερο από το φυσιολογικό είναι και τα επίπεδα βάρδισης των ερωτηθέντων. Το 16% ανέφερε ότι περπάτησε κυρίως την προηγούμενη ημέρα της έρευνας. Σε μητροπολιτικές περιοχές τα επίπεδα περπατήματος και ποδηλασίας είναι χαμηλά.

Μόνο το 45 % ανέφερε ότι είχαν οδηγήσει κυρίως αυτοκίνητο και το 19 % ότι είχαν χρησιμοποιήσει είτε λεωφορείο είτε τρένο για τις μετακινήσεις της προηγούμενης μέρας της έρευνας. Το 5% είχε οδηγήσει μοτοσυκλέτα και μόνο το 1% ηλεκτρικό σκούτερ ή ποδήλατο, αποδεικνύοντας ότι στην Ελλάδα το μερίδιο χρήσης ηλεκτροκίνητων μέσων είναι χαμηλό. Παρόλο που το 19% των ερωτηθέντων απάντησε θετικά όταν ρωτήθηκαν εάν έχουν σύστημα κοινής χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων κοντά στον τόπο κατοικίας τους (ηλεκτρικό σκούτερ ή σύστημα e-bike ή e-car sharing), το 91% των ερωτηθέντων δεν έχουν χρησιμοποιήσει ποτέ ηλεκτρικό όχημα. Τέλος, το 24 % των ερωτηθέντων έχει οδηγήσει σπάνια ή ποτέ αυτοκίνητο, το 53 % δεν έχει χρησιμοποιήσει ποτέ ή σπάνια τα μέσα συλλογικής μεταφοράς και το 52 % δεν έχει ποτέ ή σπάνια ποδηλατήσει.

Επιπλέον, το 12% δήλωσαν ότι δεν μετακινείται, το 28% ότι μετακινείται λιγότερο από 5 km και το 20% μεταξύ 6-10 km για να φτάσει στον χώρο εργασίας του και να επιστρέψει στο σπίτι του, πράγμα που σημαίνει ότι πολλοί από τους ερωτηθέντες θα μπορούσαν εύκολα να μετακινούνται με ποδήλατο για εργασία.

Το 60% δήλωσε ότι δεν αλλάζει συνήθειες ανάλογα με τον καιρό.

Εάν εστιάσουμε στις μετακινήσεις αναψυχής, το μερίδιο χρήσης των μέσων συλλογικής μεταφοράς μειώνεται σημαντικά και καταγράφονται περισσότερες μετακινήσεις με αυτοκίνητο, ποδήλατο ή με τα πόδια. Ένα άλλο σημαντικό αποτέλεσμα των απαντήσεων είναι ότι το μερίδιο χρήσης ποδηλάτου μειώνεται σημαντικά εάν ο σκοπός μετακίνησης είναι τα ψώνια.

Τέλος, ένα αποτέλεσμα των απαντήσεων είναι ότι συνήθως (περίπου στο 70 – 80 % των περιπτώσεων) οι άνθρωποι συνδυάζουν τη χρήση των μέσων συλλογικής μεταφοράς με το περπάτημα, παρά το γεγονός ότι υπάρχει ένα ποσοστό χρηστών των δημόσιων συγκοινωνιών που φτάνουν στο σταθμό χρησιμοποιώντας το αυτοκίνητό τους. Μόνο το 4% των χρηστών των δημόσιων συγκοινωνιών κάνει ποδήλατο για να φτάσει στο σταθμό ή τη στάση του λεωφορείου.

Λόγω του πυκνού αστικού περιβάλλοντος της Αθήνας, οι υποδομές στάθμευσης είναι περιορισμένες. Έτσι, οι χρήστες των μέσων συλλογικής μεταφοράς είναι κυρίως αυτοί που μπορούν να φτάσουν στους σταθμούς των μέσων συλλογικής μεταφοράς με τα πόδια. Η προώθηση της ποδηλασίας θα μπορούσε να καταστήσει τις συγκοινωνιακές υποδομές προσβάσιμες σε περισσότερους κατοίκους της Αθήνας.

4.5.4 Περιβάλλον ποδηλασίας

Αν και οι περισσότεροι ερωτηθέντες (68%) ζούσαν σε δήμους της μητροπολιτικής Αθήνας με υποδομές ποδηλασίας, η «ποδηλατησιμότητα» της περιοχής τους εκτιμήθηκε χαμηλή.

Μόνο το 24 % των ερωτηθέντων αξιολογεί τον δήμο τους ως φιλικό προς τους ποδηλάτες και οι περισσότεροι ερωτηθέντες αξιολογούν τις κατασκευασμένες υποδομές ποδηλάτου ως αναποτελεσματικές. Πιο συγκεκριμένα, το 56% θα προτιμούσε μια πιο ομαλή επιφάνεια κύλισης που παράγει χαμηλότερα τραντάγματα στους αναβάτες, το 64% πιστεύει ότι οι περισσότερες εγκαταστάσεις έχουν εμπόδια που εμποδίζουν την αποτελεσματική χρήση τους και το 69% των ερωτηθέντων θα προτιμούσε φαρδύτερες υποδομές.



Οι περισσότεροι άνθρωποι (83%) δεν χαρακτηρίζουν το πολεοδομικό περιβάλλον ως ασφαλές και το 86% δεν αξιολογεί ως ασφαλές να κάνουν τα παιδιά ποδήλατο, αποδεικνύοντας ότι οι περισσότεροι δήμοι πρέπει να κάνουν πολύ περισσότερα για να ενισχύσουν το αίσθημα ασφάλειας και πρέπει να επεκτείνουν την υπάρχουσα υποδομή και να περιορίσουν τις ταχύτητες και τη χρήση του αυτοκινήτου.

Πολύ υψηλό (60 %) είναι επίσης το ποσοστό των ερωτηθέντων που θεωρούν δύσκολη την επιβίβαση με το ποδήλατό τους σε όχημα δημόσιας συγκοινωνίας, γεγονός που δείχνει ότι η συνεργασία μεταξύ των υποδομών συλλογικών μεταφορών και ποδηλάτου θα μπορούσε επίσης να ενισχυθεί.

4.5.5 Εμπόδια ποδηλασίας

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το κύριο εμπόδιο για τη χρήση του ποδηλάτου είναι η έλλειψη αίσθησης ασφάλειας. Οι περισσότεροι άνθρωποι (77 %) δήλωσαν ότι είναι απογοητευμένοι από την ασφάλεια στο οδικό δίκτυο και αυτό αποτελεί εμπόδιο.

Υψηλό είναι το ποσοστό των ατόμων (35 %) που δήλωσαν ότι ένα σημαντικό εμπόδιο για την ποδηλασία είναι η έλλειψη χώρων στάθμευσης για το ποδήλατο.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, ορισμένοι ποδηλάτες αποφεύγουν να χρησιμοποιήσουν το ποδήλατό τους για να επισκεφτούν περιοχές για ψώνια και πράγματι πολλοί (29 %) ανέφεραν ότι το βάρος των αγορών αποτελεί σημαντικό εμπόδιο.

Τέλος, πολλοί δεν αποδεικνύονται ποδηλάτες «παντός καιρού» καθώς το 23% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι ο καιρός είναι ένα σημαντικό εμπόδιο στην ποδηλασία.

4.5.6 Κίνητρα για ποδηλασία

Η ανάλυση των απαντήσεων της έρευνας της Αθήνας αποδεικνύει ότι τα πιο σημαντικά κίνητρα για τη χρήση του ποδηλάτου είναι αυτά που βοηθούν να ξεπεραστούν ορισμένα από τα εμπόδια που παρουσιάστηκαν παραπάνω. Οι περισσότεροι ερωτηθέντες (46 %) πιστεύουν ότι περισσότεροι άνθρωποι θα ποδηλατούσαν εάν ο δήμος ενίσχυε την πυκνότητα των ποδηλατικών υποδομών.

Ο ίδιος αριθμός ερωτηθέντων (44 %) πιστεύει ότι η κατασκευή χώρων στάθμευσης ποδηλάτων θα παρακινούσε επίσης τους ανθρώπους να κάνουν ποδήλατο.

Πολλοί ερωτηθέντες (38 %) πιστεύουν ότι οι άνθρωποι πρέπει απλώς να εξερευνηθούν ελκυστικές και ασφαλείς διαδρομές για να παρακινηθούν να κάνουν ποδήλατο.

Τέλος, ένας σημαντικός αριθμός ερωτηθέντων (23 %) πιστεύει ότι η βελτίωση της ποιότητας της ποδηλατικής υποδομής θα μπορούσε να λειτουργήσει ως κίνητρο για τη χρήση του ποδηλάτου.

4.5.7 Προτάσεις

116 of 554 ερωτηθέντες (21 %) μοιράστηκαν τα σχόλια και τις σκέψεις τους σχετικά με τον τρόπο ενίσχυσης της χρήσης του ποδηλάτου.

Οι προτάσεις τους επισημαίνουν ότι επιπλέον των προδιαμορφωμένων απαντήσεων του ερωτηματολογίου που αναλύθηκαν παραπάνω, οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων θα μπορούσαν επίσης να προωθήσουν το ποδήλατο εάν:

1. χρησιμοποιούσαν φορολογικά κίνητρα για ποδηλάτες,
2. συνέδεαν την ποδηλατική υποδομή των δήμων εντός της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας, ώστε να επιτυγχάνεται η συνέχεια των υποδομών μεταξύ τους,
3. η ποδηλατική υποδομή συνέδεε σιδηροδρομικούς σταθμούς με γειτονιές ώστε να προωθεί τη χρήση του ποδηλάτου ως μέσο προσέγγισης μέσω συλλογικής μεταφοράς,
4. έκαναν πιο εύκολη την επιβίβαση ποδηλάτου σε οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας και κατασκεύαζαν εγκαταστάσεις στάθμευσης ποδηλάτου σε σιδηροδρομικούς σταθμούς ώστε να διευκολύνεται η συνδυασμένη χρήση ποδηλάτου και σιδηροδρόμου
5. ενίσχυαν την ασφάλεια των ποδηλατών μέσω εκστρατειών ευαισθητοποίησης
6. εκπαίδευαν παιδιά και ενήλικες σχετικά με τη σημασία της προώθησης του ποδηλάτου
7. έκαναν την ποδηλασία ασφαλέστερη μέσω του περιορισμού της στάθμευσης αυτοκινήτων και της ηπιοποίησης της κυκλοφορίας
8. προστάτευαν την υπάρχουσα ποδηλατική υποδομή από παράνομη στάθμευση
9. επέτρεπαν στους ποδηλάτες να χρησιμοποιούν λεωφορειολωρίδες



5. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Οι εταίροι της κοινοπραξίας συμφώνησαν να συμπεριλάβουν στην έρευνα δύο ερωτήσεις που αφορούν την αξιολόγηση και παρακολούθηση του ΙΟ1 με στόχο να διαπιστώσουν εάν η έρευνα αντιμετώπιζε καλά το θέμα της βιώσιμης κινητικότητας και να ζητήσουν από τους συμμετέχοντες να καταθέσουν την άποψή τους σχετικά με τη σαφήνεια και την πληρότητα των ερωτήσεων. Το επίπεδο ικανοποίησης των ερωτηθέντων καταγράφηκε χρησιμοποιώντας μια κλίμακα Likert 5 βαθμών, με το 1 να είναι το χαμηλότερο και το 5 το υψηλότερο.

Σε ό,τι αφορά την ερώτηση «Σε ποιο βαθμό θεωρείτε ότι τα θέματα που καλύπτονται σε αυτήν την έρευνα ανταποκρίνονται στην ανάγκη αλλαγής της κινητικότητας στον τόπο που ζείτε;», το 27% του συνόλου των ερωτηθέντων είναι ικανοποιημένο και το 9% είναι πολύ ικανοποιημένο.

To what extent do you find the topics covered in this survey meet the need for a change in mobility in the place you live in?					
	1	2	3	4	5
Abegondo	3 (9%)	7(21%)	4(12%)	14 (43%)	5 (15%)
Karlstad		4 (13%)	9(30%)	12(40%)	5(17%)
Ecocity	15 (2.71%)	62 (11.19%)	161 (29.06%)	241 (43.5%)	75 (13.54%)
Imola	122 (10.46%)	286 (24.53%)	406 (34.82%)	271 (23.24%)	81 (6.95%)
Upp	117 (13.78%)	237 (27.92%)	288 (33.92%)	149 (17.55%)	58 (6.83%)
Total	257 (10%)	534(20%)	868 (34%)	687 (27%)	224 (9%)

Σε ό,τι αφορά την ερώτηση «Πιστεύετε ότι οι ερωτήσεις ήταν σαφείς και πλήρεις;», και τα δύο ποσοστά των ερωτηθέντων που είναι ικανοποιημένοι και πολύ ικανοποιημένοι αυξάνονται σε 41% και 23 αντίστοιχα.

Do you think the questions were clear and exhaustive?					
	1	2	3	4	5
Abegondo	0	6(18%)	6(18%)	15(46%)	6 (18%)
Karlstad		2(7%)	10(33%)	10(33%)	8(27%)
Ecocity	4	43 (7.76%)	135 (24.37%)	226 (40.79%)	146 (26.35%)
Imola	27 (2.32%)	111 (9.52%)	282 (24.19%)	485 (41.6%)	261 (22.38%)
Upp	22 (2.59%)	78 (9.19%)	233(27.44%)	338 (39.41%)	178 (20.97%)
Total	53 (2%)	240 (9%)	666 (25%)	1074 (41%)	599 (23%)



6. ΠΡΟΤΥΠΟ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

Στη φάση 1 του έργου TRANSIT οι εταίροι του έργου εργάστηκαν στον προσδιορισμό των μαθησιακών αναγκών και στον καθορισμό του προφίλ της κάθε χώρας. Μετά τη συλλογή δεδομένων για τη βιώσιμη κινητικότητα και την ανάπτυξη της έρευνας, οι εταίροι του έργου επέλεξαν να παρουσιάσουν τις προηγούμενες πρωτοβουλίες τους που θεωρούνται πετυχημένες και είναι εύκολο να αναπαραχθούν σε διαφορετικό πλαίσιο από αυτό στο οποίο αναπτύχθηκαν και σχεδιάστηκαν για πρώτη φορά.

Για τον εντοπισμό και τη συλλογή των καλών πρακτικών που εφαρμόζονται στις περιοχές των εταίρων του έργου TRANSIT, ετοιμάστηκε ένα εργαλείο που ονομάζεται Πρότυπο Καλής Πρακτικής (Good Practice Template - GPT).

Ο στόχος του GPT είναι να συλλέξει και να κατηγοριοποιήσει τις προηγούμενες εμπειρίες των συμμετεχόντων οργανισμών σε σχέση με τη βιώσιμη κινητικότητα.

Η ομάδα εργασίας που ξεκίνησε να διατυπώσει το GPT αποτελούνταν από εκπροσώπους του SERN, του Πανεπιστημίου Karlstad και της Lepida. Το εργαλείο ετοιμάστηκε σε προσχέδιο από το SERN και στη συνέχεια παρουσιάστηκε στην ομάδα εργασίας για βελτίωση. Στη συνέχεια, το προσχέδιο GPT στάλθηκε στους άλλους εταίρους του έργου, οι οποίοι παρουσίασαν τις απόψεις τους για το εργαλείο που προσδιορίστηκε και έκαναν εποικοδομητικά σχόλια με στόχο τη βελτίωσή του.

Το GPT που χρησιμοποιείται για να περιγράψει πρακτικές που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα, προσδιορίζει μια σειρά στοιχείων που πιστεύουν οι εταίροι του έργου ότι είναι απαραίτητα για την αναπαραγωγή της ίδιας πρακτικής σε διαφορετικό πλαίσιο, με όλα τα βήματα που πρέπει να γίνουν για να γίνει πράξη.

Το Πρότυπο Καλής Πρακτικής είναι στα Αγγλικά και μπορείτε να το κατεβάσετε εδώ. Στο προσεχές μέλλον θα είναι διαθέσιμο στον ιστότοπο του έργου



Στην πρώτη ενότητα του εγγράφου, ένα εισαγωγικό μέρος παρουσιάζει το GPT, τη χρήση του στο πλαίσιο του έργου TRANSIT και το κύριο πεδίο εφαρμογής του Εργαλείου για τους οργανισμούς εταίρους του έργου. Αυτή η ενότητα είναι ειδικά προσαρμοσμένη στις δραστηριότητες του έργου TRANSIT.

Η δεύτερη ενότητα ήταν αφιερωμένη στην περιγραφή του Φορέα υλοποίησης της πρακτικής (που ονομάζεται επίσης Ιδιοκτήτης πρακτικής) και του υπεύθυνου επικοινωνίας, σε περίπτωση που ο χρήστης θέλει να μάθει περισσότερα για την εφαρμογή της. Ακολουθεί η τυπολογία και μια σύντομη περίληψη της πρακτικής που συνοψίζει το περιεχόμενο για σκοπούς διάδοσης.

Το κεντρικό τμήμα του GPT αποτελείται από το τμήμα λεπτομερούς περιγραφής όπου περιγράφεται το πρόβλημα που πυροδότησε την ιδέα της πρακτικής και που έπρεπε να αντιμετωπίσει μέσω της εφαρμογής της. Καθορίζει επίσης τους στόχους από την υλοποίηση της καλής πρακτικής.

Επιπλέον, το GPT υποδεικνύει τις ομάδες-στόχους που επηρεάζονται άμεσα από την εφαρμογή της πρακτικής και το μήνυμα που πρέπει να μεταδοθεί σε αυτές. Επιπλέον, στο GPT ορίζονται σαφώς τα Βήματα που πρέπει να γίνουν για την εφαρμογή της πρακτικής, παρέχοντας ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για τον χρήστη.



Επιπλέον, υπογραμμίζονται οι ρόλοι και οι ευθύνες των παραγόντων που συνεργάζονται στη φάση υλοποίησης (ποιος κάνει τι;) καθώς και τα εργαλεία/στρατηγική επικοινωνίας που υιοθετήθηκαν για τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με την καλή πρακτική

Communication methods and tools: media, printed... (explain which type of communication tool you adopted...)	
Remarks (issues to pay attention to when implementing the activity)	
Resources needed to implement the practice	Please specify the amount of funding/financial resources used and/or the human resources required to set up and to run the practice (200 words)
Timescale (start/end date)	e.g. June 2012 - May 2014 (ongoing)
Materials to be used	
Evidence of success (results achieved)	Why is this practice considered as good? Please provide factual evidence that demonstrates its success or future (e.g. measurable results/indicators of success) up to 500 words.
Challenges encountered (optional)	Please specify any challenges encountered/lessons learned during the implementation of the practice (up to 1000 words).
Potential for learning or transfer	Please explain why you consider this practice (or some aspect of this practice) as being potentially interesting for other partners to learn from. This can be done e.g. through information on key success factors for a transfer or on factors that can hamper a transfer. Information on transfer(s) that already took place can also be provided.
Further information	Link to where further information on the good practice can be found
Keywords related to your practice	
Upload image, links, or other communication materials	

Erasmus+ is the European Union's support for the promotion of its education, youth and sports in... The European Commission is pleased to support the production of this publication and will contribute to... the dissemination of the results, which will be made available to all interested parties.

Οι τεχνικές πτυχές που σχετίζονται με την εφαρμογή της καλής πρακτικής έχουν επίσης συμπεριληφθεί από την ομάδα εργασίας στο υπόδειγμα, όπως το χρονοδιάγραμμα με την ένδειξη της ημερομηνίας έναρξης και λήξης της πρακτικής, τους ανθρώπινους, υλικούς και οικονομικούς πόρους που απαιτούνται για την εφαρμογή της.

Τέλος, οι πιο ενδιαφέρουσες ενότητες είναι αυτές που σχετίζονται με τη μαθησιακή εμπειρία που ακολούθησε την εφαρμογή της πρακτικής από τον φορέα υλοποίησης: από αυτή την άποψη, είναι σημαντικό να υπογραμμιστούν τα θέματα που πρέπει να δοθεί προσοχή κατά την εφαρμογή της πρακτικής (Παρατηρήσεις) - τα εμπόδια που αντιμετωπίζει ο φορέας υλοποίησης και οι πιθανές λύσεις που σχεδιάστηκαν για την επίλυσή τους, η απόδειξη επιτυχίας, δηλαδή η απόδειξη ότι η πρακτική μπορεί να θεωρηθεί καλή για να μεταφερθεί σε διαφορετικό πλαίσιο και οι πτυχές της εφαρμογής της πρακτικής που έχουν ενδιαφέρον για την υλοποίηση της από τρίτους.

Επομένως, το τελευταίο μέρος αυτού του εγγράφου περιέχει πληροφορίες που σαφώς προέρχονται από την άμεση εμπειρία του φορέα υλοποίησης της πρακτικής,. Η μεταφορά γνώσης και εκπαίδευσης μέσα από την παρουσίαση των εμπειριών θα μπορούσε να έχει ένα πολύτιμο ρόλο για μεταφορά καλών πρακτικών σε διαφορετικό ευρωπαϊκό πλαίσιο.



7. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

Όσον αφορά τον προσδιορισμό των καλών πρακτικών, ο επικεφαλής εταίρος (Πανεπιστήμιο του Karlstad) ζήτησε από τον καθένα να μοιραστεί από 2 έως 3 πρωτοβουλίες που είχαν ήδη εφαρμοστεί τοπικά από τους εταίρους του έργου TRANSIT σχετικά με το θέμα της προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας. Οι εταίροι επέλεξαν τις πρωτοβουλίες που θα παρουσιάσουν με κριτήριο το βαθμό επιτυχίας της δράσης και τη δυνατότητα μεταφοράς της σε άλλες περιοχές. Αυτή η ανάγκη προκύπτει από το γεγονός ότι λίγοι από τους εταίρους που συμμετέχουν στο έργο, με βάση την πολιτική υποστήριξη και τους πόρους στους οποίους μπορούν να έχουν πρόσβαση, έχουν τη πρόθεση να δοκιμάσουν μία πρακτική που προωθείται από τους άλλους Ευρωπαίους συναδέλφους του έργου TRANSIT.

Σκοπός της ανάλυσης είναι η κατανόηση της ευκολίας μεταφοράς και της δυνατότητας προσαρμογής των δράσεων, προκειμένου να αντιμετωπιστούν άμεσα τα σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα τοπικά ζητήματα, ανεξάρτητα από την κοινωνική, περιβαλλοντική και πολιτική ποικιλομορφία των περιοχών.

Στις επόμενες σελίδες θα παρουσιαστούν δύο καλές πρακτικές από κάθε οργανισμό που είναι εταίρος του TRANSIT.

A.1.1 ΟΙ ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ABEGONDO (ΙΣΠΑΝΙΑ)

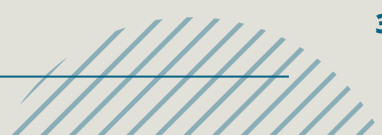
Ο δήμος Abegondo παρουσίασε δύο πρακτικές για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, οι οποίες είναι:

- **Το συλλογικό ταξί χωρίς χρέωση:** ο δήμος προσφέρει ελεύθερες υπηρεσίες ταξί ως λύση για τις ενδοδημοτικές μετακινήσεις ηλικιωμένων που δεν οδηγούν.

1.ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	
ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	Δήμος Abegondo
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ / EMAIL	ISABEL MANTEIGA / isabel.manteiga@abegondo.gal
ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Βελτίωση των υπηρεσιών βιώσιμης κινητικότητας: ΣΥΛΛΟΓΙΚΟ ΤΑΞΙ ΧΩΡΙΣ ΧΡΕΩΣΗ
ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Ο δήμος προσφέρει ελεύθερες υπηρεσίες ταξί ως λύση για τις ενδοδημοτικές μετακινήσεις ηλικιωμένων που δεν οδηγούν.



<p>ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ</p>	<p><i>Δώστε πληροφορίες για την καλή πρακτική. Συγκεκριμένα:</i> <i>- Ποιο είναι το πρόβλημα που αντιμετωπίζεται και το πλαίσιο που πυροδότησε την εισαγωγή της;</i> Στο Abegondo, η ενδοδημοτική δημόσια συγκοινωνία με λεωφορεία είναι αντικοινωνική λόγω της έντονης διασποράς του πληθυσμού: 132 μικρά χωριά με μέσο όρο 43 άτομα/το καθένα. Εναλλακτικά, ο δήμος προσφέρει δωρεάν υπηρεσία συλλογικού ταξί στους ηλικιωμένους πολίτες χωρίς ιδιωτικό αυτοκίνητο, για να πάνε στο κέντρο υγείας, στο φαρμακείο, στην τράπεζα, στα καταστήματα και στο δημαρχείο. <i>- Πώς επιτυγχάνει η πρακτική τους στόχους της και πώς εφαρμόζεται;</i> Ο πολίτης τηλεφωνεί στο δημαρχείο ζητώντας ταξί, ο κοινωνικός λειτουργός μεταφέρει το αίτημα στον διαθέσιμο ταξιτζή, σύμφωνα με τις καθορισμένες βάρδιες. Η υπηρεσία προσφέρεται δύο ημέρες την εβδομάδα: Δευτέρα και Τετάρτη, σύμφωνα με τον προγραμματισμό του κέντρου υγείας. Η ώρα παραλαβής είναι στις 8:15 το πρωί στην πλησιέστερη στάση στο σπίτι και η επιστροφή στις 11:30 στο κέντρο υγείας.</p>
<p>ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΙ</p>	<p><i>Παρακαλούμε, αναφέρετε τις ομάδες-στόχους της καλής πρακτικής</i> Ηλικιωμένοι πολίτες; <ul style="list-style-type: none"> • 1.659 άτομα, το 30 % του πληθυσμού του Abegondo, είναι άνω των 65 ετών. • 308 πολίτες του Abegondo άνω των 65 ετών ζουν μόνοι. </p>
<p>ΜΗΝΥΜΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΔΙΔΕΤΑΙ ΣΤΙΣ ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΥΣ</p>	<p>Εάν είστε άνω των 65 ετών και δεν έχετε όχημα, τώρα μπορείτε να χρησιμοποιήσετε τη συλλογική υπηρεσία ταξί για τις επισκέψεις στο γιατρό σας και να κάνετε αγορές στο Abegondo.</p>
<p>ΒΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ (ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ, ΟΡΙΣΤΕ ΕΠΙΣΗΣ ΤΟΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟ - ΣΕΙΡΑ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ)</p>	
<p>ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ</p>	
<p>ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΜΕΣΑ, ΕΝΤΥΠΑ... (ΕΞΗΓΗΣΤΕ ΠΟΙΟΝ ΤΥΠΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΥΙΟΘΕΤΗΣΑΤΕ...)</p>	<p>Δημοτικό διάταγμα που ανακοινώνει τη νέα υπηρεσία</p>



ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ (ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ)	
ΠΟΡΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ	Εντός του δήμου υπάρχουν 5 ταξί, τα οποία εναλλάξ προσφέρουν 2 αυτοκίνητα την εβδομάδα.
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ (ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ / ΛΗΞΗΣ)	Ημερομηνία έναρξης: Απρίλιος 2017, μέχρι σήμερα σε λειτουργία.
ΥΛΙΚΟ	
ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ (ΕΠΙΤΕΥΓΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ)	Επί του παρόντος, συνολικά 77 οικογένειες έχουν εγγραφεί για την υπηρεσία. Η μέση μηνιαία ζήτηση είναι 10 διαδρομές μετ' επιστροφής.
ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΗΚΑΝ	
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΑΘΗΣΗΣ Ή ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ	Αυτή η δράση είναι ένα καλό παράδειγμα επίλυσης των αναγκών κινητικότητας των ηλικιωμένων αποφεύγοντας ακριβότερα και πιο ρυπογόνα μέσα μεταφοράς.
ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	
ΛΕΞΕΙΣ - ΚΛΕΙΔΙΑ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΛΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ	Ηλικιωμένοι - Συλλογικό ταξί
ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ Ή ΑΛΛΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	

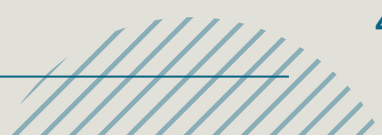
- Η δεύτερη καλή πρακτική είναι οι **Διαδρομές Οικοτουρισμού Βιοσφαίρας** και στοχεύει στη βελτίωση της ενεργού κινητικότητας στην περιοχή προστασίας του Καταφυγίου Βιοσφαίρας, συνδέοντας τους αστικούς δήμους με τους αγροτικούς και την παράκτια ζώνη με την ενδοχώρα, μέσω της αποκατάστασης παραδοσιακών μονοπατιών.

2. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	Καταφύγιο Βιοσφαίρας Mariñas Coruñesas e Terras do Mandeo
------------------------------	---



<p>ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ / EMAIL</p>	<p>Diego LÓPEZ / diego.lopez@marinabetanzos.gal</p>
<p>ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ</p>	<p>Με στόχο την απανθρακοποίηση του τουριστικού προορισμού "Απόθεμα Βιοσφαίρας" στο πλαίσιο του μετριασμού των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, θα δρομολογηθεί ένα Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας πόλης-υπαίθρου και παράκτιας ζώνης -ενδοχώρας.</p>
<p>ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ</p>	<p>Ο στόχος των Διαδρομών Οικοτουρισμού Βιοσφαίρας είναι η βελτίωση της ενεργού κινητικότητας στην περιοχή προστασίας του Καταφυγίου Βιοσφαίρας, συνδέοντας τους αστικούς δήμους με τους αγροτικούς και την παράκτια ζώνη με την ενδοχώρα, μέσω της αποκατάστασης παραδοσιακών μονοπατιών.</p>
<p>ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ</p>	<p><i>Δώστε πληροφορίες για την καλή πρακτική. Συγκεκριμένα:</i> <i>- Ποιο είναι το πρόβλημα που αντιμετωπίζεται και το πλαίσιο που πυροδότησε την εισαγωγή της;</i> Επί του παρόντος, δεν υπάρχει δίκτυο μονοπατιών για περιπατητές και ποδήλατα, που να επιτρέπει τη σύνδεση των κύριων πολλών έλξης των δήμων της περιοχής. <i>- Πώς επιτυγχάνει η πρακτική τους στόχους της και πώς εφαρμόζεται;</i> Η δράση συνίσταται στον εντοπισμό των κύριων «πόλων» κινητικότητας, στο σχεδιασμό μονοπατιών και στη σηματοδότηση τους, ώστε να ενθαρρυνθεί η χρήση τους τόσο από τον τοπικό πληθυσμό όσο και από τους επισκέπτες, προωθώντας ένα μοντέλο οικοτουρισμού στην περιοχή. Προς την κατεύθυνση αυτή θα πραγματοποιηθεί ένα «πilotικό» έργο με την ονομασία Διαδρομές Οικοτουρισμού Βιόσφαιρας. Στόχος ένας οικοτουριστικός προορισμός βασισμένος στη φύση που ανταποκρίνεται στις κλιματικές προκλήσεις. Με την εφαρμογή ενός δικτύου διαδρομών με συναίνεση του τοπικού πληθυσμού ασφαλές για πεζούς και ποδηλάτες επιδιώκεται η ανάπτυξη νέων προϊόντων που βασίζονται στους τοπικούς πόρους και πολιτισμό, τα οποία συμβάλλουν στην οικονομική αναζωογόνηση της περιοχής.</p>
<p>ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΙ</p>	<p>Τοπικός πληθυσμός και επισκέπτες του Καταφυγίου Βιοσφαίρας «Mariñas Coruñesas and Terras do Mandeo»</p> <ul style="list-style-type: none"> • Το Καταφύγιο Βιοσφαίρας "Mariñas Coruñesas and Terras do Mandeo" καλύπτει ένα πληθυσμό 190,708 κατοίκων και επιφάνεια 1,167 km² (εκ των οποίων 1,139 km² είναι έκταση ενδοχώρας και 275 km² παράκτιας ζώνης), που αποτελεί το 14.33% της επιφάνειας της Περιφέρειας της A Coruña, χωρισμένης σε 17 δήμους: Abegondo, Aranga, Arteixo, Bergondo, Betanzos, Cambre, Carral, Coirós, Culleredo, Curtis, Irixoa, Miño, Oleiros, Oza -Cesuras, Paderne, Sada and Sobrado.



ΜΗΝΥΜΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΔΙΔΕΤΑΙ ΣΤΙΣ ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΥΣ	Προκειμένου να ενισχυθεί η βιώσιμη κινητικότητα στην περιοχή του Καταφυγίου και να μειωθεί η χρήση ιδιωτικών μηχανοκίνητων οχημάτων, η χρήση των Διαδρομών Οικοτουρισμού Βιοσφαίρας θα προωθηθεί μεταξύ του τοπικού πληθυσμού και των επισκεπτών.
ΒΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ (ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ, ΟΡΙΣΤΕ ΕΠΙΣΗΣ ΤΟΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟ - ΣΕΙΡΑ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Προσδιορίστε μονοπάτια για τη βελτίωση της τουριστικής κινητικότητας και προωθήστε ένα μοντέλο οικοτουρισμού σε δήμους του Καταφυγίου Βιοσφαίρας Mariñas Coruñesas. 2. Υλοποιήστε το πιλοτικό έργο "Μονοπάτια Οικοτουρισμού της Βιοσφαίρας".
ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ	ADR Mariñas-Betanzos, ως διαχειριστική αρχή του Σχεδίου Αειφορίας και ως εμπλεκόμενοι φορείς: δήμοι του Καταφυγίου Βιοσφαίρας, περιφερειακό συμβούλιο (Deputación da Coruña) and αποκεντρωμένη διοίκηση (Xunta de Galicia).
ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΜΕΣΑ, ΕΝΤΥΠΑ... (ΞΗΓΗΣΤΕ ΠΟΙΟΝ ΤΥΠΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΥΙΟΘΕΤΗΣΑΤΕ...)	Οι μέθοδοι και τα εργαλεία επικοινωνίας θα αποφασιστούν σε μεταγενέστερο στάδιο.
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ (ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ)	<ul style="list-style-type: none"> • Καθορισμός διαδρομών (απαιτεί τεχνική βοήθεια). • Απαιτούνται έρευνες για τον καθορισμό των σημείων ενδιαφέροντος και την αξιολόγηση της δεκτικότητας του πληθυσμού στην πρόταση. • Δημόσιες συναντήσεις για επικοινωνία μεταξύ γειτονικού πληθυσμού και αρμόδιων φορέων • Οδική σήμανση: κατακόρυφη και οριζόντια. • Βελτίωση του οδοστρώματος (μόνο εκεί που απαιτείται) • Διάδοση των Διαδρομών Οικοτουρισμού Βιοσφαίρας στον πληθυσμό.
ΠΟΡΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ	112.000 € από το Υπουργείο Βιομηχανίας, Εμπορίου και Τουρισμού της Ισπανίας από τα κονδύλια Next Generation της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ (ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ / ΛΗΞΗΣ)	Εκκίνηση: Οκτώβριος 2022 – Λήξη: Οκτώβριος 2024
ΥΛΙΚΟ	



<p>ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ (ΕΠΙΤΕΥΓΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ)</p>	<p>Δείκτες αξιολόγησης για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Προσδιορισμός των κύριων οικοτουριστικών διαδρομών που θα προωθηθούν και συνιστούν αυθεντικούς πόλους . 2. Μήκος (σε χλμ.) επιλεγμένων και σηματοδοτημένων μονοπατιών. 3. Έγγραφα διάγνωσης και αναγνώρισης αναγκών βιώσιμης κινητικότητας.
<p>ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΗΚΑΝ</p>	<p>Η δεκτικότητα των γειτόνων στον περιορισμό των μηχανοκίνητων οχημάτων στα Διαδρομές Οικοτουρισμού της Βιοσφαίρας.</p>
<p>ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΑΘΗΣΗΣ Ή ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ</p>	<p>Η αξιοσημείωτη διασπορά του πληθυσμού της επικράτειας του Καταφυγίου Βιοσφαίρας έχει οδηγήσει στη δημιουργία ενός εκτεταμένου οδικού δικτύου, το οποίο επιτρέπει τον σχεδιασμό ασφαλών διαδρομών για την προώθηση της ενεργού κινητικότητας, χωρίς την ανάγκη δημιουργίας νέων υποδομών.</p>
<p>ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ</p>	<p>https://www.marinasbetanzos.gal/</p>
<p>ΛΕΞΕΙΣ - ΚΛΕΙΔΙΑ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΛΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ</p>	<p>Ecotourism Paths of the Biosphere / Next Generation funds / Πράσινες διαδρομές για πεζούς και ποδηλάτες</p>
<p>ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ Ή ΑΛΛΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ</p>	<p>https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1qoZ3aR9RRt2JliivC12pP2VvyKL3FU-_w&ll=43.217513699335676%2C-8.290681700000002&z=11</p>

Α.1.2 ΟΙ ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ PEDEMONTANA PARMENSE (ΙΤΑΛΙΑ)

Η Ένωση Pedemontana Parmense παρουσίασε την παρακάτω καλή πρακτική για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας:

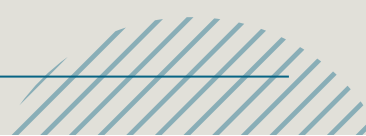
- Piedibus: Εθελοντές πηγαίνουν τα παιδιά από και προς το σχολείο, ακολουθώντας ασφαλείς διαδρομές για πεζούς.

3. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	
<p>ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ</p>	<p>Ένωση Pedemontana Parmense</p>
<p>ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ / EMAIL</p>	<p>Giovanna Ravanetti – +39 0521 344 543 g.ravanetti@unionepedemontana.pr.it</p>

ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	<p>Δραστηριότητα ευαισθητοποίησης, περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, συμμετοχής των πολιτών, ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας.</p>
ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	<p>Οι εθελοντές πηγαίνουν τα παιδιά προς και από το σχολείο με τα πόδια, ακολουθώντας ασφαλείς διαδρομές για πεζούς. Χάρη στην τεχνολογία, το Piedibus μπορεί επίσης να είναι «Εξυπνο». Τα παιδιά έχουν μια συσκευή Bluetooth που καταγράφει την απόσταση και μια εφαρμογή την μετατρέπει σε ένα εικονικό ταξίδι.</p>
ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	<p>Καθημερινά πολλά αυτοκίνητα χρησιμοποιούνται για να πάνε τα παιδιά στο σχολείο. Παράγουν κυκλοφοριακή συμφόρηση και ρύπανση. Εξαιτίας της κίνησης οι δρόμοι γύρω από τα σχολεία συχνά γίνονται ανασφαλείς. Το Piedibus μειώνει τον αριθμό των αυτοκινήτων και συνεπώς τις εκπομπές, μειώνει την κυκλοφορία αυξάνοντας την ασφάλεια. Εκπαιδεύει τα παιδιά να σέβονται το περιβάλλον, προωθεί την κοινωνικοποίηση, βοηθώντας στην πρόληψη του σχολικού εκφοβισμού. Οδηγεί και στην παιδική παχυσαρκία χάρη στην άσκηση.</p> <p>Εθελοντές μεταφέρουν τα παιδιά από και προς το σχολείο με τα πόδια, ακολουθώντας προκαθορισμένες και ασφαλείς διαδρομές πεζών. Τα μονοπάτια χωρίζονται σε διαφορετικές «γραμμές Piedibus», που προσδιορίζονται από διαφορετικά χρώματα (Κίτρινο, κόκκινο κ.λπ.) με στάσεις σε λογική απόσταση περπατήματος από όλες τις περιοχές. Στις στάσεις οι μαθητές "επιβιβάζονται" στο Piedibus για να πάνε στο σχολείο.</p> <p>Οι «επιβάτες» φορούν φουλάρι με το χρώμα της γραμμής τους. Σε κάθε στάση "αποβιβάζονται" παιδιά, τα οποία περιμένουν οι γονείς τους, ενώ άλλα «επιβιβάζονται» στο Piedibus. Κάθε γραμμή οδηγείται από τουλάχιστον δύο εθελοντές: ο ένας οδηγεί μπροστά, ο άλλος βρίσκεται στο πίσω μέρος.</p>
ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΙ	<p>Οι ομάδες - στόχοι είναι μαθητές δημοτικού σχολείου (μεταξύ 6 και 10 ετών) και οι οικογένειές τους.</p>
ΜΗΝΥΜΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΔΙΔΕΤΑΙ ΣΤΙΣ ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΥΣ	<p>Το Piedibus είναι ο καλύτερος τρόπος για να πάτε στο σχολείο. Το περπάτημα κάνει καλό στην υγεία σας. Μπορείτε να κάνετε νέους φίλους και να ταξιδέψετε εικονικά σε όλο τον κόσμο με τα χιλιόμετρα που θα συγκεντρώσετε.</p>
ΒΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ (ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ, ΟΡΙΣΤΕ ΕΠΙΣΗΣ ΤΟΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟ - ΣΕΙΡΑ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ)	<ul style="list-style-type: none"> • Κάθε δήμος προωθεί την υπηρεσία μεταξύ των οικογενειών, με ένα επικοινωνιακό πλάνο και εκδηλώσεις που τιμούν τους εθελοντές και τα παιδιά που ταξιδεύουν με το Piedibus. Παρέχει φουλάρια, ασφάλιση για εθελοντές, gadget και βραβεία για μαθητές (για παράδειγμα μολύβια, στυλό, τετράδια ασκήσεων και μαρκαδόρους).



	<ul style="list-style-type: none"> • Οι εθελοντές, κυρίως συνταξιούχοι ή οι παππούδες των μαθητών, πρέπει να παρακολουθήσουν ένα σύντομο εκπαιδευτικό πρόγραμμα για να μάθουν τις πορείες και πώς να «οδηγούν ένα Piedibus».
<p>ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ</p>	<p>Οι δήμοι σχεδιάζουν τις γραμμές, το πλάνο επικοινωνίας για οικογένειες και μαθητές, εμπλέκουν συλλόγους και παρέχουν μαθήματα κατάρτισης για εθελοντές. Οι εθελοντές και οι σύλλογοι πρέπει να φροντίζουν τα παιδιά και να τα πηγαίνουν με ασφάλεια στο σχολείο. Οι οικογένειες συμμετέχουν συμπληρώνοντας μια φόρμα εγγραφής και μεταφέρουν τα παιδιά τους στις στάσεις</p>
<p>ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΜΕΣΑ, ΕΝΤΥΠΑ... (ΕΞΗΓΗΣΤΕ ΠΟΙΟΝ ΤΥΠΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΥΙΟΘΕΤΗΣΑΤΕ...)</p>	<p>Το Piedibus προωθείται από τους δήμους με τη βοήθεια προσωπικών μαρτυριών (για παράδειγμα, διάσημοι πρωταθλητές αθλημάτων). Οι δήμοι τυπώνουν επίσης φυλλάδια και τα μοιράζουν στους μαθητές και τις οικογένειές τους, διοργανώνουν εκδηλώσεις, μοιράζουν gadget, καλύμματα βιβλίων, ώστε να παρακινήσουν να συμμετέχουν στο Piedibus ή να τα ανταμείψουν.</p>
<p>ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ (ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ)</p>	<p>Το πιο σημαντικό είναι να επικοινωνηθεί το έργο στους γονείς, προκειμένου να υπάρξουν εγγυήσεις για την ασφάλεια των παιδιών. Είναι σημαντικό να επιλέγονται και να εκπαιδεύονται οι εθελοντές. Είναι επίσης σημαντικό να ανταμείβονται οι «επιβάτες»...</p>
<p>ΠΟΡΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ</p>	<p>Το Piedibus είναι εντελώς δωρεάν και οι εθελοντές δεν έχουν μισθό. Κάθε δήμος επενδύει από 1.500 € έως και 3.500 € ετησίως, ανάλογα με τον αριθμό και το είδος των εκδηλώσεων, των δώρων και του πλάνου επικοινωνίας.</p>
<p>ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ (ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ / ΛΗΞΗΣ)</p>	<p>Σεπτέμβριος 2005 έως σήμερα</p>
<p>ΥΛΙΚΟ</p>	<p>Φέιγ βολάν, αφίσες για την αναγνώριση στάσεων Piedibus, φουλάρια και smartphone με bluetooth για την εφαρμογή «Piedibus smart», ώστε να καταγράφεται η απόσταση που διανύθηκε.</p>
<p>ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ (ΕΠΙΤΕΥΓΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ)</p>	<p>Αυτή η δράση είναι καλή γιατί είναι φθηνή και συμβάλλει στη μείωση του αριθμού των αυτοκινήτων που ταξιδεύουν καθημερινά σπίτι-σχολείο-σπίτι και συνεπώς και των εκπομπών, μειώνει την κυκλοφορία γύρω από τα σχολεία, αυξάνοντας την ασφάλεια, εκπαιδεύει τα παιδιά να σέβονται το περιβάλλον, ενθαρρύνει την κοινωνικοποίηση, βοηθώντας στην πρόληψη του εκφοβισμού· αντιμετωπίζει την παιδική παχυσαρκία χάρη στην άσκηση. Όταν το Piedibus ήταν διαθέσιμο σε όλους τους δήμους της UPP, υπήρχαν περίπου 180 επιβάτες καθημερινά. Σήμερα είναι, λίγο πολύ, 80.</p>



ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΗΚΑΝ	Κάθε χρόνο η κύρια πρόκληση είναι να βρεθούν αρκετοί αξιόπιστοι εθελοντές.
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΑΘΗΣΗΣ Ή ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ	Το Piedibus είναι απλό, φθηνό και μπορεί να πραγματοποιηθεί εκεί όπου υπάρχουν ασφαλείς υποδομές πεζών για τη μετακίνηση προς το σχολείο.
ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	
ΛΕΞΕΙΣ - ΚΛΕΙΔΙΑ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΛΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ	Βιώσιμο, φιλικό στο περιβάλλον, διασκεδαστικό, κοινωνικό, υγιές, απλό, φθηνό
ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ Ή ΑΛΛΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	

A.1.3 ΟΙ ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ KARLSTAD (ΣΟΥΗΔΙΑ)

Ο Δήμος Karlstad παρουσίασε δύο πρακτικές για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και είναι οι ακόλουθες:

- Τοπική διακυβέρνηση και στρατηγικές για αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου: πώς δουλεύει ο δήμος του Karlstad με έλεγχο και στρατηγικές και τις αρχές πολεοδομικού σχεδιασμού που εφαρμόζει για την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου.

4. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	
ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	Δήμος Karlstad
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ / EMAIL	Mikael Haster, Mikael.haster@karlstad.se
ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Τοπική διακυβέρνηση και στρατηγικές για αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου
ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Αυτό το κείμενο περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο ο δήμος του Karlstad δουλεύει με τον έλεγχο και τις στρατηγικές για την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου και τις αρχές πολεοδομικού σχεδιασμού που εφαρμόζει και είναι σημαντικές . Ο δήμος Karlstad κατατάσσεται ως μία από τις πιο φιλικές στο ποδήλατο πόλεις της Σουηδίας και κέρδισε επίσης το βραβείο για 3 συνεχόμενα χρόνια μεταξύ 2018 - 2020.



	<p>Αυτό δεν θα ήταν δυνατό χωρίς μακροπρόθεσμη στρατηγική και στοχευμένη δουλειά τόσο για τη μείωση των εκπομπών, αλλά και για την αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων με βιώσιμα μέσα: Από τα μέσα της δεκαετίας του 1990, ο δήμος Karlstad έχει εργαστεί με πολιτικά αποφασισμένες στρατηγικές όπως το περιβαλλοντικά προσανατολισμένο σχέδιο κυκλοφορίας (1995), η περιβαλλοντική και κλιματική στρατηγική (2006), το Σχέδιο Κυκλοφορίας και Ποδηλάτου (2014) που εστιάζει στη χρήση του ποδηλάτου και άλλων βιώσιμων μέσων μεταφοράς έχουν γίνει βιώσιμα ταξίδια και ποδηλασία. Η έρευνα μετακινήσεων μεταξύ 2014 - 2020 δείχνει ότι η χρήση ποδηλάτου στην αστική περιοχή του Karlstad έχει μερίδιο 20% επί του συνόλου των μετακινήσεων. Η χρήση αυτοκινήτων γίνεται στο 55-60% του συνόλου των μετακινήσεων. Η ποδηλασία στο Karlstad έχει κυρίως αυξηθεί σε αυτά τα επίπεδα από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 έως το 2010, όταν έγιναν σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές ποδηλασίας. Τα τελευταία 8 χρόνια έχουν γίνει πολύ μικρές αλλαγές. Απαιτούνται επομένως περαιτέρω μέτρα για ένα βιώσιμο και λειτουργικό σύστημα μεταφορών.</p>
<p>ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ</p>	<p>Προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η κυκλοφορία, πρέπει να δημιουργηθούν ασφαλείς υποδομές που ενθαρρύνουν περισσότερους ανθρώπους να περπατούν και να κάνουν ποδήλατο, ειδικά εντός της αστικής περιοχής. Επίσης να δημιουργηθεί ένα ελκυστικό σύστημα συλλογικών μεταφορών με καλά σχεδιασμένες ανταποκρίσεις που ενθαρρύνουν τη χρήση τρένου ή λεωφορείου ως επιλογή για μεγάλο μήκος μετακινήσεις. Η πυκνότητα δόμησης και η μίξη των χρήσεων δημιουργεί επιπλέον εγγύτητα των περιοχών κατοικίας με υπηρεσίες και άλλες δραστηριότητες και συνεισφέρει στη μείωση των αναγκών μετακίνησης.</p> <p>Συγκέντρωση και όχι διάχυση Τόσο στην πόλη όσο και στην ύπαιθρο, απαιτείται διαφορετικός τρόπος σχεδιασμού και δόμησης για τη δημιουργία ελκυστικού περιβάλλοντος στις αστικές περιοχές και τις συνοικίες. Η πυκνωση της δόμησης αντί για τη διάχυσή της στο χώρο βοηθάει στη μείωση των αναγκών μετακίνησης μεταξύ οικίας και εργασίας ή οικίας και τόπων ψυχαγωγίας. Δημιουργεί πιο ζωντανές κοινότητες, ενώ ενισχύει τη βάση για τη δημιουργία βιώσιμων συγκοινωνιών και κόμβων εξυπηρέτησης.</p> <p>Περιορισμός αναγκών μετακίνησης Η ελαχιστοποίηση των αναγκών μετακίνησης αποτελεί στόχο μιας έξυπνης πόλης. Με τη χωροθέτηση λειτουργιών που δημιουργούν ένταση κυκλοφορίας κοντά σε εθνικούς και περιφερειακούς οδικούς άξονες, οργανώνονται πιο αποτελεσματικά οι εμπορευματικές μεταφορές, που σημαίνει επίσης λιγότερες ενοχλήσεις. Στις αγροτικές περιοχές, η δόμηση θα πρέπει πρωτίστως να πυκνώνεται σε τοποθεσίες σε κοντινή απόσταση με τα πόδια και με ποδήλατο από υπηρεσίες και δραστηριότητες αναψυχής, ώστε να είναι δυνατό το περπάτημα και η χρήση ποδηλάτου για την προσέγγιση σε λειτουργίες που είναι σημαντικές για την καθημερινή ζωή.</p>

Με τον ίδιο τρόπο, η πύκνωση της δόμησης γύρω από σημαντικούς κόμβους δημόσιων συγκοινωνιών συνεισφέρει στην αύξηση της χρήσης μέσων συλλογικής μετακίνησης.

Βαδισιμότητα και ποδηλατησιμότητα

Οι μικρού μήκους μετακινήσεις πρέπει να πραγματοποιούνται σε μεγαλύτερο βαθμό με βιώσιμα μέσα μεταφοράς. Αυτό σημαίνει ότι περισσότεροι άνθρωποι πρέπει να επιλέξουν να περπατούν και να κάνουν ποδήλατο εντός των ορίων της πόλης. Η πιθανότητα χρήσης ποδηλάτου ή περπατήματος είναι μεγαλύτερη εάν η απόσταση από την αφετηρία μέχρι τον προορισμό δεν υπερβαίνει το 1,5 με 2 χλμ. Η μόνη αστική δομή που δημιουργεί τέτοιες μετακινήσεις είναι η συμπαγής πυκνή πόλη. Ένα άλλο θέμα είναι η ελκυστικότητα των πεζοδρόμων και των ποδηλατοδρόμων, τόσο οπτικά, λειτουργικά όσο και η αίσθηση ασφάλειας που δημιουργούν. Η πυκνότητα δόμησης γύρω από τις οδούς κυκλοφορίας αυξάνει την αντιληπτή ασφάλεια, αλλά ταυτόχρονα απαιτούνται προσπάθειες στις διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων. Οι σήραγγες και οι γέφυρες είναι συχνά στενές και παραμελημένες σε μεγάλο βαθμό, πράγμα που σημαίνει ότι υπάρχει αίσθηση ανασφάλειας, ειδικά το βράδυ. Σε αυτά τα τμήματα μπορεί να υπάρχει απροθυμία για περπάτημα και ποδήλατο. Οι λωρίδες ποδηλάτου ταχείας κυκλοφορίας πρέπει να αξιολογηθούν ως προς τη πραγματική δυνατότητα που προσφέρουν για υψηλή ταχύτητα ποδηλασίας και προστασία απέναντι σε συγκρούσεις με τους πεζούς.

Ποιοτικά κέντρα κινητικότητας

Πρέπει να είναι εύκολη η επιλογή του σωστού μέσου μεταφοράς για την κάθε μετακίνηση και πρέπει να είναι εύκολη η αλλαγή μέσων μεταφοράς και η διαφοροποίηση στη χρήση. Τα κέντρα κινητικότητας διευκολύνουν 'έξυπνες' αλλαγές στη συμπεριφορά μετακίνησης. Ποιοτικά κέντρα κινητικότητας τα οποία είναι εύκολα προσεγγίσιμα με τα πόδια ή με ποδήλατο, και τα οποία μπορούν επίσης να βελτιώσουν την προσεγγισιμότητα σε ευέλικτα, περιβαλλοντικά φιλικά μέσα μετακίνησης θα αποτελέσουν σημαντικά στοιχεία στο μελλοντικό αστικό τοπίο, ώστε να καταστεί δυνατή μια ζωή χωρίς την ανάγκη αυτοκινήτου. Για να γίνονται αντιληπτά τα κέντρα κινητικότητας ως προσβάσιμοι και ασφαλείς χώροι ανεξάρτητα από την ώρα της ημέρας, καλό είναι να συσχετίζονται με άλλα κτίρια όπως επιχειρήσεις, υπηρεσίες ή κατοικίες.

Στάθμευση

Η πολιτική στάθμευσης ως εργαλείο μπορεί να επηρεάσει τόσο τη χρήση του αυτοκινήτου όσο και την ιδιοκτησία του. Απαιτείται μια καλή ισορροπία στην οποία ο δήμος θα προσφέρει αφενός χώρο στάθμευσης σε κατοικίες, αλλά με μέτρο, ώστε όσοι δεν χρειάζονται αυτοκίνητο να ξετάσουν το ενδεχόμενο να μην κάνουν χρήση.

Για να βελτιωθεί η δυνατότητα των κατοίκων των αγροτικών περιοχών να μετακινούνται συλλογικά, θα πρέπει να υπάρχουν χώροι στάθμευσης γύρω από την πόλη. Στα πιο κεντρικά σημεία των πόλεων, ωστόσο, μπορεί να είναι δύσκολο να δικαιολογηθεί η στάθμευση των μετακινούμενων ως χρήση γης στο πλαίσιο της πολιτικής για πύκνωση της κατοικίας και των επιχειρήσεων.



	<p>Τα περίχωρα των αστικών περιοχών, σε άμεση σύνδεση με υπάρχουσες στάσεις, θεωρείται γενικά η καταλληλότερη τοποθεσία.</p> <p>Η στάθμευση ποδηλάτων είναι απαραίτητη για την κάλυψη των αναγκών των ποδηλατών για στάθμευση, αλλά και για τη δημιουργία ενός λειτουργικού αστικού περιβάλλοντος. Ο κανονισμός στάθμευσης απαιτεί από τους ιδιοκτήτες ακινήτων να μεριμνούν για τη στάθμευση των ποδηλάτων όταν εκδίδουν οικοδομικές άδειες, και επιπλέον, ο δήμος δημιουργεί χώρους, μεταξύ άλλων στα αστικά κέντρα και σε στάσεις δημόσιων συγκοινωνιών. Εκτός από τον σωστό αριθμό θέσεων στάθμευσης, η σωστή χωροθέτησή τους είναι καθοριστική ώστε οι θέσεις στάθμευσης να είναι λειτουργικές και χρήσιμες. Με όλο και περισσότερους διαφορετικούς τύπους ποδηλάτων (ποδήλατα φορτίου, ηλεκτρικά ποδήλατα, καρότσια ποδηλάτων κ.λπ.), θα είναι σημαντικό να οργανώνονται οι χώροι στάθμευσης ώστε να εξυπηρετούν αυτά τα οχήματα με ικανοποιητικό τρόπο.</p> <p>Σχέδιο κυκλοφορίας, σχέδιο για το ποδήλατο, σχέδιο κινητικότητας</p> <p>Στο Karlstad, υπάρχει ένα πολιτικά εγκεκριμένο σχέδιο κυκλοφορίας και σχέδιο για το ποδήλατο από το 2014. Προκειμένου να γίνει πιο ξεκάθαρη η πολιτική για το πώς θα αυξηθεί η χρήση βιώσιμων μέσων μετακίνησης, θα αναπτυχθεί ένα σχέδιο κινητικότητας το 2023.</p> <p>Το σχέδιο μπορεί να λειτουργήσει ως στρατηγική ή σχέδιο δράσης με μέτρα που περιγράφουν τι πρέπει να γίνει για την επίτευξη των μακροπρόθεσμων στόχων για βιώσιμη κινητικότητα. Με τη βοήθεια ενός σχεδίου κυκλοφορίας, σχεδίου για το ποδήλατο ή σχεδίου κινητικότητας, ο δήμος μπορεί να επιτύχει τα εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Να περιγράψει πώς θα πρέπει να είναι το κυκλοφοριακό σύστημα και να προτείνει μέτρα για την επίτευξη των εγκεκριμένων στόχων, δηλαδή τη μείωση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων. • Να προσδιορίσει τον τρόπο ανάπτυξης του δικτύου ποδηλατόδρομων • Να προδιαγράψει τον τρόπο χρηματοδότησης μέτρων και υποδομών • Να αποφασίσει ήπια μέτρα κινητικότητας που θα προωθήσουν τη μετάβαση στη βιώσιμη κινητικότητα
<p>ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΙ</p>	<p>Πολιτικοί</p> <p>Η πολιτική θέτει το πλαίσιο και την κατεύθυνση για έναν δήμο και αποτελεί όργανο λήψης αποφάσεων σχετικά με τους στόχους, τα μέτρα, τα σχέδια και προγράμματα που αναπτύσσονται γύρω από το πώς θα αναπτυχθεί το σύστημα μεταφορών.</p> <p>Αξιωματούχοι</p> <p>Οι αξιωματούχοι δημιουργούν τις βάσεις ώστε η πολιτική να μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με στόχους και μέτρα. Στη συνέχεια, οι αξιωματούχοι εφαρμόζουν τα μέτρα που αποφασίστηκαν από την πολιτική.</p>

	<p>Εθνική Κυβέρνηση Επηρεάζεται με διαφορετικούς τρόπους από αυτό που αποφασίζεται και ως διαχειριστής του συστήματος μεταφορών.</p> <p>Επιχειρήσεις. Ενώσεις Επηρεάζονται επίσης από τις αποφάσεις που λαμβάνονται και ως χρήστες του συστήματος μεταφορών.</p>
ΜΗΝΥΜΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΔΙΔΕΤΑΙ ΣΤΙΣ ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΥΣ	
ΒΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ (ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ, ΟΡΙΣΤΕ ΕΠΙΣΗΣ ΤΟΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟ - ΣΕΙΡΑ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ)	
ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ	
ΠΟΡΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ	
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ (ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ / ΛΗΞΗΣ)	
ΥΛΙΚΟ	
ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ (ΕΠΙΤΕΥΓΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ)	
ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΗΚΑΝ	
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΑΘΗΣΗΣ Ή ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ	
ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	
ΛΕΞΕΙΣ - ΚΛΕΙΔΙΑ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΛΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ	
ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ Ή ΑΛΛΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	

- Τα ήπια μέτρα για την αύξηση της χρήσης ποδηλάτου: Παρακάτω γίνεται μια σύντομη περιγραφή των βημάτων που υλοποιούνται για την υλοποίηση μέτρων διαχείρισης κινητικότητας (Mobility Management - MM) ή ήπια μέτρα όπως ονομάζονται επίσης. Κατά την εκτέλεση έργων MM, είναι σημαντικό να γίνεται παρακολούθηση της ομάδας-στόχο και να αξιολογούνται οι συνθήκες για την ομάδα-στόχο στο κυκλοφοριακό περιβάλλον. Με την παρακολούθηση και την αξιολόγηση, δημιουργείται μάθηση σε όλη τη διαδικασία. Τέλος, περιγράφεται ένας αριθμός έργων MM στο Karlstad



5. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	
ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	Δήμος Karlstad
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ / EMAIL	Mikael Haster, Mikael.haster@karlstad.se
ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Ήπια μέτρα για την αύξηση της χρήσης ποδηλάτου
ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	<p>Παρακάτω γίνεται μια σύντομη περιγραφή των βημάτων που υλοποιούνται για την υλοποίηση μέτρων διαχείρισης κινητικότητας (Mobility Management - MM) ή ήπια μέτρα όπως ονομάζονται επίσης. Κατά την εκτέλεση έργων MM, είναι σημαντικό να γίνεται παρακολούθηση της ομάδας-στόχο και να αξιολογούνται οι συνθήκες για την ομάδα-στόχο στο κυκλοφοριακό περιβάλλον. Με την παρακολούθηση και την αξιολόγηση, δημιουργείται μάθηση σε όλη τη διαδικασία. Τέλος, περιγράφεται ένας αριθμός έργων MM στο Karlstad</p>
ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	<p>Σχετικά με τη διαχείριση κινητικότητας (ήπια μέτρα) Η διαχείριση κινητικότητας (M.M) είναι η προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και η μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου μέσω της αλλαγής της στάσης και της συμπεριφοράς των μετακινούμενων. Θεμελιώδους σημασίας για τη διαχείριση της κινητικότητας είναι τα "ήπια" μέτρα, όπως η πληροφόρηση, η επικοινωνία, η οργάνωση των υπηρεσιών και ο συντονισμός των δραστηριοτήτων. Τα ήπια μέτρα συχνά βελτιώνουν την αποτελεσματικότητα των "σκληρών" μέτρων, π.χ. νέες γραμμές τραμ, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων ή ποδηλατόδρομοι.</p> <p>Ανάλυση των υποδομών και ομάδας στόχου Μια ανάλυση των υποδομών παρέχει τις προϋποθέσεις για διαφορετικούς τύπους κυκλοφορίας, όπως υποδομές για ποδήλατα και δημόσιες μεταφορές. Αλλά μπορεί επίσης να είναι η πρόσβαση στη στάθμευση και το κόστος στάθμευσης, η διαφορά στην αναλογία χρόνου ταξιδιού μεταξύ διαφορετικών τύπων κυκλοφορίας κ.λπ. Μια ανάλυση ομάδας-στόχου παρέχει μια τρέχουσα εικόνα των συνηθειών μετακίνησης μιας ομάδας στόχου ή των δυνατοτήτων της να μετακινείται με βιώσιμο τρόπο. Μια ανάλυση ομάδας-στόχου περιορίζεται συνήθως σε έναν χώρο εργασίας ή μια περιοχή. Μια ολοκληρωμένη ανάλυση υποδομών και ομάδας στόχου δίνει την πλήρη εικόνα για ένα έργο κινητικότητας.</p>

Ο συνδυασμός ήπιων και σκληρών μέτρων δίνει καλύτερο (μακροπρόθεσμο) αποτέλεσμα

Σε γενικές γραμμές, τα μέτρα πληροφόρησης και μάρκετινγκ από μόνα τους έχουν σχετικά μικρή επίδραση στις μετακινήσεις. Το μεγαλύτερο όφελος επιτυγχάνεται εάν ένα μέτρο διαχείρισης της κινητικότητας εφαρμόζεται σε συνδυασμό με άλλα μέτρα. Συνδυάζοντας διάφορα μέτρα, τόσο μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας όσο και φυσικά μέτρα, το συνολικό αποτέλεσμα μπορεί να ενισχυθεί σε σύγκριση με την περίπτωση που τα μέτρα είχαν εφαρμοστεί χωριστά. Τα μέτρα μάρκετινγκ έχουν μεγαλύτερη επίδραση σε τέτοιες συνθήκες όπου οι συμπεριφορές που θέλετε να αλλάξετε διευκολύνονται από καλές υποδομές π.χ. για περπάτημα ή ποδήλατο. Τα μηνύματα προς τους χρήστες ενισχύονται όταν γίνεται σαφές ότι γίνεται μια επένδυση σε φυσική υποδομή. Η αξιολόγηση των λεγόμενων σχεδίων κινητικότητας (σχέδια με συνδυασμό μέτρων) δείχνει ότι έχουν οδηγήσει σε μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων κατά 10-30%, σε ορισμένες περιπτώσεις πάνω από 40%, ανάλογα με τα μέτρα που περιλαμβάνονται και τις προϋποθέσεις που έχουν τεθεί. Η μεγαλύτερη μεταβολή επιτυγχάνεται εάν τα χρηματοδοτικά εργαλεία, οι βελτιώσεις στις υποδομές και τα μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας εφαρμόζονται μαζί.

Αξιολόγηση και παρακολούθηση (SUMO)

Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση αποτελούν σημαντικό μέρος των πρωτοβουλιών για την αύξηση της χρήσης βιώσιμων μέσων μεταφοράς, ώστε να είναι σε θέση να διαπιστωθεί αν οι δράσεις και τα μέτρα είχαν αποτέλεσμα και πού πρέπει να καταβληθούν περαιτέρω προσπάθειες. Η συνεχής παρακολούθηση συγκεκριμένων δράσεων μπορεί να γίνει με τη βοήθεια του εργαλείου SUMO (System for evaluation of mobility projects) που ανέπτυξε η Trivector Traffic AB.

Ομάδα - Στόχος

Ομάδα-στόχος στο SUMO είναι αυτή που θα αλλάξει την συμπεριφορά μετακίνησης. Για παράδειγμα, οι άμεσες ομάδες-στόχοι στο υποέργο "Βιώσιμες επαγγελματικές μετακινήσεις" ήταν οι συμμετέχουσες εταιρείες και οι εργαζόμενοι στους συμμετέχοντες χώρους εργασίας και περιλαμβάνουν τις μετακινήσεις που πραγματοποιούν από και προς το χώρο εργασίας, καθώς και τις μετακινήσεις που πραγματοποιούνται στην υπηρεσία. Οι έμμεσες ομάδες-στόχοι είναι άλλες ομάδες που είναι απαραίτητες για την διευκόλυνση της έρευνας, κυρίως μια ομάδα διοίκησης/ διαχείρισης της εταιρείας που χρησιμοποιείται για να προσεγγίσει τους εργαζόμενους, την ομάδα καθοδήγησης του έργου και άλλους φορείς λήψης αποφάσεων.

Σκοπός:

Με τη μέτρηση, την τεκμηρίωση, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση, αυξάνεται η γνώση για επιπτώσεις των σχεδιασμών και τις συνδέσεις που υπάρχουν με την αλλαγή της συμπεριφοράς. Μακροπρόθεσμα, αυτό παρέχει σημαντικά διευρυμένες ευκαιρίες για την παραγωγή σχέσεων μεταξύ πολιτικής και αποτελέσματος, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τον υπολογισμό των αναμενόμενων αποτελεσμάτων των διαφόρων μέτρων.

Η αξιολόγηση είναι η περιγραφή και η εξήγηση των λόγων για τους οποίους έλαβε χώρα μια αλλαγή και η εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την αιτία και το αποτέλεσμα. Κατά τη διάρκεια μιας παρακολούθησης, συλλέγονται δεδομένα με συστηματικό τρόπο, τα οποία περιγράφουν τι συνέβη και ποιο αποτέλεσμα επήλθε, το οποίο αποτελεί τη βάση για την αξιολόγηση. Βραχυπρόθεσμα, το όφελος από την αξιολόγηση είναι κυρίως η ανάδειξη και η κατανόηση των αποτελεσμάτων ενός μεμονωμένου έργου. Μακροπρόθεσμα, υπάρχει μεγάλο όφελος από τη συγκέντρωση εμπειρίας από έναν αριθμό αξιολογήσεων μεμονωμένων έργων, ώστε να οικοδομηθεί ένα μοντέλο για τις σχέσεις μεταξύ μέτρων και αποτελεσμάτων.

Παραδείγματα μέτρων

Εκστρατεία "Με το ποδήλατο στο σχολείο"

Σκοπός της εκστρατείας "Με το ποδήλατο στο σχολείο" είναι να ενθαρρύνει περισσότερα παιδιά να επιλέγουν το περπάτημα και το ποδήλατο για τη μετάβαση από και προς το σχολείο, να προάγει την υγεία των παιδιών και των νέων και να συμβάλει σε ένα καλύτερο περιβάλλον και στην ασφάλεια της κυκλοφορίας στο άμεσο περιβάλλον των μαθητών. Η εκστρατεία έχει προτεραιότητα σε σχολικές περιοχές όπου έχουν γίνει βελτιώσεις στην ασφάλεια της κυκλοφορίας, αλλά όλοι οι μαθητές από το νηπιαγωγείο έως την έκτη τάξη του Karlstad έχουν την ευκαιρία να συμμετάσχουν.

Η συμμετοχή παρακινήθηκε από τα βραβεία που κληρώνονται μεταξύ των συμμετεχόντων.

Η επίδραση της πρωτοβουλίας αξιολογείται με βάση τον αριθμό των μετακινήσεων με αυτοκίνητο που κρίνεται ότι θα μειωθούν βραχυπρόθεσμα κατά τη διάρκεια της πρωτοβουλίας αλλά και μακροπρόθεσμα. Είναι επίσης σημαντικό το πώς το έργο συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών και σε ένα ασφαλέστερο σχολικό περιβάλλον.

Η αξιολόγηση σύμφωνα με τη SUMO δείχνει ότι κατά τη διάρκεια της εκστρατείας 100 αυτοκίνητα ημερησίως αντικαταστάθηκαν με περπάτημα και ποδήλατο για τη μετακίνηση προς το σχολείο. Αυτό σημαίνει λιγότερες εκπομπές ρύπων, υγιέστερα παιδιά και ασφαλέστερα χιλιόμετρα. Η εκστρατεία σε ορισμένα σχολεία εφαρμόστηκε ταυτόχρονα με τη λήψη μέτρων φυσικής βελτίωσης του οδικού περιβάλλοντος.

Σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων Karlstad

Τα κοινής χρήσης ποδήλατα που δανείζονται μέσω της εφαρμογής MOQO είναι ένα πιλοτικό πρόγραμμα που εκτείνεται μέχρι την αλλαγή του έτους 2022/2023. Η ομάδα-στόχος του έργου είναι οι εργαζόμενοι στους δήμους Karlstad και Arvika και σκοπός είναι να δοκιμαστεί κατά πόσο ο συνδυασμός μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και το ποδήλατο στις μετακινήσεις για εργασία είναι ελκυστικός για τους πολίτες.

Το 2019, διεξήχθη μελέτη σκοπιμότητας στην οποία διερευνήθηκε ο ρόλος των συστημάτων κοινής χρήσης ποδηλάτων του δήμου και της περιοχής και ποιες είναι οι πιθανές ομάδες-στόχοι.

Η έρευνα πρότεινε ένα σύστημα με σταθερούς μεγάλους σταθμούς ενοικίασης ποδηλάτων σε κομβικά σημεία για τις μετακινήσεις προς την εργασία. Υπάρχουν συνολικά 10 ποδήλατα στο σιδηροδρομικό σταθμό του Karlstad και 5 ποδήλατα στην Arvika. Η περιφέρεια, η οποία είναι υπεύθυνη για τις δημόσιες μεταφορές, προμηθεύτηκε τα ποδήλατα και τα συστήματα κρατήσεων, οι δήμοι είναι υπεύθυνοι για τη λειτουργία και τη συντήρηση των ποδηλάτων, τη στάθμευση των ποδηλάτων και το τοπικό μάρκετινγκ. Οι αξιολογήσεις που έγιναν έδειξαν ότι το σύστημα διευκόλυνε τους επιβάτες που μετακινούνται με τα μέσα συλλογικής μεταφοράς, καθώς τα ποδήλατα αντικατέστησαν τις μετεπιβιβάσεις από το ένα μέσο στο άλλο.

Οι χειμερινοί ποδηλάτες

Οι χειμερινοί ποδηλάτες (Winter cyclists) είναι μία πρωτοβουλία που έχει ως στόχο να ενθαρρύνει περισσότερους ανθρώπους να επιλέξουν το ποδήλατο, ακόμη και κατά τους χειμερινούς μήνες. Κατά την ανάλυση υποδομών και την ανάλυση των ομάδων-στόχων, στο πλαίσιο του έργου αυτού δόθηκε προτεραιότητα στη λωρίδα κυκλοφορίας της σύνδεσης Viken. Στη σύνδεση αυτή υπάρχουν καλές συνθήκες τόσο για το ποδήλατο όσο και για τα μέσα μαζικής μεταφοράς, παρόλα αυτά, περίπου το 50% των μετακινούμενων σε μικρές αποστάσεις επιλέγουν το αυτοκίνητο και σε αυτούς βρίσκεται η ομάδα-στόχος για την πρωτοβουλία "ποδηλάτες του χειμώνα": 97 τακτικοί οδηγοί με σημείο αφετηρίας ή προορισμού κατά μήκος της σύνδεσης Viken στρατολογήθηκαν για τη φετινή εκστρατεία με στόχο να πηγαίνουν στη δουλειά τους με ποδήλατο τουλάχιστον τρεις ημέρες την εβδομάδα μεταξύ Δεκεμβρίου-Μαρτίου. Για τη διευκόλυνση της χειμερινής ποδηλασίας, σε κάθε συμμετέχοντα προσφέρθηκαν δωρεάν ελαστικά με καρφιά, και υπηρεσίες συνεργείου ποδηλάτων, όπως τοποθέτηση ελαστικών. Όταν οι συνθήκες μετακίνησης των συμμετεχόντων πριν από τη συμμετοχή τους στο πρόγραμμα συγκρίνονται με τις εκτιμώμενες συνθήκες μετακίνησης τον επόμενο χειμώνα, το πρόγραμμα στη σύνδεση Viken εκτιμάται ότι θα αντικαταστήσει λίγο περισσότερες από 17.000 μετακινήσεις με αυτοκίνητο προς την εργασία, κυρίως με μετακινήσεις σε ποδήλατο. Αυτό αντιστοιχεί σε μείωση περίπου 700 μετακινήσεων με αυτοκίνητο την εβδομάδα. Η πλειονότητα των συμμετεχόντων ανακάλυψε κατά τη διάρκεια του έργου ότι, ανεξάρτητα από το αν πρόκειται για τα οικονομικά, το χρόνο μετακίνησης, την υγεία ή το περιβάλλον, το ποδήλατο κερδίζει έναντι του αυτοκινήτου. Πραγματοποιήθηκε μια αλλαγή στάσης όσον αφορά τις επιλογές μετακίνησης.

Vägbanarna (Οδικοί δρόμοι)

Σκοπός του Vägbanarna είναι να αυξηθεί το ποσοστό των ταξιδιών που πραγματοποιούνται με περιβαλλοντικά "έξυπνο" τρόπο. Το έργο αναζητά τακτικούς οδηγούς που μετακινούνται με αυτοκίνητο από και προς τη δουλειά τους τουλάχιστον τρεις ημέρες την εβδομάδα. Το έργο υλοποιείται σε συνεργασία με τις δημόσιες συγκοινωνίες της Region Värmland και θα διαρκέσει ένα έτος.



	<p>Η έναρξη θα γίνει το φθινόπωρο του 2022 και η τελευταία ημέρα υποβολής αιτήσεων συμμετοχής είναι η 22α Μαΐου.</p> <p>Αφήγηση ιστοριών και επικοινωνία μέσω των μέσων κοινωνικής δικτύωσης: Κάθε μήνα, οι συμμετέχοντες συναντώνται με τους επικεφαλής του προγράμματος για να αντλήσουν έμπνευση, γνώση και να προβληματιστούν πάνω σε ένα θέμα. Κάθε θέμα συνδέεται επίσης με μια πρόκληση ή μια εργασία. Οι συμμετέχοντες καταγράφουν την πρόοδο και τις δυσκολίες στον λογαριασμό τους στο Instagram ή στο Facebook, ώστε οι άλλοι να μπορούν να παρακολουθήσουν πώς πάει και να εμπνευστούν για να μετακινηθούν με ενεργειακά έξυπνο τρόπο. Παράδειγμα επικοινωνίας: Θέλουμε να ζείτε στο δήμο Karlstad ή να μετακινείστε στο δήμο Karlstad και να μπορείτε να συμμετέχετε σε μια συνάντηση του έργου ένα βράδυ το μήνα. Θα πρέπει να είστε πρόθυμοι να μοιράζεστε το "ταξίδι σας" με φωτογραφίες και κείμενο στον ανοιχτό λογαριασμό σας στο Instagram ή στο Facebook σε συνεχή βάση, για να εμπνεύσετε και να αποτελέσετε πρότυπο για άλλους.</p>
<p>ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΙ</p>	<p>Κύρια ομάδα-στόχος: Αξιωματούχοι και διαχειριστές έργων που ασχολούνται με κυκλοφοριακά ή περιβαλλοντικά θέματα</p> <p>Δευτερεύουσα ομάδα- στόχος: Οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων και οι πολιτικοί που πρέπει να προσθέσουν πόρους στα μέτρα MM και να κατανοήσουν τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει στο κυκλοφοριακό περιβάλλον για την ανθρώπινη υγεία και το κλίμα</p> <p>Secondary target group: Πολίτες που συμμετέχουν στα έργα.</p>
<p>ΜΗΝΥΜΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΔΙΔΕΤΑΙ ΣΤΙΣ ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΥΣ</p>	
<p>ΒΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ (ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ, ΟΡΙΣΤΕ ΕΠΙΣΗΣ ΤΟΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟ - ΣΕΙΡΑ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ)</p>	
<p>ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ</p>	
<p>ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΜΕΣΑ, ΕΝΤΥΠΑ... (ΞΗΓΗΣΤΕ ΠΟΙΟΝ ΤΥΠΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΥΙΟΘΕΤΗΣΑΤΕ...)</p>	

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ (ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ)	
ΠΟΡΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ	
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ (ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ / ΛΗΞΗΣ)	
ΥΛΙΚΟ	
ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ (ΕΠΙΤΕΥΓΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ)	
ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΗΚΑΝ	
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΑΘΗΣΗΣ Ή ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ	
ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	
ΛΕΞΕΙΣ - ΚΛΕΙΔΙΑ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΛΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ	
ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ Ή ΑΛΛΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	

A.1.4 ΟΙ ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΙΜΟΛΑ (ΙΤΑΛΙΑ) ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ SERN

Το SERN παρουσίασε ως καλές πρακτικές 3 πρωτοβουλίες που έχουν υλοποιηθεί από τον δήμο της Ίμολα, ο οποίος είναι ενεργό μέλος του δικτύου SERN, καθώς και εταίρος του έργου TRANSIT.

- Ο χάρτης "Imola Verde" (Πράσινος χάρτης Imola), είναι ένας χάρτης που υποδεικνύει 46 χώρους πρασίνου δημοτικής ιδιοκτησίας, οι οποίοι ενώνονται με περισσότερα από 90 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων, λειτουργικοί σε κάθε εποχή του χρόνου. Δείχνει τον πλούτο και την ποικιλομορφία των χώρων πρασίνου του δήμου, από τα μεγάλα ιστορικά πάρκα μέχρι τους μικρούς κήπους, το παραποτάμιο πάρκο, τα νεογέννητα δάση, και έπειτα πάλι, τους χώρους άθλησης, τους λαχανόκηπους, τα κοινοτικά κέντρα και τους ποδηλατόδρομους, αναδεικνύοντας πως όλο αυτό το οικοσύστημα βρίσκεται σε απόσταση περπατήματος και ποδηλάτου. Ο χάρτης περιγράφει επίσης ποιες δραστηριότητες μπορούν να κάνουν οι πολίτες στους πράσινους δημόσιους χώρους, όπως δραστηριότητες άσκησης.



6. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	
ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	Δήμος Imola
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ / EMAIL	Elisa Spada – Σύμβουλος Περιβάλλοντος elisa.spada@comune.imola.bo.it
ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Η πρακτική είναι μια δραστηριότητα ευαισθητοποίησης με στόχο την τόνωση της χρήσης των ποδηλατοδρόμων του Δήμου Imola.
ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Ο χάρτης "Imola Verde" (Πράσινος χάρτης Imola), είναι ένας χάρτης που υποδεικνύει 46 χώρους πρασίνου δημοτικής ιδιοκτησίας, οι οποίοι ενώνονται με περισσότερα από 90 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων, λειτουργικοί σε κάθε εποχή του χρόνου. Δείχνει τον πλούτο και την ποικιλομορφία των χώρων πρασίνου του δήμου, από τα μεγάλα ιστορικά πάρκα μέχρι τους μικρούς κήπους, το παραποτάμιο πάρκο, τα νεογέννητα δάση, και έπειτα πάλι, τους χώρους άθλησης, τους λαχανόκηπους, τα κοινοτικά κέντρα και τους ποδηλατόδρομους, αναδεικνύοντας πως όλο αυτό το οικοσύστημα βρίσκεται σε απόσταση περπατήματος και ποδηλάτου. Ο χάρτης περιγράφει επίσης ποιες δραστηριότητες μπορούν να κάνουν οι πολίτες στους πράσινους δημόσιους χώρους, όπως δραστηριότητες άσκησης.
ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	<p>Το σημείο εκκίνησης αυτής της καλής πρακτικής ήταν η έλλειψη γνώσης των πολιτών σχετικά με τις υποδομές βιώσιμης κινητικότητας, όπως είναι οι υποδομές ποδηλατοδρόμων που είναι διαθέσιμες στο Δήμο Imola. Συνδυάζεται επίσης με την έλλειψη ενημέρωσης για τους δημόσιους χώρους πρασίνου, όπως οι δημόσιοι κήποι, τα φυσικά καταφύγια και τα δάση που βρίσκονται στην περιοχή του δήμου, και όλα όσα μπορούν να κάνουν σε αυτούς τους χώρους, όπως τζόκινγκ, παρακολούθηση ζώων στο φυσικό καταφύγιο, επίσκεψη σε δημόσιους κήπους. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την κακή χρήση και την ελλιπή χρήση των ποδηλατοδρόμων από τους πολίτες, οι οποίοι προτιμούν να επιλέγουν λιγότερο βιώσιμες λύσεις, όπως η χρήση ρυπογόνων ιδιωτικών αυτοκινήτων, με σοβαρό αρνητικό αντίκτυπο στην ποιότητα του αέρα και στο περιβάλλον της περιοχής του δήμου. Στην πραγματικότητα, μόνο το 10% του πληθυσμού του δήμου γνωρίζει και χρησιμοποιεί τα 90 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων. Επιπλέον, το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων και των πεζοδρόμων του Δήμου Imola αποτελεί μέρος της bicirpolitana που συνδέει τη πόλη της Μπολόνια με τους άλλους γύρω δήμους μέσω ποδηλατοδρόμων, ενσωματώνοντας την Imola στην ευρύτερη μητρόπολη. Οι κύριοι στόχοι της καλής πρακτικής είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • να γίνει κατανοητό στους πολίτες ότι όλοι οι χώροι πρασίνου μπορούν να προσεγγιστούν με ποδηλατόδρομους;

	<ul style="list-style-type: none"> • να αναδείξει όλα όσα μπορεί να κάνει ένας πολίτης στους χώρους πρασίνου, να τονώσει την ενεργητική κινητικότητα (τρέξιμο, επίσκεψη σε ζώα στο καταφύγιο, επίσκεψη σε δημόσιους κήπους). <p>Το καινοτόμο στοιχείο της πρακτικής είναι ότι συνδυάζει τον χάρτη της βιώσιμης κινητικότητας (πεζόδρομοι/ποδηλατόδρομοι) με τον χάρτη των δημόσιων χώρων πρασίνου σε ένα μέρος και όχι ξεχωριστά.</p>
ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΙ	<p>Οι ομάδες-στόχοι αυτής της πρακτικής είναι όλοι οι πολίτες, ιδίως τα σχολεία και οι πολιτιστικοί σύλλογοι που διοργανώνουν δραστηριότητες που περιλαμβάνουν την ποδηλασία.</p>
ΜΗΝΥΜΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΔΙΔΕΤΑΙ ΣΤΙΣ ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΥΣ	<p>Το μήνυμα που θέλει να μεταδώσει ο χάρτης στους πολίτες είναι η διαθεσιμότητα αξιόπιστων υποδομών ποδηλασίας και πεζοπορίας που συνδέουν όλους τους χώρους πρασίνου της πόλης.</p>
ΒΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ (ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ, ΟΡΙΣΤΕ ΕΠΙΣΗΣ ΤΟΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟ - ΣΕΙΡΑ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ)	<p>Προκειμένου να εφαρμόσει την πρακτική αυτή, ο Δήμος της Ίμολα ακολούθησε τα επόμενα βήματα:</p> <p>Βήμα 1: Το Γραφείο Αειφόρου Ανάπτυξης/Περιβάλλοντος συνεργάζεται με το Γραφείο Κινητικότητας του Δήμου για τη δημιουργία ενός ενημερωμένου και ακριβούς χάρτη όλων των υποδομών ποδηλάτου και πεζοδρόμων του δήμου.</p> <p>Βήμα 2: Το Γραφείο Αειφόρου Ανάπτυξης/Περιβάλλοντος συνεργάζεται με το Γραφείο Δημόσιου Πρασίνου για να αποκτήσει έναν ακριβή χάρτη όλων των χώρων πρασίνου (πάρκα, καταφύγια κ.λπ.) στο δήμο.</p> <p>Βήμα 3: Οι χάρτες παραδίδονται στον εικονογράφο, στον οποίο ο δήμος αναθέτει να αναλάβει το σχεδιασμό του χάρτη.</p> <p>Βήμα 4: Έγκριση του χάρτη και εκτύπωση/φόρτωση στην ιστοσελίδα του Δήμου, ώστε να είναι προσβάσιμος σε όλους τους πολίτες και τους τοπικούς συλλόγους</p>
ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ	<p>Αυτός ο τύπος χάρτη δημιουργήθηκε από το Τμήμα Περιβάλλοντος του Δήμου Imola σε συνεργασία με το CEAS - Διαδημοτικό Κέντρο Εκπαίδευσης για την Αειφορία. Οι φορείς που συμμετείχαν στο σχεδιασμό και τον ορισμό του Πράσινου Χάρτη είναι:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Δήμος της Ίμολα: Γραφείο Κινητικότητας, Γραφείο Δημόσιου Πρασίνου, Γραφείο Αειφόρου Ανάπτυξης και Συμμετοχής, που τροφοδότησαν το περιεχόμενο του χάρτη. 2. Κέντρο Εκπαίδευσης για την Περιβαλλοντική Αειφορία CEAS που συνεργάστηκε στη δημιουργία του χάρτη 3. Εξωτερικός εικονογράφος που σχεδίασε τον χάρτη και τη μορφή του. <p>Οι τοπικοί φορείς που συνεργάστηκαν με τον δήμο της Ίμολα για τη διάδοση και διανομή του χάρτη είναι:</p>

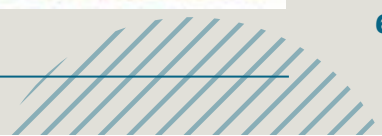


	<ul style="list-style-type: none"> • Τοπικές σχολικές αρχές που διένειμαν τον Πράσινο Χάρτη στους μαθητές, τους εκπαιδευτικούς και την οικογένεια. • Σύλλογοι που προωθούν την ενεργή κινητικότητα και τον αθλητισμό, οι οποίοι διένειμαν τον χάρτη μεταξύ των μελών τους. • Αθλητικές ή πολιτιστικές ενώσεις οι οποίες δημιούργησαν αθλητικές διαδρομές, ξεκινώντας από τις περιοχές που προσδιορίζονται από τον Πράσινο Χάρτη. • CAI: Ιταλική Αλπική Λέσχη
<p>ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΜΕΣΑ, ΕΝΤΥΠΑ... (ΕΞΗΓΗΣΤΕ ΠΟΙΟΝ ΤΥΠΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΥΙΟΘΕΤΗΣΑΤΕ...)</p>	<p>Η διάδοση του χάρτη πραγματοποιήθηκε σε:</p> <ul style="list-style-type: none"> • σχολεία όλων των τύπων και βαθμίδων. • ενώσεις που ασχολούνται με την προώθηση της ενεργητικής κινητικότητας και του αθλητισμού. • Ο χάρτης είναι τυπωμένος και επίσης είναι δυνατόν να μεταφορτωθεί ψηφιακά σε pdf στην ιστοσελίδα του δήμου, ο ψηφιακός είναι ο πιο ενημερωμένος • Ο ψηφιακός χάρτης υψηλής ανάλυσης μπορεί να μεταφορτωθεί από όλους <p>Η εκστρατεία επικοινωνίας του Πράσινου Χάρτη προέβλεπε τις ακόλουθες ενέργειες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παρουσίαση του χάρτη σε τοπικές εκδηλώσεις • Παρουσίαση του χάρτη και της χρησιμότητάς του σε μαθητές τοπικών σχολείων • Καμπάνια κοινωνικής δικτύωσης: ο δήμος ζήτησε από τους τοπικούς συλλόγους να κάνουν μια ανάρτηση με την εικόνα του χάρτη στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, ώστε να κυκλοφορήσει και στο διαδίκτυο. Η πρωτοβουλία αυτή ήταν εντελώς δωρεάν, αλλά η τοπική ένωση απέκτησε μεγαλύτερη προβολή. • Ο χάρτης αναφέρθηκε στα διαδικτυακά περιοδικά Sustainable Mobility και Cycling που ασχολούνται με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας σε εθνικό επίπεδο. • Ο χάρτης συμπεριλήφθηκε επίσης ως καλή πρακτική στην ιστοσελίδα της Εθνικής Ένωσης Ιταλικών Δήμων
<p>ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ (ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ)</p>	<p>Η εικονογράφηση του χάρτη πρέπει να είναι ευανάγνωστη και κατανοητή από όλους και οι εικόνες δεν πρέπει να είναι πολύ παιδικές.</p> <p>Ο χάρτης πρέπει να περιέχει τα τοπόσημα της πόλης (αγωνιστική πίστα, ποτάμι, βράχος, σταθμός κ.λπ.) και να καθιστά σαφές ότι μόλις φτάσουμε στην πόλη μπορούμε να μετακινηθούμε με ποδήλατο (διατροφικότητα).</p> <p>Τέλος, ο Χάρτης πρέπει να παρέχει ακριβείς πληροφορίες με βάση τη γεωγραφία της περιοχής που αντιπροσωπεύει.</p>
<p>ΠΟΡΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ</p>	<p>Απαραίτητη προϋπόθεση για την υλοποίηση ενός τέτοιου χάρτη είναι η ύπαρξη ενός καλού δικτύου ποδηλατόδρομων και πεζόδρομων που να φτάνει σε όλους τους χώρους πρασίνου της πόλης.</p>

	<p>Οι πόροι που πρέπει να διαθέσει μια δημόσια αρχή για την υλοποίηση ενός χάρτη όπως ο πράσινος χάρτης της Ίμολα είναι οι εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ωρες εργασίας των εμπλεκόμενων δημοτικών υπηρεσιών • Δαπάνες που σχετίζονται με την ανάθεση στον εικονογράφο • Δαπάνες που σχετίζονται με την εκτύπωση του χάρτη
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ (ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ / ΛΗΞΗΣ)	<p>Η προετοιμασία του χάρτη μπορεί να διαρκέσει περίπου 2 μήνες. Συνδέεται με το βαθμό γραφειοκρατίας στη λήψη αποφάσεων και αναθέσεων ενός δήμου</p>
ΥΛΙΚΟ	
ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ (ΕΠΙΤΕΥΓΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ)	<p>Αυτός ο χάρτης είχε πολλά θετικά αποτελέσματα στην περιοχή, όπως οι ακόλουθες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ένα ανεξάρτητο βιβλιοπωλείο οργανώνει την εκδήλωση Bicircle, δηλαδή μια λέσχη ανάγνωσης στα πάρκα της πόλης. Είναι μια βόλτα με ποδήλατο κατά μήκος των ποδηλατοδρόμων και των πάρκων της Ίμολα, μια συνάντηση με συγγραφείς, μια συζήτηση για τα βιβλία τους. Παράλληλα οι συμμετέχοντες ανακαλύπτουν τους ποδηλατόδρομους και τα πάρκα της Ίμολα. Περισσότερες πληροφορίες εδώ: https://www.ilmosaicocooperativa.com/eventi/bicircolo • Συνάντηση με την ASL για την οργάνωση δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την πρόληψη ασθενειών: χρήση του χάρτη για την ανάδειξη όλων των δραστηριοτήτων πρόληψης ασθενειών: ο Οργανισμός ζήτησε επίσης την περαιτέρω συμπλήρωση του χάρτη με υπαίθρια γυμναστήρια που βρίσκονται στα δημόσια πάρκα, ώστε να τονωθεί η ενεργός κινητικότητα των πολιτών. • Πειραματικό σχέδιο Bicibus με το Istitutocomprendivo της Imola: το σχέδιο αφορά την προώθηση της χρήσης ποδηλάτων για τις διαδρομές των παιδιών από και προς το σχολείο. Οι δράσεις περιλαμβάνουν τόσο τον καθορισμό συγκεκριμένων διαδρομών που μπορούν να χρησιμοποιούν τα παιδιά για να πηγαίνουν στο σχολείο, συνοδευόμενα και σε ομάδες, όσο και δραστηριότητες για τη διδασκαλία της χρήσης του ποδηλάτου. • Δημόσια καταστήματα στα οποία συχνάζουν οικογένειες, τουρίστες και νέοι ζήτησαν να διαδώσουν το χάρτη στους πελάτες τους • Αθλητικές και πεζοπορικές ενώσεις έχουν αναπτύξει ειδικές διαδρομές προπόνησης με βάση το χάρτη. • Δεδομένου ότι ο Χάρτης συμπεριλήφθηκε επίσης ως καλή πρακτική στην ιστοσελίδα της Εθνικής Ένωσης Ιταλικών Δήμων, πολλοί Ιταλικοί δήμοι ζήτησαν τη συμβουλή της Imola για τη δημιουργία αντίστοιχων χαρτών σε άλλους δήμους. • Το Bike Italia - δίκτυο ποδηλασίας που προωθεί καλές πρακτικές βιώσιμης κινητικότητας δημοσίευσε τον χάρτη στον ιστότοπό του



<p>ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Δεν υπάρχουν κρίσιμα σημεία, επειδή το εργαλείο είναι απλό και προσιτό σε όλους. • Ο χάρτης πρέπει να επικαιροποιείται με βάση την ανάπτυξη των υποδομών και των διαδρομών ποδηλάτων και πεζών στην περιοχή.
<p>ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΑΘΗΣΗΣ Ή ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ</p>	<p>Το σχέδιο είναι πολύ απλό, διότι βασίζεται στην ανάπτυξη του χάρτη και κάθε δήμος μπορεί να τον διαμορφώσει ανάλογα με τις ανάγκες του και την περιοχή.</p>
<p>ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ</p>	
<p>ΛΕΞΕΙΣ - ΚΛΕΙΔΙΑ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΛΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ</p>	<p>#Mobilità #attività #verdepubblico #outdoor</p>
<p>ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ Ή ΑΛΛΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ</p>	<p>https://www.bikeitalia.it/2022/02/22/imola-verde-il-connubio-vincente-tra-mobilita-attiva-e-uso-degli-spazi-ricreativi/ https://www.comune.imola.bo.it/aree-tematiche/territorio/notizie-comunicati/imola-verde-mappa-della-ricchezza-e-la-diversita-degli-spazi-verdi-della-citta https://www.comune.imola.bo.it/scuola-formazione/notizie/al-via-imola-ciclabile-bicibus</p>

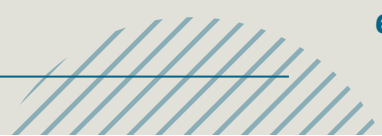


- Η εκστρατεία ευαισθητοποίησης **Andrà tutto in bici** που υιοθετήθηκε από τον δήμο Ίμολα χρησιμοποιεί διαφημιστικές πινακίδες στους δρόμους για να ενθαρρύνει τους πολίτες να υιοθετήσουν το ποδήλατο ως βιώσιμο μέσο μεταφοράς για τις καθημερινές τους δραστηριότητες.

7. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	
ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	Consulta della Bicicletta di Bologna (Συμβούλιο Ποδηλάτων της Μπολόνια) - χώρος για δραστηριότητες συμμετοχής για την προώθηση της χρήσης ποδηλάτων στην πόλη
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ / EMAIL	Σύμβουλος Περιβάλλοντος - δήμος Ίμολα Elisa Spada email: elisa.spada@comune.imola.bo.it
ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Η καλή πρακτική επικεντρώνεται στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας μέσω εντυπωσιακών μηνυμάτων σε διαφημιστικές πινακίδες που περιλαμβάνονται στην εκστρατεία Andrà tutto in bici
ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Στο πλαίσιο της εκστρατείας ευαισθητοποίησης Andrà tutto in bici που αναπτύχθηκε από το Συμβούλιο Ποδηλάτων της Μπολόνια, ο δήμος Ίμολα χρησιμοποιεί διαφημιστικές πινακίδες στους δρόμους για να ενθαρρύνει τους πολίτες να υιοθετήσουν το ποδήλατο ως βιώσιμο μέσο μεταφοράς για τις καθημερινές τους δραστηριότητες.
ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Η πρακτική συνίσταται στην προετοιμασία αφισών που θα διανεμηθούν σε κάθε γωνιά της πόλης, ιδίως κοντά σε ποδηλατοδρόμους-πεζόδρομους, ώστε να ενθαρρυνθούν οι πολίτες να χρησιμοποιούν το ποδήλατο.
ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΙ	Οι αφίσες απευθύνονται κυρίως σε νέους και ενήλικες που μπορούν να προσλάβουν καλύτερα τις υποβλητικές εικόνες των αφισών.
ΜΗΝΥΜΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΔΙΔΕΤΑΙ ΣΤΙΣ ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΥΣ	Τα μηνύματα που μεταδίδονται από την εκστρατεία μπορεί να διαφέρουν ως προς το θέμα, αλλά σε γενικές γραμμές κάθε μήνυμα συνδέεται με τα πλεονεκτήματα για τους ανθρώπους και το περιβάλλον από τη χρήση του ποδηλάτου για την κάλυψη των καθημερινών αποστάσεων.
ΒΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ (ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ, ΟΡΙΣΤΕ ΕΠΙΣΗΣ ΤΟΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟ - ΣΕΙΡΑ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ)	Το πρώτο βήμα ήταν η επικοινωνία με το Συμβούλιο Ποδηλάτων μέσω του δικτυακού της τόπου και η επιλογή των εικόνων που θα χρησιμοποιηθούν στην εκστρατεία ευαισθητοποίησης. Δεύτερο βήμα ήταν η δωρεά στο Συμβούλιο Ποδηλάτων ενός μικρού χρηματικού ποσού που θα χρησιμοποιηθεί από την οργάνωση για την περαιτέρω χρηματοδότηση νέων πρωτοβουλιών υπέρ του βιώσιμου τρόπου ζωής.



	<p>Το τρίτο βήμα ήταν η αποστολή στο τυπογραφείο των αφισών και η εκτύπωσή τους σε λίγες εβδομάδες. Το τελευταίο βήμα ήταν η τοποθέτηση των αφισών σε όλη την πόλη, στους χώρους που είναι διαθέσιμοι για τις εκστρατείες ευαισθητοποίησης του Δήμου.</p>
ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ	<p>Ο δήμος παραλαμβάνει τις αφίσες από το Συμβούλιο Ποδηλάτων που οργάνωσε τη διαφημιστική εκστρατεία, τις εκτυπώνει σε τοπικό τυπογραφείο και τις τοποθετεί σε όλη την πόλη.</p>
ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΜΕΣΑ, ΕΝΤΥΠΑ... (ΕΞΗΓΗΣΤΕ ΠΟΙΟΝ ΤΥΠΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΥΙΟΘΕΤΗΣΑΤΕ...)	<p>Οι δραστηριότητες επικοινωνίας συνίστανται στην εκτύπωση αφισών, συνοδευόμενων από δελτία τύπου και προώθηση στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.</p>
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ (ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ)	<p>Επιλέξτε καλά το μήνυμα που θα μεταδοθεί και θα πρέπει να συνδέεται με τις δραστηριότητες που υλοποιούνται σε δημοτικό επίπεδο. Για παράδειγμα, ο δήμος Ιμοια έχει συνδέσει το θέμα των δραστηριοτήτων κινητικότητας με το θέμα της προσωπικής υγείας των πολιτών.</p>
ΠΟΡΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ	<p>Κόστος χώρου για αφίσες (μπορεί να είναι δωρεάν για δημόσιους φορείς) Κόστος εκτύπωσης αφισών (περίπου 1000€) Κόστος που συνδέεται με εθελοντική δωρεά για την υποστήριξη των δραστηριοτήτων ευαισθητοποίησης του Συμβουλίου Ποδηλάτων: τα χρήματα επανεπενδύονται σε δραστηριότητες για την προώθηση της ποδηλασίας</p>
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ (ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ / ΛΗΞΗΣ)	<p>Ο χρόνος παράδοσης είναι πολύ σύντομος (από μία εβδομάδα έως ένα μήνα). Εξαρτάται από τον χρόνο που απαιτείται από τον δήμο για την προετοιμασία της πινακίδας, την έγκριση της εκστρατείας αυτής από το δημοτικό συμβούλιο και τη διάδοσή της σε τοπικό επίπεδο.</p>
ΥΛΙΚΟ	
ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ (ΕΠΙΤΕΥΓΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ)	
ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ	



ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΑΘΗΣΗΣ Ή ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ	Δεδομένης της αμεσότητας, της αποτελεσματικότητας και της απλότητας των προτεινόμενων μηνυμάτων, που βασίζονται κυρίως στις άκρως υποβλητικές εικόνες των αφισών, η εκστρατεία αυτή θα μπορούσε να υιοθετηθεί και σε άλλη χώρα. Η δυνατότητα μετάφρασης των μηνυμάτων στην τοπική γλώσσα θα πρέπει να ελεγχθεί με το Συμβούλιο Ποδηλατών.
ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	Diffondi - andrattutinbici (andrattutinbici.it)
ΛΕΞΕΙΣ - ΚΛΕΙΔΙΑ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΛΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ	#raisingawarenesscampaign #smartmobility #stayhealthybybike #andrattutinbici
ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ Ή ΑΛΛΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	



- Μέσω της καλής πρακτικής **"Με το ποδήλατο στη δουλειά"** ο Δήμος Imola δίνει στις εταιρείες που έχουν υποβάλλει σχέδια κινητικότητας των εργαζομένων τη δυνατότητα πρόσβασης σε μια εφαρμογή που πρέπει να κατεβάσουν οι εργαζόμενοι δηλώνοντας τη διεύθυνση κατοικίας τους, τη διεύθυνση εργασίας τους και την εταιρεία στην οποία εργάζονται. Η εφαρμογή παρακολουθεί τις μετακινήσεις των εργαζομένων από την εργασία στο σπίτι, υπολογίζει τα πραγματικά χιλιόμετρα και το CO2 που δεν παράγεται και κάθε 3 μήνες μεταφέρει χρήματα στον τραπεζικό λογαριασμό του εργαζομένου



8. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	
ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	Δήμος Imola
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ / EMAIL	Σύμβουλος Περιβάλλοντος – Δήμος Ίμολα Elisa Spada email: elisa.spada@comune.imola.bo.it
ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Παροχή οικονομικών κινήτρων στους εργαζόμενους που επιλέγουν να πηγαίνουν στη δουλειά τους με ποδήλατο. Το κίνητρο υπολογίζεται βάσει των πραγματικών χιλιομέτρων που διανύονται στις μετακινήσεις από το σπίτι στη δουλειά και παρακολουθείται μέσω μιας εφαρμογής με γεωγραφική αναφορά. Αυτή η καλή πρακτική χρηματοδοτείται από την Περιφέρεια Emilia Romagna μέσω των Δήμων, οι οποίοι πρέπει να καθορίσουν τον τρόπο υλοποίησής της.
ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Ο Δήμος Imola δίνει στις εταιρείες που έχουν υποβάλλει σχέδια κινητικότητας των εργαζομένων τη δυνατότητα πρόσβασης σε μια εφαρμογή που πρέπει να κατεβάσουν οι εργαζόμενοι δηλώνοντας τη διεύθυνση κατοικίας τους, τη διεύθυνση εργασίας τους και την εταιρεία στην οποία εργάζονται. Η εφαρμογή παρακολουθεί τις μετακινήσεις των εργαζομένων από την εργασία στο σπίτι, υπολογίζει τα πραγματικά χιλιόμετρα και το CO2 που δεν παράγεται και κάθε 3 μήνες μεταφέρει χρήματα στον τραπεζικό λογαριασμό του εργαζομένου.
ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Η επιβράβευση των χιλιομέτρων αποσκοπεί στο να αλλάξει τις συνήθειες που σχετίζονται με τις μετακινήσεις προς εργασία μέσω του οικονομικού κινήτρου. Οι εργαζόμενοι κατεβάζουν μια εφαρμογή με την οποία εντοπίζεται η πραγματική διαδρομή μεταξύ οικίας και εργασίας και επαληθεύονται τα χιλιόμετρα που διανύουν με ποδήλατο. Κάθε τρεις μήνες η εφαρμογή υπολογίζει το κέρδος για τον εργαζόμενο σε σχέση με τα χιλιόμετρα που έχει διανύσει. Κάθε εργαζόμενος μπορεί να κερδίσει μέχρι 50 ευρώ το μήνα. Η δράση προωθείται από την Περιφέρεια Emilia Romagna στο πλαίσιο της στρατηγικής "Με το ποδήλατο στην δουλειά" και υλοποιείται μέσω του Δήμου και είναι μία από τις προτάσεις που έδωσαν οι εργαζόμενοι στο ερωτηματολόγιο.
ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΙ	Η καλή πρακτική είναι ανοικτή στους εργαζόμενους των επιχειρήσεων στην περιοχή του δήμου που έχουν υποβάλλει σχέδιο κινητικότητας των εργαζομένων

ΜΗΝΥΜΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΔΙΔΕΤΑΙ ΣΤΙΣ ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΥΣ	<p>Το μήνυμα που μεταφέρεται είναι:</p> <p>Ο Δήμος της Ίμολα προωθεί την ποδηλασία με ποδήλατο. Με το πρόγραμμα Imola Bike to Work έως και 50 ευρώ το μήνα μπορούν να κερδίσουν όσοι πηγαίνουν στη δουλειά τους με ποδήλατο. Πρόκειται για μια πρόσκληση για την υιοθέτηση ενός υγιεινού τρόπου ζωής, ο οποίος είναι καλός για όλη την κοινότητα. Είναι μια ευκαιρία να γνωρίσετε το δίκτυο ποδηλατοδρόμων της πόλης μας</p>
ΒΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ (ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ, ΟΡΙΣΤΕ ΕΠΙΣΗΣ ΤΟΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟ - ΣΕΙΡΑ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ)	<p>Τα βήματα για την υλοποίηση της δράσης είναι τα εξής:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Εκτέλεση του σχεδίου προώθησης (1 μήνας) 2. Δημιουργία της ιστοσελίδας και των εκπαιδευτικών βίντεο (2 μήνες) 3. Επιλογή και αγορά της εφαρμογής (2 μήνες) 4. Δημιουργία της επιτροπής των διαχειριστών κινητικότητας (1 μήνας + περιοδικές συνεδριάσεις κάθε 3 μήνες) 5. Έναρξη της καλής πρακτικής (συνέντευξη τύπου, μέσα κοινωνικής δικτύωσης, επικοινωνιακή εκστρατεία) 2 εβδομάδες 6. Παρακολούθηση καλών πρακτικών (κάθε μήνα)
ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ	<p>Η Περιφέρεια Emilia Romagna: καθόρισε τη στρατηγική "Με το ποδήλατο στη δουλειά" και διέθεσε πόρους για τη χρηματοδότηση καλών πρακτικών.</p> <p>Ο δήμος της Ίμολα: συντονίζει τις καλές πρακτικές σε συνεργασία με τον τομέα της κινητικότητας και της επικοινωνίας. Ο δήμος δημιούργησε την επιτροπή των διαχειριστών κινητικότητας των τοπικών εταιρειών που μαζί με τον υπεύθυνο κινητικότητας του δήμου συζητούν βιώσιμες στρατηγικές, και μέσω των διαχειριστών κινητικότητας των εταιρειών προωθούν τη συμμετοχή των εργαζομένων</p>
ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΜΕΣΑ, ΕΝΤΥΠΑ... (ΕΞΗΓΗΣΤΕ ΠΟΙΟΝ ΤΥΠΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΥΙΟΘΕΤΗΣΑΤΕ...)	<p>Δημιουργία ενός συντονισμένου σχεδίου επικοινωνίας με λογότυπο που καθιστά το σχέδιο Imola bike to work σαφώς αναγνωρίσιμο.</p> <p>Δημιουργία δικτυακού τόπου www.imolabiketowork.it που περιέχει όλες τις πληροφορίες σχετικά με το έργο, με:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Παρουσίαση του σχεδίου και των λόγων για τους οποίους είναι προτιμότερο να επιλεγεί το ποδήλατο για καθημερινές μετακινήσεις 2. Ποδηλατικός χάρτης της πόλης που δείχνει τις ποδηλατικές συνδέσεις μεταξύ των διαφόρων τμημάτων της πόλης, ώστε να γίνουν γνωστοί οι ποδηλατόδρομοι. 3. Βίντεο των διαδρομών 4. Βίντεο που ευαισθητοποιούν για τη χρήση του ποδηλάτου 5. Πληροφορίες σχετικά με τις εργασίες που βρίσκονται σε εξέλιξη για τη βελτίωση του δικτύου ποδηλατοδρόμων 6. Πληροφορίες για τις εφαρμογές
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ (ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ)	<p>Είναι απαραίτητο να δοθεί βάρος στην επικοινωνία σε συνεργασία με τους διαχειριστές κινητικότητας των επιχειρήσεων.</p>



<p>ΠΟΡΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ</p>	<p>Είναι απαραίτητη η συνέχεια στη χρηματοδότηση της πρακτικής μέσω της Περιφέρειας Emilia Romagna και η συμμετοχή στην επιτροπή των διαχειριστών κινητικότητας από όσο το δυνατόν περισσότερες εταιρείες.</p>
<p>ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ (ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ / ΛΗΞΗΣ)</p>	<p>Οκτώβριος 2022/ Δεκέμβριος 2023</p>
<p>ΥΛΙΚΟ</p>	<p>Ιστοσελίδα, εφημερίδες</p>
<p>ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ (ΕΠΙΤΕΥΓΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ)</p>	<p>Αριθμός εργαζομένων που χρησιμοποιούν την εφαρμογή Αριθμός χιλιομέτρων που έχουν διανυθεί με ποδήλατο</p>
<p>ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ</p>	<p>Φροντίστε πολύ καλά την επικοινωνία. Διοργάνωση περιοδικών συναντήσεων με την επιτροπή των διαχειριστών κινητικότητας για την παρακολούθηση της προόδου και την κατανόηση πιθανών και κρίσιμων ζητημάτων. Παρέχετε στους διαχειριστές κινητικότητας εργαλεία για τη διευκόλυνση της επικοινωνίας εντός της εταιρείας. Παροχή εργαλείων στους εργαζόμενους για να μάθουν για το δίκτυο ποδηλατοδρόμων.</p>
<p>ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΑΘΗΣΗΣ Ή ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ</p>	<p>Είναι ενδιαφέρον για περιοχές που έχουν ήδη ένα εκτεταμένο δίκτυο ποδηλασίας και πρέπει να βρουν έναν μηχανισμό που θα τροφοδοτήσει αλλαγές στη συμπεριφορά μετακίνησης. Το ενδιαφέρον των εργαζομένων είναι πολύ μεγάλο, καθώς και των επιχειρήσεων. Η εφαρμογή είναι πολύ απλή και επιτρέπει την ακριβή παρακολούθηση των μετακινήσεων, τον ποσοτικό προσδιορισμό των χιλιομέτρων που διανύονται και την πραγματοποίηση απευθείας πληρωμών. Αυτά τα χαρακτηριστικά αποτελούν σημαντικούς παράγοντες για να ενταχθούν οι εταιρείες</p>
<p>ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ</p>	<p>Τώρα συνεχίζουμε να δουλεύουμε πάνω στην επικοινωνία και θα θέλαμε επίσης να δημιουργήσουμε ποδηλατικές βόλτες/συλλογικές εκδηλώσεις που θα ενθαρρύνουν τον κόσμο να συμμετέχει.</p>
<p>ΛΕΞΕΙΣ - ΚΛΕΙΔΙΑ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΛΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ</p>	<p>Bike, work, mileage incentive, app, mobility manager, communication</p>
<p>ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ Ή ΑΛΛΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ</p>	<p>https://imolabiketowork.it/</p>

**Pedala per Imola.
Lascia la macchina a casa.**

Imola Bike To Work è una delle azioni più importanti per rendersi protagonisti del cambiamento. Un po' di organizzazione, qualche informazione, qualche incentivo ed un pizzico di entusiasmo per partecipare a questo passaggio: l'inizio di un cambiamento sempre più vicino, per tutti.

Scegli di usare la bici per i percorsi da casa verso il lavoro: il Comune ti premia, l'azienda ti premia, la Regione ti plaude, tutta la comunità ti ringrazia. Respiriamo volentieri il tuo entusiasmo, non i tuoi gas di scarico.

www.imolabiketowork.it

Bike to Work
— IMOLA —

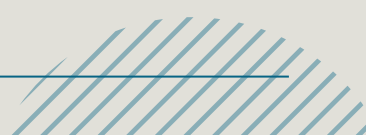
A.1.5 ΟΙ ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΜΚΟ ECOCITY (ΕΛΛΑΔΑ)

Το ECOCITY παρουσίασε δύο καλές πρακτικές που αποσκοπούν στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας: Α) μια ετήσια σχολική δραστηριότητα που καλύπτει όλες τις περιοχές της Ελλάδας και Β) μια τοπική εκδήλωση στο νησί Αστυπάλεια του νησιωτικού συμπλέγματος των Δωδεκανήσων στη νοτιοανατολική περιοχή του Αιγαίου

- Το **ECOMOBILITY** είναι μια εκστρατεία ευαισθητοποίησης που έχει ενθαρρύνει περισσότερους από 4.600 μαθητές δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης σε εκατοντάδες πόλεις σε όλη την Ελλάδα να αναπτύξουν το δικό τους σχέδιο για βιώσιμες πρακτικές κινητικότητας κυρίως σε τοπικό επίπεδο. Οι μαθητές παρακινούνται να μάθουν για τις πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας και τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. Τους ζητείται να αναπτύξουν μια εκστρατεία με στόχο να επηρεάσουν και να αλλάξουν τη συμπεριφορά και τις πρακτικές αστικής κινητικότητας. Ταυτόχρονα οι μαθητές αναπτύσσουν τις δεξιότητες παρουσίασης, την ικανότητά τους να αλληλεπιδρούν με διάφορες κοινωνικές ομάδες και με τις τοπικές και περιφερειακές αρχές.



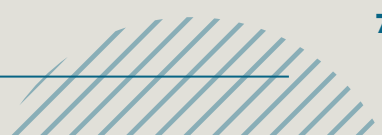
9. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	
ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	ECOCITY ΜΚΟ
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ / EMAIL	Χριστιάνα Πειρασμάκη – Αντιπρόεδρος Christiana.Pirasmaki@ecocity.gr
ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Εκπαίδευση των εφήβων και ευαισθητοποίηση των τοπικών κοινοτήτων σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα μέσω εθελοντικής σχολικής δραστηριότητας.
ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	<p>Οι αστικές περιοχές στην Ελλάδα είναι πυκνοκατοικημένες και οι αστικοί πυρήνες τους υποφέρουν από κυκλοφοριακή συμφόρηση και παράνομη στάθμευση, τα οποία είναι αποτέλεσμα της κακής οδικής υποδομής που δεν μπορεί να εξυπηρετήσει αποτελεσματικά τη ροή της κυκλοφορίας και τη στάθμευση. Ο αστικός δημόσιος χώρος καταλαμβάνεται σχεδόν εξ ολοκλήρου από νόμιμα ή παράνομα σταθμευμένα αυτοκίνητα και αυτό προκαλεί περιβαλλοντική υποβάθμιση που απειλεί τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη και εμποδίζει την κινητικότητα των πιο ευάλωτων χρηστών όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και ειδικές κοινωνικές ομάδες όπως τα παιδιά, τα άτομα σε αναπηρικά αμαξίδια και οι ηλικιωμένοι. Ο μόνος τρόπος για να ξεπεραστούν αυτά τα προβλήματα είναι η ενίσχυση της ανθρώπινης παρουσίας στο δρόμο μέσω της προστασίας και της τόνωσης της παραδοσιακής κοινωνικής χρήσης του δημόσιου χώρου, με άλλα λόγια η αναδιαμόρφωση των οδικών υποδομών υπέρ των ενεργών μορφών μετακίνησης, όπως το περπάτημα, η ποδηλασία και οι δημόσιες μεταφορές. Από την άλλη πλευρά, στους ανθρώπους δεν αρέσουν οι ριζικές αλλαγές και οι πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας πρέπει να ξεπεράσουν τον πολιτικό συντηρητισμό.</p> <p>Η εκστρατεία/διαγωνισμός ECOMOBILITY είναι ένα πρόγραμμα εθελοντικής μάθησης, εγκεκριμένο από το Υπουργείο Παιδείας. Υλοποιείται υπό την αιγίδα του ΥΠΕΝ, του Υπουργείου Μεταφορών & Υποδομών, του Υπουργείου Εσωτερικών & Διακυβέρνησης και του Υπουργείου Υγείας. Την επιστημονική υποστήριξη έχει αναλάβει το ΕΜΠ - Εργαστήριο Βιώσιμης Κινητικότητας και η Κριτική Επιτροπή αποτελείται από τους εκπροσώπους 40 συνεργαζόμενων συλλόγων και φορέων που σχετίζονται με την ιδέα και το περιεχόμενο των προγραμμάτων.</p> <p>Η ECOMOBILITY περιλαμβάνει τρεις δράσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πρόγραμμα Ecomobility στο οποίο συμμετέχουν μαθητές δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, • Πρόγραμμα Freemobility στο οποίο συμμετέχουν μαθητές με ειδικές ανάγκες • Πρόγραμμα Eco2mobility με τη συμμετοχή ενηλίκων που σπουδάζουν σε σχολεία δεύτερης ευκαιρίας. <p>Οι συμμετέχουσες σχολικές ομάδες αποτελούνται από 8 μαθητές γυμνασίου, κάθε μία από τις οποίες συντονίζεται από έναν ή δύο καθηγητές.</p>



	<p>Το καθήκον τους είναι να ολοκληρώσουν μια μελέτη σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα στο δήμο τους, παρουσιάζοντας τρόπους ενθάρρυνσης των φιλικών προς το περιβάλλον επιλογών κινητικότητας. Οι υπεύθυνοι των τοπικών αρχών ενημερώνονται από τους διοργανωτές για τα καθήκοντα των μαθητών και καλούνται να διευκολύνουν το έργο τους και να φιλοξενήσουν μια τοπική εκδήλωση μετά την ολοκλήρωσή του. Κατά τη διάρκεια των τελικών εκδηλώσεων, παρουσιάζονται οι δράσεις και οι προτάσεις των μαθητών. Οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων σε επίπεδο πόλης και περιφέρειας καλούνται να προωθήσουν τη συζήτηση συγκρίνοντας το όραμα των μαθητών με την πραγματικότητα, τονώνοντας έτσι την πολιτική ευαισθητοποίηση και τον ακτιβισμό των μαθητών. Εκπρόσωποι επιστημονικών και κοινωνικών φορέων προσφέρουν την πολύτιμη βοήθειά τους κατά την προετοιμασία και την αξιολόγηση των εργασιών. 20 διαφορετικά κριτήρια χρησιμοποιούνται για την επιλογή των καλύτερων εργασιών. Το πρώτο βραβείο για τα έργα Ecomobility είναι ένα εκπαιδευτικό ταξίδι στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις Βρυξέλλες, για τα έργα Eco2mobility ένα ταξίδι σε αστικές περιοχές που χαρακτηρίζονται ως "έξυπνες πόλεις" και για τα έργα Freemobility μια μονοήμερη επίσκεψη σε μια προσβάσιμη παραλία φιλική προς τα αναπηρικά αμαξίδια. Επιπλέον, τέσσερις σχολικές ομάδες που παρουσιάζουν εξαιρετικές καλλιτεχνικές εργασίες κερδίζουν τέσσερα ταξίδια στο ECOCAMPS.</p> <p>Η τελετή απονομής πραγματοποιείται στην Αθήνα την άνοιξη ή μέσω διαδικτυακής πλατφόρμας. Εκπρόσωποι διαφόρων πολιτικών και τοπικών αρχών, καθώς και περιβαλλοντικών, εκπαιδευτικών και επιστημονικών ιδρυμάτων παρευρίσκονται κατά την τελετή απονομής. Επιπλέον, στην αρχή της περιόδου της εκστρατείας διοργανώνεται διαδικτυακό σεμινάριο με σκοπό την εκπαίδευση σχετικά με την κλιματική αλλαγή και τα θέματα εκπομπών και τη συσχέτισή τους με τη βιώσιμη κινητικότητα. Οι μαθητές και οι καθηγητές κατανοούν και καλούνται να δουν πώς η μικρή και η μεγάλη εικόνα των ίδιων προβλημάτων αντανακλούν και επηρεάζουν την ποιότητα της ανθρώπινης ζωής σε όλα τα επίπεδα.</p>
ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΙ	<p>Η πρώτη ομάδα-στόχος της εκστρατείας ECOMOBILITY είναι οι έφηβοι, οι εκπαιδευτικοί και ενισχύεται ο πολιτικός τους ακτιβισμός υπέρ των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας. Τις εκδηλώσεις παρακολουθούν οι γονείς των μαθητών, οι οποίοι ανήκουν επίσης στην πρώτη γραμμή της εκστρατείας ECOMOBILITY. Μέσα από τα μάτια των παιδιών τους οι άνθρωποι μπορούν να αλλάξουν στάσεις και αξίες. Τις εκδηλώσεις παρακολουθούν επίσης οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων. Δήμαρχοι, υπουργοί, τοπικοί ή περιφερειακοί σύμβουλοι ακούνε το όραμα των νεότερων ανθρώπων, των οποίων η άποψη συχνά παραμελείται στις πολιτικές διαδικασίες.</p> <p>Τέλος, οι δημοσιογράφοι έρχονται σε επαφή και καλύπτουν τις εκδηλώσεις για να διευρύνουν το κοινό μεταξύ κάθε κατοίκου</p>



<p>ΜΗΝΥΜΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΔΙΔΕΤΑΙ ΣΤΙΣ ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΥΣ</p>	<p>Οι έφηβοι μαθαίνουν ότι το αστικό περιβάλλον δεν είναι στατικό και ότι η καθημερινή τους πραγματικότητα θα μπορούσε να αλλάξει ριζικά αν εφαρμοζόταν μια πιο προοδευτική πολιτική ατζέντα υπέρ των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.</p> <p>Οι γονείς ενημερώνονται από τα παιδιά τους σχετικά με τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις της καθημερινής τους συμπεριφοράς στην κινητικότητα και μαθαίνουν πώς θα μπορούσαν να μειώσουν το περιβαλλοντικό και κοινωνικό τους αποτύπωμα.</p> <p>Οι φοιτητές παρακινούν τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων να ενεργήσουν πιο ριζοσπαστικά προς την κατεύθυνση της εφαρμογής πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και οι κάτοικοι ευαισθητοποιούνται σχετικά με την ανάγκη αλλαγής των καθημερινών συνηθειών και των προτεραιοτήτων του αστικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού.</p>
<p>ΒΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ (ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ, ΟΡΙΣΤΕ ΕΠΙΣΗΣ ΤΟΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟ - ΣΕΙΡΑ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ)</p>	<p>Για την υλοποίηση της εκστρατείας κάθε χρόνο, η ΜΚΟ ECOCITY ακολουθεί τα παρακάτω βήματα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Βήμα 1: Διάδοση στο σχολείο. Τα Γυμνάσια ενημερώνονται για την εκστρατεία. Δίνεται μια προθεσμία για τους ενδιαφερόμενες ομάδες μαθητών να υποβάλουν αίτηση. Διάρκεια: 2 μήνες • Βήμα 2: Σχολική καθοδήγηση. Η καθοδήγηση σχετικά με τη διαδικασία στις ενδιαφερόμενες σχολικές ομάδες παρέχεται από εθελοντές της ΜΚΟ ECOCITY και τρίτους που συνεργάζονται για την εκστρατεία. Διάρκεια: 2 μήνες (παράλληλα με το βήμα 3) • Βήμα 3 Τοπική εφαρμογή. Δημιουργείται οργανωτική επιτροπή αποτελούμενη από μέλη της ΜΚΟ ECOCITY και τρίτους που συνεργάζονται για την εκστρατεία. Γίνεται επαφή με τους τοπικούς φορείς λήψης αποφάσεων των σχολείων που συμμετέχουν και χορηγούς για να παρέχουν υποστήριξη στη διοργάνωση . Διάρκεια: 3 μήνες (παράλληλα με το βήμα 2). • Βήμα 4: Αξιολόγηση των έργων. Δημιουργείται επιτροπή αξιολόγησης αποτελούμενη από μέλη της ΜΚΟ ECOCITY. Όλα τα έργα αξιολογούνται και επιλέγονται οι σχολικές ομάδες που βραβεύονται. Διάρκεια: 1 μήνας. • Βήμα 5: Τελική οργάνωση της εκδήλωσης. Η Οργανωτική Επιτροπή έρχεται σε επαφή με τους ιθύνοντες σε εθνικό επίπεδο και τους δημοσιογράφους που θα συμμετάσχουν στην τελική εκδήλωση και οργανώνει την τελική εκδήλωση. Διάρκεια: 1 μήνας
<p>ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ</p>	<p>Οι μαθητές επικεντρώνονται στον εντοπισμό θεμάτων βιώσιμης κινητικότητας, στα προβλήματα μεταφορών της περιοχής ή της πόλης τους και αναμένεται να προτείνουν ρεαλιστικές λύσεις προς όφελος της τοπικής κοινωνίας και του συνόλου. Στα μέλη των ομάδων των μαθητών του ECOMOBILITY προσφέρεται η ευκαιρία να καλλιεργήσουν τη συνεργασία τους, τις δημιουργικές και καλλιτεχνικές τους δεξιότητες, να αναπτύξουν το αίσθημα ευθύνης τους και να αναλάβουν πρωτοβουλίες απέναντι στην κοινωνία.</p>



	<p>Οι μαθητές συχνά προσκαλούν κοινωνικούς φορείς των πόλεων τους για να συμπράξουν</p> <p>Οι τοπικοί υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων υποστηρίζουν το σχέδιο των μαθητών παρουσιάζοντας και εξηγώντας το τετραετές σχέδιο της πόλης και τα προαπαιτούμενα για τη λήψη αποφάσεων. Παρέχουν επίσης βοήθεια στην οργάνωση των τοπικών εκδηλώσεων. Η υλοποίηση του οράματος και των ιδεών των μαθητών θα ήταν η πιο επιδραστική δράση των τοπικών φορέων λήψης αποφάσεων, αλλά σπάνια συμβαίνει.</p> <p>Οι δημοσιογράφοι έχουν την ευθύνη να καλύψουν τις εκδηλώσεις και να ευαισθητοποιήσουν κάθε πολίτη που ενδιαφέρεται για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος.</p>
<p>ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΜΕΣΑ, ΕΝΤΥΠΑ... (ΕΞΗΓΗΣΤΕ ΠΟΙΟΝ ΤΥΠΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΥΙΟΘΕΤΗΣΑΤΕ...)</p>	<p>Οι ομάδες των μαθητών παρουσιάζουν κατά τη διάρκεια των τοπικών εκδηλώσεων τα στοιχεία της έρευνάς τους και την άποψή τους. Είναι συνήθως πολύ δραστήριες στην αλληλεπίδραση με άλλους συμμετέχοντες μέσω σελίδων FB, την παραγωγή βίντεο κλιπ στο You Tube, συνεντεύξεων με διαμορφωτές της κοινής γνώμης και φορείς λήψης αποφάσεων. Οι μαθητές ενθαρρύνονται επίσης να χρησιμοποιούν καλλιτεχνική επικοινωνία κατά τη διάρκεια των τοπικών εκδηλώσεων.</p> <p>Το ECOCITY υλοποιεί μια επικοινωνιακή εκστρατεία σε εθνικό επίπεδο, κυρίως μέσω χορηγών επικοινωνίας. Οι εφημερίδες, τα περιοδικά, οι ραδιοφωνικοί σταθμοί, τα ιστολόγια και τα μέσα ενημέρωσης στο διαδίκτυο ανταποκρίνονται στα δελτία τύπου που διανέμονται συνεχώς. Το τηλεοπτικό σποτ εγκρίνεται από τους αρμόδιους φορείς και αποκτά ελεύθερο χρόνο στον αέρα για 3-5 μήνες, το μόντο που υποστηρίζεται και επικοινωνείται ευρέως είναι:</p> <p>"Οι μαθητές ερευνούν, οι πόλεις ενημερώνονται, η κοινωνία ευαισθητοποιείται"</p>
<p>ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ (ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ)</p>	<p>Η εκστρατεία ECOMOBILITY είναι το αποτέλεσμα της συνεργασίας διευθυντών σχολείων, καθηγητών, μαθητών λυκείου, υπευθύνων λήψης αποφάσεων, περιβαλλοντικών οργανώσεων, κοινωνικών φορέων, πανεπιστημίων, ερευνητικών κέντρων και χορηγών. Χρειάζεται μια οργανωτική επιτροπή με επικοινωνιακές ικανότητες για να υποστηρίξει τα πολυάριθμα τηλεφωνήματα και τις επισκέψεις που απαιτούνται για την οργάνωση των εκδηλώσεων και την παροχή στους μαθητές των κινήτρων και της βοήθειας για να συμμετάσχουν στην εκστρατεία.</p>
<p>ΠΟΡΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ</p>	<p>Οι δράσεις ECOMOBILITY αναπτύσσονται κυρίως με την εθελοντική εργασία που προσφέρουν τα μέλη του ECOCITY και οι εκπρόσωποι των συνεργαζόμενων οργανισμών. Αφιερώνονται περισσότερες από 300.000 εργατοώρες. Χορηγοί επικοινωνίας προωθούν την εκστρατεία, χορηγοί του ιδιωτικού τομέα καλύπτουν τα έξοδα του προϋπολογισμού (σε χρήμα ή σε είδος) και ένα μέλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου φιλοξενεί την πρώτη βραβευμένη μαθητική ομάδα στις Βρυξέλλες</p>



<p>ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ (ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ / ΛΗΞΗΣ)</p>	<p>Μπορεί να χρειαστούν περίπου 7 μήνες (από τον Οκτώβριο έως τον Απρίλιο) για την υλοποίηση της εκστρατείας. Οι δράσεις περιλαμβάνουν επισκέψεις σε σχολεία κατά τη διάρκεια του φθινοπώρου και του χειμώνα για να βοηθήσουν τους μαθητές να προετοιμάσουν το έργο τους και πολυάριθμα τηλεφωνήματα κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου για την οργάνωση των τοπικών εκδηλώσεων και της τελικής εκδήλωσης στην Αθήνα, την πρόσκληση των υπευθύνων λήψης αποφάσεων σε κάθε επίπεδο διακυβέρνησης για την παροχή βοήθειας και των συνεργαζόμενων οργανισμών για τη συμμετοχή τους. Στην πραγματικότητα, η προετοιμασία και οι τελικές εκθέσεις χρειάζονται 3-5 μήνες εκ των προτέρων και 2-5 μήνες μετά την ολοκλήρωση.</p>
<p>ΥΛΙΚΟ</p>	<p>Εκτυπώνονται αφίσες, προσκλήσεις, προγράμματα, stickers, tie-ins και υλικά branding για τις εκδηλώσεις και την τελική εκδήλωση για την ενίσχυση της συμμετοχής. Ένα θεατρικό σκηνικό και εξοπλισμός ήχου και βίντεο είναι επίσης απαραίτητα για την παρουσίαση του έργου του μαθητή σε κάθε εκδήλωση. παράγονται τηλεοπτικό και ραδιοφωνικό σποτ καθώς και ψηφιακά πανό για την υποστήριξη της επικοινωνιακής εκστρατείας, απονέμονται διπλώματα συμμετοχής και πλακέτες βραβείων.</p>
<p>ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ (ΕΠΙΤΕΥΓΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ)</p>	<p>Το ECOMOBILITY ξεκίνησε το 2003 και έκτοτε υλοποιείται ετησίως σε εθνικό επίπεδο. Κατά το σχολικό έτος 2018-19 εκπροσωπήθηκαν 35 πόλεις σε όλη την Ελλάδα από σχολεία και περισσότεροι από 12.500 εκπαιδευτικοί, μαθητές και μέλη τοπικών κοινωνιών ενημερώθηκαν άμεσα για τα θέματα βιώσιμης κινητικότητας και τα θέματα που παρουσίασαν οι μαθητές. Οργανώθηκαν και αναπτύχθηκαν 65 πρωτοβουλίες και αφιερώθηκαν περισσότερες από 400.000 ώρες εθελοντικής εργασίας.</p> <p>2019-20 παρόλο που πραγματοποιήθηκε παρόμοια συμμετοχή και προετοιμασία, η εκστρατεία διακόπηκε λόγω του COVID-19.</p> <p>Η έκδοση 2020-21 ECOMOBILITY HYBRID παρουσιάστηκε και δοκιμάστηκε με όλες τις δράσεις και τις παρουσιάσεις να πραγματοποιούνται κυρίως εξ αποστάσεως με 14 σχολεία να συμμετέχουν με ψηφιακά έργα.</p> <p>Ο απώτερος στόχος του προγράμματος ήταν η διαμόρφωση προτάσεων σχετικά με μέτρα που αφορούν τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και των ρύπων, την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, καθώς και την αύξηση της χρήσης ποδηλάτων και ηλεκτρικών οχημάτων. Αυτό που αξίζει να σημειωθεί είναι ότι κάποιες από τις προτάσεις και τις λύσεις των μαθητών σε θέματα κινητικότητας έχουν ληφθεί υπόψη από τις τοπικές αρχές και έχουν εφαρμοστεί αναγνωρισμένα ως εμπνευσμένες και αποτελεσματικές βελτιώσεις στην κινητικότητα.</p>
<p>ΠΡΟΚΛΗΣΙΣ</p>	<p>Η φιλοδοξία για το μέλλον είναι να παρακινηθεί μεγαλύτερος αριθμός σχολείων και να ενθαρρυνθούν περισσότερες πόλεις να συμμετάσχουν στην εκστρατεία</p>

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΑΘΗΣΗΣ Ή ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ	Η εκστρατεία θα μπορούσε να εφαρμοστεί σε κάθε ευρωπαϊκή χώρα, περιοχή ή πόλη.
ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	www.ecomobility.gr/wp-content/uploads/ecomobility_web_2021.pdf
ΛΕΞΕΙΣ - ΚΛΕΙΔΙΑ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΛΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ	Άτυπες μορφές εκπαίδευσης, βιώσιμη κινητικότητα, συμμετοχή του κοινού.
ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ Ή ΑΛΛΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	https://www.ecomobility.gr/

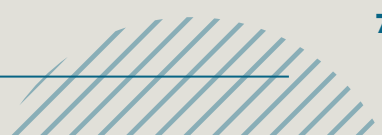


- 3-ήμερο οικολογικό γεγονός στο νησί «Αστυπάλαια 2020 - Η Φωνή των Πολιτών.** Ο Δήμος Αστυπάλαιας κλήθηκε να ξεκινήσει δημόσιο διάλογο μεταξύ των πολιτών για κρίσιμα περιβαλλοντικά θέματα όπως: Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΑΠΕ) και εγκατάσταση ανεμογεννητριών, κυκλική οικονομία και πράσινο τουρισμό και βιώσιμη κινητικότητα και έργα ηλεκτροκίνησης. Το ECOCITY σχεδίασε μια πολυεπίπεδη εκδήλωση διάρκειας 3 ημερών - μία ημέρα για κάθε θεματική προσέγγιση με στόχο την ενημέρωση, την ευαισθητοποίηση και τη θετική επίδραση στη συμπεριφορά των πολιτών προς τις πράσινες τεχνολογίες και την αειφορία.

10. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	
ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	ECOCITY ΜΚΟ
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ / EMAIL	Χριστιάνα Πειρασμάκη - Αντιπρόεδρος Christiana.Piraslaki@ecocity.gr
ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Διαβούλευση και συμμετοχή των πολιτών στη λήψη αποφάσεων, περιβαλλοντική εκπαίδευση εκπαιδευτικών που εργάζονται στην Αστυπάλαια και στα γειτονικά νησιά, εθελοντισμός μαθητών στην έρευνα γνώμης των πολιτών και συμμετοχή στη διαδικασία διαμόρφωσης πολιτικών - στρατηγικών, εκτεταμένη καθημερινή δημοσιότητα από προσκεκλημένους και φιλοξενούμενους δημοσιογράφους.
ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ	Το ECOCITY σχεδίασε και υλοποίησε μια τριήμερη πολυεπίπεδη εκδήλωση - μία ημέρα για κάθε θεματική προσέγγιση - με στόχο την ενημέρωση, την ευαισθητοποίηση και τη θετική επιρροή της συμπεριφοράς των πολιτών προς τις πράσινες τεχνολογίες και τη βιωσιμότητα.



	<p>Οι ειδικοί κλήθηκαν να παρουσιάσουν, να μιλήσουν και να συζητήσουν σε μια εκδήλωση συνεδριακού χαρακτήρα κάθε θεματική προσέγγιση, ακολουθούμενη από ανοιχτό δημόσιο διάλογο. Απαντήθηκαν ερωτήσεις, συζητήθηκαν οι ενδοιασμοί των πολιτών και υποβλήθηκαν ως προαπαιτούμενα για την υποβολή πρότασης προς τις Δημόσιες Αρχές και τη Κυβέρνηση. Κατά την ίδια περίοδο, πραγματοποιήθηκαν παράλληλες δράσεις για την επίτευξη αντιλήψεων διασταυρούμενης επιρροής. Εθελοντές Μαθητές του Γυμνασίου εκπαιδεύτηκαν σε ερευνητική μέθοδο ώστε να αναζητήσουν, να καταγράψουν και συμπερασματικά να αναφέρουν τις γνώσεις και τις ιδέες των πολιτών σχετικά με τα θέματα που θα συζητούνταν στο συνέδριο και τον ανοιχτό διάλογο. Τα αποτελέσματα παρουσιάστηκαν σε αφίσες στο συνέδριο. Επιπλέον, οι μαθητές συμμετείχαν σε δημιουργικές δράσεις που σχετίζονταν με τα προαναφερθέντα θέματα και διακόσμησαν με κατασκευές το χώρο του σχολείου. Παράλληλα, διήμερο σεμινάριο για την περιβαλλοντική εκπαίδευση των εκπαιδευτικών που εργάζονται στην Αстуπάλεια και τα γειτονικά νησιά διεξήχθη από την ομάδα του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.</p>
<p>ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ</p>	<p>Οι αλλαγές δεν είναι πάντα ευπρόσδεκτες από την κοινωνία, ιδίως όταν επιβάλλονται. Οι αρχές και η κυβέρνηση θα πρέπει να δείχνουν σεβασμό στις απόψεις και τις ιδέες των πολιτών. Για τη συζήτηση και την αποδοχή σημαντικών αποφάσεων είναι απαραίτητη η ενημέρωση και η ευαισθητοποίηση. Το έργο Αстуπάλεια υιοθέτησε νέες μεθόδους προσέγγισης της κοινωνίας των μικρών νησιών, προκειμένου να αλλάξουν στάσεις και συμπεριφορές και να δημιουργηθεί ένα πρότυπο σχέδιο για την επίτευξη αποτελεσματικού κοινωνικού διαλόγου. Η Αстуπάλεια είναι ένα μικρό νησί με επιφάνεια 97km² και 1200 κατοίκους, αρκετά απομονωμένο ανάμεσα στα νησιωτικά συμπλέγματα των Κυκλάδων και των Δωδεκανήσων. Η τοπική οικονομία βασίζεται στη γεωργία, την κτηνοτροφία ελευθέρως βοσκής και τη μελισσοκομία. Ο τουρισμός είναι ένας αναπτυσσόμενος τομέας που επικεντρώνεται στις περιβαλλοντικές και αγροτικές θεματικές επιλογές των επισκεπτών. Έντονη αρνητική στάση εκδηλώθηκε όταν η κυβέρνηση αποφάσισε να εγκαταστήσει μεγάλο αριθμό ανεμογεννητριών στο νησί χωρίς καμία προηγούμενη προετοιμασία ή τεκμηρίωση. Τα μέλη του δημοτικού συμβουλίου ζήτησαν διαβούλευση. Το ECOCITY πρότεινε, σχεδίασε και υλοποίησε μια καμπάνια δύο - τριών μηνών (προετοιμασία - δράση- παρακολούθηση) προκειμένου να προσφέρει στους πολίτες επεξηγήσεις και πληροφορίες για τα κρίσιμα θέματα των ανεμογεννητριών - ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, της κυκλικής οικονομίας - ανακύκλωσης - πράσινου τουρισμού και της βιώσιμης κινητικότητας - ηλεκτροκίνησης. Οι εμπειρογνώμονες προσκλήθηκαν σε μια εκδήλωση συνεδριακού χαρακτήρα διάρκειας 3 ημερών (5 ώρες απογευματινές συνεδρίες) που ακολουθήθηκαν από 4ωρης διάρκειας πρωινές ανοιχτές δημόσιες συζητήσεις.</p>



	<p>Μαθητές σχολείων ενημερώθηκαν, εκπαιδεύτηκαν και συμμετείχαν στην έρευνα της στάσης των πολιτών. Εκπρόσωποι επαγγελματικών ενώσεων και διαμορφωτές της κοινής γνώμης κλήθηκαν να εκφράσουν δημόσια τους ενδοιασμούς – αντιρρήσεις και να συμμετάσχουν σε τραπέζια δημόσιου διαλόγου που κατέληξαν σε προτάσεις κοινής αποδοχής. Καθηγητές και δάσκαλοι από γειτονικά νησιά εκπαιδεύτηκαν στη θεωρία και στην πρακτική της περιβαλλοντικής εκπαίδευσης. Κεντρική κυβέρνηση, περιφερειακές και τοπικές αρχές, βουλευτές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και ΜΚΟ συμμετείχαν ενεργά με φυσική παρουσία ή από απόσταση με ομιλία, κάνοντας παρέμβαση ή συμμετέχοντας στη συζήτηση. Την τελευταία ημέρα πραγματοποιήθηκαν δοκιμές οδήγησης ηλεκτροκίνητων δίκυκλων. Όλες οι δράσεις και δραστηριότητες αναφέρθηκαν καθημερινά από φιλοξενούμενους δημοσιογράφους που εκπροσωπούσαν εθνικά και περιφερειακά μέσα ενημέρωσης. Η αλληλεπίδραση και η αλληλοεπικάλυψη των στόχων σύμφωνα με ένα καλά μελετημένο και σχεδιασμένο χρονοδιάγραμμα ήταν ο πυρήνας του σχεδίου και της όλης πρωτοβουλίας.</p>
ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΙ	<p>Κύριοι στόχοι κοινού: 1. Διαμορφωτές της κοινής γνώμης όπως υπάλληλοι δημόσιων υπηρεσιών, δήμαρχος, πρώην δήμαρχος, επικεφαλής της αντιπολίτευσης του δήμου, διάσημος συγγραφέας, κ.λπ. 2. Μαθητές Γυμνασίου 3. Εκπαιδευτικοί της Αστυπάλαιας και των γειτονικών νησιών 4. Δημοσιογράφοι των εθνικών μέσων ενημέρωσης. Όλες οι ομάδες κοινού - στόχοι δρουν ως πολλαπλασιαστές και επηρεαστές .</p>
ΜΗΝΥΜΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΔΙΔΕΤΑΙ ΣΤΙΣ ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΥΣ	<p>Η ευαισθητοποίηση των πολιτών και η παροχή ζωτικής σημασίας πληροφοριών από ειδικούς είναι ένα αδιαπραγμάτευτο πλεονέκτημα. Η συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων είναι απαραίτητη και προς όφελος της κοινωνίας και της διοίκησης , εάν αναπτυχθεί σωστά. Όλα τα τμήματα της τοπικής κοινωνίας είναι σε θέση να συμμετέχουν και να εκπαιδεύονται επίσημα και ανεπίσημα, ώστε να συμμετέχουν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Η διαβούλευση των πολιτών αποτελεί μέρος του δικαιώματος πλήρους και υπεύθυνης ενημέρωσης.</p>
ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ	<p>Η οργανωτική επιτροπή του ECOCITY σχεδίασε και συντόνισε ολόκληρο το έργο. Ο αντιδήμαρχος του δήμου Αστυπάλαιας και ο σύμβουλος του δημάρχου καθώς και ο συντονιστής κοινωνικής πρόνοιας υποστήριξαν επί τόπου το σχέδιο υλοποίησης. Εμπειρογνώμονες και επιστήμονες εξήγησαν και παρουσίασαν σε απλή γλώσσα τεχνικές και περιβαλλοντικές πτυχές, διεθνείς τάσεις και ανάγκες, σύνδεση και αλληλεπίδραση με την κλιματική αλλαγή, ευκαιρίες και οφέλη που μπορούν να αποκτηθούν σε τοπικό επίπεδο.</p>

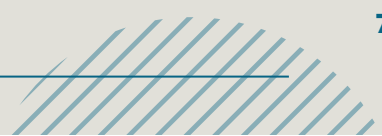


	<p>Οι διαμεσολαβητές του διαλόγου έπρεπε να προσαρμόσουν τις επίσημες μεθόδους επί τόπου προκειμένου να προχωρήσουν και να κερδίσουν την εμπιστοσύνη και την αποδοχή (κερδίζοντας την εμπιστοσύνη της αντιπολίτευσης και των πολιτών). Οι κρατικοί και κυβερνητικοί αξιωματούχοι παρουσίασαν τις θέσεις τους και παράλληλα έπρεπε να ακούσουν τους ενδοιασμούς και τις αντιρρήσεις των πολιτών. Οι περιφερειακές και τοπικές αρχές συνειδητοποίησαν τα οφέλη που αποκόμισαν από τον δημόσιο διάλογο με τους πολίτες που διεξήχθη με δημοκρατικές μεθόδους. Οι δημοσιογράφοι λειτούργησαν ως πολλαπλασιαστές των κύριων μηνυμάτων του συνεδρίου (παρόμοιο ενδιαφέρον υπήρχε και σε άλλα νησιά), αλλά και ως "κριτές" των υπεύθυνων λόγων και θέσεων των διαμορφωτών της κοινής γνώμης. Οι εκπαιδευτικοί απέκτησαν νέες γνώσεις και δεξιότητες για μεθόδους εκπαίδευσης και περιβαλλοντικά θέματα. Στους επαγγελματίες του νησιού και του τουρισμού παρουσιάστηκαν εναλλακτικές πτυχές σχετικά με την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη του νησιού.</p>
<p>ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΜΕΣΑ, ΕΝΤΥΠΑ... (ΕΞΗΓΗΣΤΕ ΠΟΙΟΝ ΤΥΠΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΥΙΟΘΕΤΗΣΑΤΕ...)</p>	<p>Παράχθηκε έντυπο, εικαστικό και οπτικοακουστικό υλικό. Δημιουργήθηκε λογότυπο, αφίσες, πρόγραμμα για τις εκδηλώσεις του τριήμερου και του διαλόγου, φάκελοι για δημοσιογράφους, ομιλητές και Vips, παρήχθησαν και διανεμήθηκαν αναμνηστικά βότσαλα ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ με ζωγραφική χειρός τοπικής καλλιτέχνης. Μετάδοση live stream- Ζωντανή ροή - πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια των βραδυνών θεματικών συνεδριών. Λειτούργησε/χρησιμοποιήθηκε το κανάλι you tube για να μεταφορτώσει συνεδρίες του συνεδρίου με ομιλίες, παρουσιάσεις, συζητήσεις. Εφαρμόστηκε ολοκληρωμένο σχέδιο για τα μέσα ενημέρωσης, υλοποιήθηκε σε όλες τις κατηγορίες μέσω ενημέρωσης με πλήρη υποστήριξη από τους δημοσιογράφους που φιλοξενήθηκαν και το πρακτορείο ρεπορτάζ που ενεργοποιήθηκε.</p>
<p>ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ (ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ)</p>	<p>Τα μηνύματα πρέπει να παραδίδονται από ειδικούς σε απλή γλώσσα. Οι φορείς επιρροής πρέπει να είναι καλά προετοιμασμένοι και να ενεργοποιούνται εγκαίρως. Να καλούνται οι αντίθετες απόψεις και οι γνώμες να εκφράζονται και να συζητούνται δημόσια με τους εμπλεκόμενους ειδικούς. Το χρονοδιάγραμμα / η αλληλουχία των ενεργειών είναι πολύ σημαντική. Το ύψος και η ατμόσφαιρα βοηθούν πολύ. Ο δημόσιος χαρακτήρας των εκδηλώσεων βοηθάει στην ανάδειξη των αξιών της διαφάνειας, της ευθύνης και της κυριολεξίας.</p>
<p>ΠΟΡΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ</p>	<p>Ο δήμος προσκαλεί χορηγούς και εξασφαλίζει πόρους για τη χρηματοδότηση του προϋπολογισμού. Ανθρώπινο δυναμικό - Εκπαιδευτικοί που ενημερώνονται και ενδυναμώνονται για να εκπαιδεύσουν τους μαθητές. Σχέσεις με τα μέσα ενημέρωσης και σχέδιο για τα μέσα ενημέρωσης που πρέπει να υλοποιείται με ακρίβεια.</p>

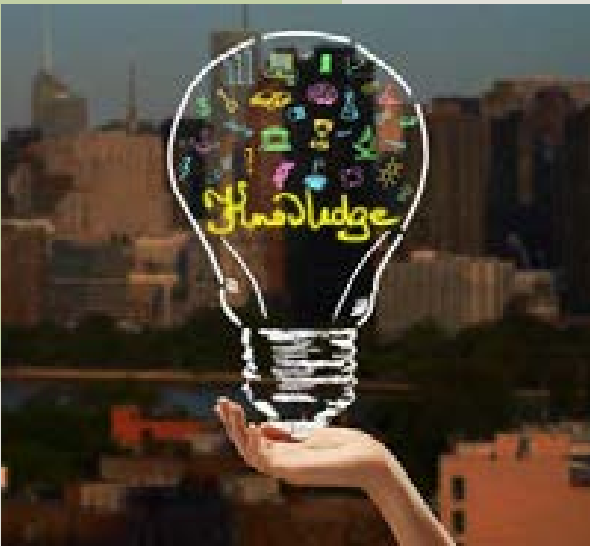
<p>ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ (ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ / ΛΗΞΗΣ)</p>	<p>Οργάνωση - προετοιμασία χρειάζονται τουλάχιστον 2-3 μήνες. Οι εκδηλώσεις πρέπει να είναι σε σειρά και με χρονοδιάγραμμα που τηρείται αυστηρά. Καλύτερα να εφαρμοστεί πριν αναπτυχθούν αρνητικές αντιδράσεις και στάσεις στην κοινωνία Ενημέρωση, σχέδια, συγγραφή κειμένου, επιλογή υποστηρικτών, ολοκλήρωση ομάδας εργασίας και ανάθεση καθηκόντων: ένας μήνας (οργανώθηκαν τρεις μήνες νωρίτερα - Ιούνιος 2020) Ενημέρωση και πρόσκληση εμπειρογνομόνων, αξιωματούχων, τοπικών εκπροσώπων, δημοσιογράφων και άλλων ενδιαφερομένων, εξηγώντας το πεδίο εφαρμογής της πρωτοβουλίας, την ανάγκη και το ρόλο τους, το αναμενόμενο κοινωνικό όφελος. (Ιούλιος 2020) Δελτία Τύπου για την ανακοίνωση της πρωτοβουλίας, αναρτήσεις και συνεντεύξεις (Ιούνιος-Οκτώβριος 2020) Εκδήλωση 3 ημερών 27,28,29 Σεπτεμβρίου 2020 Συνεδρίες συνεδριακού τύπου και δημόσιου διαλόγου, έρευνα από τους μαθητές και παρουσίαση αποτελεσμάτων 28,29,30 Σεπτεμβρίου Σεμινάριο περιβαλλοντικής εκπαίδευσης 27,28 το πρωί - συμμετοχή στις συνεδρίες του συνεδρίου και στις συνεδρίες δημόσιου διαλόγου τις αντίστοιχες ημέρες και ώρες</p>
<p>ΥΛΙΚΟ</p>	<p>Εκτυπώνονται αφίσες, προσκλήσεις, προγράμματα, υλικά επωνυμίας/υπογραφής. Παραγωγή εικαστικού υλικού και εισαγωγικό βίντεο προκειμένου να δοθεί έμφαση στο πρόβλημα για κάθε μέρα που αφορά το θέμα του συνεδρίου.</p>
<p>ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ (ΕΠΙΤΕΥΓΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ)</p>	<p>Η αποτελεσματικότητα αποδεικνύεται από τους αριθμούς που επιτυγχάνονται και τα θετικά σχόλια - ποιοτικές παρατηρήσεις 670 πολίτες συμμετείχαν με φυσική παρουσία στις συνεδρίες της διάσκεψης και ενημερώθηκαν για τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, ενώ τέθηκαν και απαντήθηκαν ερωτήσεις που αποτέλεσαν την ατζέντα των συνεδριών δημόσιου διαλόγου. 633 άτομα που παρακολούθησαν εξ αποστάσεως σε πλήρη διάρκεια (συμμετέχοντες από 12 χώρες) 3817 θεατές, κυρίως από το live stream στο Facebook Στις συνεδρίες δημόσιου διαλόγου συμμετείχαν 110 πολίτες. Οι προτάσεις, οι προϋποθέσεις και οι ενδιασμοί-αντιρρήσεις των πολιτών αναφέρθηκαν και παραδόθηκαν στον Δήμαρχο και το Δημοτικό Συμβούλιο. Ζήτησαν να επαναληφθούν οι συνεδρίες αυτές στο μέλλον. 31 εκπαιδευτικοί από τα νησιά Κω, Κάλυμνο, Λέρο και Αστυπάλαια συμμετείχαν στο διήμερο σεμινάριο περιβαλλοντικής εκπαίδευσης (το απόγευμα ήταν παρόντες στις συνεδριακές συνεδρίες). Δημιούργησαν επίσης 3 ζωγραφιές μεγάλων διαστάσεων που προσέφεραν στα σχολεία της Αστυπάλαιας ως ανάμνηση του ρόλου του νησιού στην εξέλιξή τους. Μεταξύ αυτών, 12 εκπαιδευτικοί εγγράφηκαν για μεταπτυχιακές σπουδές.</p>



	<p>17 μαθητές λυκείου συμμετείχαν εθελοντικά στην έρευνα (εθελοντικά σημαίνει ότι οι γονείς υπέγραψαν την άδεια). Ανέφεραν και παρουσίασαν τα αποτελέσματα από 110 ερωτηματολόγια (10% του πληθυσμού του νησιού!). Οι μαθητές αναπτύσσουν επίσης πρωτότυπα δημιουργικά έργα που σχετίζονται με θέματα που συζητήθηκαν στις συνεδρίες του συνεδρίου και στην έρευνα 140 αναφορές και εμφανίσεις στα μέσα ενημέρωσης (συμπεριλαμβανομένων 3 ραδιοτηλεοπτικών εκπομπών)</p>
<p>ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ</p>	<p>Νέα τεχνολογία - Οι ανεμογεννήτριες θα εγκατασταθούν σε χώρους αποδεκτούς από τους πολίτες και σε αριθμό αντίστοιχο με τις ανάγκες του νησιού. Οι επαγγελματίες του τουρισμού θεώρησαν και αποδέχθηκαν τις πτυχές του πράσινου τουρισμού και της κυκλικής οικονομίας ως αναπτυξιακά εργαλεία Το πιλοτικό σχέδιο ηλεκτροκίνησης υποστηρίχθηκε τέλεια από την ανάγκη βιώσιμης κινητικότητας και τις πολιτικές που πρέπει να εγκριθούν από τις τοπικές αρχές. Σε εθνικό επίπεδο, ο δημόσιος διάλογος της Αστυπάλαιας με τους πολίτες έγινε μια επιτυχημένη περίπτωση για τους αξιωματούχους και τα συμβούλια των Δήμων (σήμερα, δύο χρόνια μετά, θεωρείται ως ένα από τα πιο επιτυχημένα προγράμματα αλλαγής συμπεριφοράς των πολιτών που υλοποιήθηκαν σε τοπικό επίπεδο).</p>
<p>ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΑΘΗΣΗΣ Ή ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ</p>	<p>Κάθε δήμος σε όλη τη χώρα (Ελλάδα) και σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις μπορεί να οργανώσει και να εφαρμόσει τις ίδιες ή παρόμοιες μεθοδολογίες για να αυξήσει το ενδιαφέρον των πολιτών και τη συμμετοχή τους στη λήψη αποφάσεων, προκειμένου να κερδίσει την αποδοχή και να ελαχιστοποιήσει τις αντιδράσεις.</p>
<p>ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ</p>	<p>Περισσότερες πληροφορίες Γραμματεία ECOCITY (info@ecocity.gr) - Δημοτική αρχή Αστυπάλαιας</p>
<p>ΛΕΞΕΙΣ - ΚΛΕΙΔΙΑ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΛΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ</p>	<p>Δημόσιος διάλογος και συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων, άτυπες μέθοδοι πληροφόρησης και μάθησης, περιβαλλοντική εκπαίδευση, αξιοποίηση ΜΜΕ</p>
<p>ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ Ή ΑΛΛΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ</p>	







8. ΚΑΤΑΣΤΑΛΑΓΜΑ ΤΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

Το κεφάλαιο αυτό παρέχει μία σύντομη περιγραφή των εταίρων που συνέλεξαν τα δεδομένα της μαζί με παρουσίαση του πολεοδομικού πλαισίου των περιοχών .

Στόχος είναι η συστηματοποίηση των πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση σε κάθε περιοχή, τις διαφορές και τις ομοιότητες και τις κοινές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι περιοχές αυτές.

Τα ευρήματα αυτά παρέχουν χρήσιμα διδάγματα που θα βοηθήσουν στο σχεδιασμό και την υλοποίηση των παραδοτέων IO2 και IO3.

8.1 Δήμος Abegondo, Ισπανία

8.1.1 Μικρό βιογραφικό



Ο δήμος Abegondo βρίσκεται στην περιοχή της Γαλικίας, βορειοδυτικά της Ισπανίας, 23 χλμ. νότια της πόλης A Coruña. Παρά την εγγύτητά του με την πόλη αυτή, το Abegondo έχει διατηρήσει τον έντονο αγροτικό του χαρακτήρα και τις φυσικές του αξίες, για το λόγο αυτό διακρίθηκε ως Απόθεμα Βιοσφαίρας "Mariñas Coruñesas και Terras do Mandeo" που υιοθετήθηκε από την UNESCO.

Το Transit Project είναι το πρώτο βήμα του δήμου για την αλλαγή της συμπεριφοράς των πολιτών προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας.

Link: <http://abegondo.gal/>

8.1.2 Χαρακτηριστικά της περιοχής

ΤΟ ΑΒΕΓΟΝΔΟ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ	
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ (2020)	5,398 (Ο ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΦΘΙΝΕΙ ΑΡΓΑ)
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (2019)	357 (ΚΥΡΙΩΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ)
ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΑ (2020):	<ul style="list-style-type: none"> 0-15 ΕΤΩΝ: 596 16-64 ΕΤΩΝ: 3,146 65 ΕΤΩΝ: 1,659

Όσον αφορά την πυραμίδα του πληθυσμού, παρατηρείται ότι στην Abegondo η μέση ηλικία είναι πάνω από 50 ετών. Αυτό συνεπάγεται μια κινητικότητα που επικεντρώνεται περισσότερο στον καθημερινό περίπατο με τα πόδια και λιγότερο με ποδήλατο, αν και το ποδήλατο εκτιμάται στην κινητικότητα αναψυχής.

Μορφολογία της περιοχής:

Το Abegondo (83,9 km²) βρίσκεται στον κόλπο του Αρτάμπρου, ένα μεγάλο αμφιθέατρο πάνω από τη θάλασσα, που ανεβαίνει στη στεριά μέσω μιας σειράς λόφων, των οποίων η κορυφή φτάνει έως και τα 600 μέτρα οπότε το έδαφος ανηφορίζει σε ορισμένες περιπτώσεις απότομα με κλίσεις πάνω από 20%.

Το ανάγλυφο είναι το αποτέλεσμα της διαβρωτικής δράσης των ποταμών που διατρέχουν την περιοχή από νότο προς βορρά και που είναι οι ποταμοί Mero, Gobia και Barcés (από ανατολή προς δύση).

Κατά συνέπεια η μορφολογία δεν ευνοεί τη χρήση συμβατικών ποδηλάτων.

Κλίμα:

Το κλίμα είναι τυπικά ωκεάνιο, με άφθονες και επίμονες βροχές για μεγάλο μέρος του έτους, χωρίς ακραίες θερμοκρασίες με εξαίρεση τις λιγότερο κατοικημένες νοτιότερες ηπειρωτικές περιοχές με υψόμετρο άνω των 400 m υψόμετρο, που η θερμοκρασία είναι χαμηλότερη.

Η μέση βροχόπτωση είναι 1.000 mm Η εποχιακή κατανομή του είναι η τυπική του Ατλαντικού: ο Δεκέμβριος, ο Νοέμβριος και ο Μάρτιος είναι οι πιο υγροί μήνες και ο Ιούλιος, ο Αύγουστος και ο Ιούνιος οι πιο ξηροί, με έλλειμμα βροχοπτώσεων το καλοκαίρι μεταξύ 100 και 400 mm.

Γενικά το κλίμα είναι πολύ ήπιο, λόγω της προστατευμένης θέσης της περιοχής από τους επικρατούντες υγρούς ανέμους του νοτιοανατολικού τμήματος και ψυχρούς και ξηρούς ανέμους του βορειοανατολικού τμήματος. Η μέση θερμοκρασία είναι 13,2 °C

Αστικό Περιβάλλον:

Το Abegondo είναι ένας μεταβατικός δήμος μεταξύ μιας παράκτιας αστικής περιοχής και μιας εσωτερικής αγροτικής περιοχής. Χωρίζεται σε δύο τομείς:

- Βορειοδυτικός. Ανήκει στη μητροπολιτική περιοχή της A Coruña. Οι αστικοποιήσεις οφείλονται στις συνδέσεις με τον αυτοκινητόδρομο A6, που αύξησε την προσβασιμότητα και μείωσε χρονικά την απόσταση από την πόλη.
- Νοτιοανατολικός με ανθρώπους με έντονη αγροτική προφορά και οικισμούς μέσα σε φυσικό περιβάλλον δυσκολότερης προσεγγισιμότητας που σχετίζεται με το γεγονός ότι εξυπηρετούνται με δρόμους μικρότερης χωρητικότητας.

8.1.3 Μέσα μεταφορά και υποδομές διαθέσιμες στην περιοχή

Οι επικοινωνίες του Abegondo με το εξωτερικό του δήμου διεξάγονται ουσιαστικά μέσω των αυτοκινητόδρομων, δεδομένου ότι η χρήση του σιδηροδρόμου είναι πολύ μικρή.

Το Abegondo στερείται επιχειρηματικού και εμπορικού δικτύου, επομένως το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού ταξιδεύει καθημερινά έξω από το δήμο για να πάει στη δουλειά, καθώς και για να ψωνίσει ή να ψυχαγωγηθεί

Όσον αφορά τις ενδοδημοτικές μετακινήσεις, οι περισσότερες είναι με σκοπό την εκπαίδευση και υγεία ή για επίσκεψη σε τράπεζα και δημαρχείο. Μετακινήσεις καταγράφονται και προς τους χώρους αναψυχής κοντά στις δύο υφιστάμενες περιοχές φυσικής προστασίας.

Στο πλαίσιο αυτό είναι σημαντικό να τονιστεί η αυξανόμενη χρήση του "Ποδηλατοδρόμου του ποταμού Mero" (9,1 χλμ.) που συνδέει το Abegondo με την πόλη A Coruña. Η επέκτασή του: "Ποδηλατόδρομος της Ειδικής Ζώνης Διατήρησης Abegondo - Καταφύγιο Cecebre" (31,9 χλμ.) βρίσκεται σε εξέλιξη

Η έντονη διασπορά πληθυσμού (132 κέντρα με μέσο όρο 43 άτομα/κέντρο) είναι ο κύριος λόγος που εξηγεί την απουσία ενδοδημοτικών λεωφορείων, επομένως η συλλογική κινητικότητα περιορίζεται στη μητροπολιτική λεωφορειακή γραμμή A Coruña- Ferrol που εξυπηρετεί καθημερινά το δημαρχείο (στον οικισμό San Marcos, 171 άτομα). Ωστόσο, οι έρευνες δείχνουν περιορισμένη χρήση λόγω της χαμηλής συχνότητας των γραμμών: το 70% των κατοίκων δηλώνει ως συχνότητα χρήσης: "σχεδόν ποτέ". Οι ελλείψεις αντισταθμίζονται εν μέρει από επαρκή προσφορά ταξί.

Για τους λόγους αυτούς, οι περισσότεροι κάτοικοι του Abegondo χρησιμοποιούν το ιδιωτικό αυτοκίνητο και, ως εκ τούτου, η αύξηση του στόλου των αυτοκινήτων συνέχισε να προχωράει τα τελευταία χρόνια

Ένας άλλος παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι ότι περίπου το ένα τέταρτο των σπιτιών εμπίπτουν στην κατηγορία της δεύτερης κατοικίας και οι περισσότεροι από τους ιδιοκτήτες τους μένουν στην πόλη και τις κατοικούν τους καλοκαιρινούς μήνες, αναζητώντας καλή προσεγγισιμότητα της ακτής και των κοντινών αστικών κέντρων.

Ο "Δρόμος προς το Σαντιάγο", γνωστός ως αγγλικός δρόμος, διέρχεται από 18 δημοτικές κοινότητες (συμπεριλαμβανομένου του Abegondo, βλ. παράρτημα 05). Αυτό το ιστορικό μονοπάτι οφείλει το όνομά του στους προσκυνητές από την Ιρλανδία, τη Μεγάλη Βρετανία και άλλες χώρες της Βόρειας Ευρώπης που κατέπλεαν στα λιμάνια της A Κορούνια και του Φερόλ για να φτάσουν στην πρωτεύουσα της Γαλικίας.



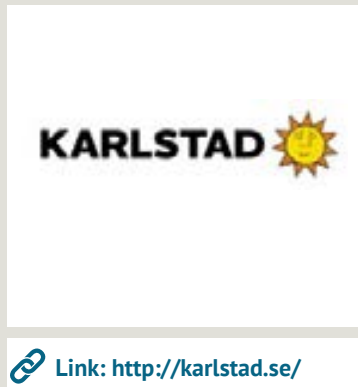
Το μήκος της διαδρομής από το Φερόλ είναι 113,2 χιλιόμετρα και 73,4 χιλιόμετρα από την Α Κορούνια, ενώ υπολογίζεται ότι απαιτούνται 6 και 3 ημέρες για το ταξίδι με τα πόδια, αντίστοιχα.

Δεν υπάρχει διαθεσιμότητα υπηρεσιών κοινής χρήσης ποδηλάτων (παραδοσιακών, ηλεκτρικών) ή ηλεκτρικών σκούτερ.

Σε γενικές γραμμές, οι δρόμοι δεν έχουν σταθεροποιημένο έρεισμα (ή πεζοδρόμια) και δεν είναι ασφαλείς για πεζούς και ποδήλατα.

8.2 Δήμος Karlstad, Σουηδία

8.2.1 Μικρό βιογραφικό



Το Karlstad είναι μια επίπεδη και φιλική προς τα ποδήλατα πόλη, το μεγαλύτερο μέρος της οποίας απέχει λιγότερο από πέντε χιλιόμετρα από την κεντρική πλατεία. Υπάρχει ένα μεγάλο δίκτυο ποδηλατοδρόμων που συνδέει τις συνοικίες της πόλης τόσο με το κέντρο όσο και μεταξύ τους. Συνολικά, ο δήμος διαθέτει περίπου 25 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων. Το Karlstad βρίσκεται σε ένα τμήμα ποταμού με πολλά νερά και αρκετοί από τους ποδηλατόδρομους βρίσκονται κατά μήκος των κλάδων του Klarälven. Το ποδήλατο είναι ένας πολύ καλός τρόπος για τις αστικές μετακινήσεις, για όσους ζουν ή επισκέπτονται το Karlstad. Όταν αυξάνεται η χρήση του ποδηλάτου, προάγεται τόσο το περιβάλλον όσο και η δημόσια υγεία.

Link: <http://karlstad.se/>

Συμβάλλει επίσης σε ένα Karlstad με λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση και θόρυβο και καλύτερη ποιότητα αέρα. Η ποδηλασία αυξάνεται στο Karlstad, χάρη στις προσπάθειες για ασφαλέστερη και πιο λειτουργική χρήση του ποδηλάτου - ανεξάρτητα από την εποχή.

8.2.2 Χαρακτηριστικά της περιοχής

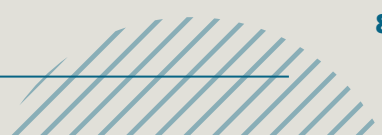
KARLSTAD ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ
<ul style="list-style-type: none"> • 95,000 ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΣΤΟ KARLSTAD • 140,000 ΣΤΗΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ KARLSTAD • 280 000 ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΣΤΗΝ ΚΟΜΗΤΕΙΑ VARMLAND, ΟΙ ΜΙΣΟΙ ΜΕΝΟΥΝ ΕΝΤΟΣ 25 ΚΜ ΑΠΟ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥ KARLSTAD
<ul style="list-style-type: none"> • 16,000 ΦΟΙΤΗΤΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • 30,000 ΝΕΕΣ ΟΙΚΙΕΣ ΤΟ 2050 ΣΤΟ KARLSTAD
<ul style="list-style-type: none"> • ΤΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΜΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΤΟ 2014 ΗΤΑΝ 59%

Το Karlstad βρίσκεται στο δέλτα του ποταμού Klarälvens στη βόρεια όχθη της λίμνης Vänern, μεταξύ Στοκχόλμης και Όσλο. Ο Δήμος Karlstad έχει πάνω από 94.000 κατοίκους και περισσότεροι από 140.000 άνθρωποι ζουν στην μητροπολιτική περιοχή.

Το Karlstad είναι η πρωτεύουσα της κομητείας Värmland και υπάρχουν υπηρεσίες και δραστηριότητες για ολόκληρη την περιοχή Karlstad που αποτελείται από το Karlstad και τους τέσσερις δήμους Forshaga, Grums, Hammarö και Kil. Μαζί έχουν λίγο περισσότερο από 280 000 κατοίκους.

Η μητροπολιτική περιοχή

Ο μισός πληθυσμός της κομητείας ζει σε ακτίνα 25 χιλιομέτρων από το κέντρο του Karlstad. Η πληθυσμιακή πυκνότητα στην περιοχή του Karlstad είναι εφάμιλλη των κεντροευρωπαϊκών. Για την ανάπτυξη της περιφερειακής οικονομίας με κεντρική πόλη το Karlstad αποτελούν οι ασφαλείς και αποτελεσματικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων σημαντική προϋπόθεση. Οι τοπικές και περιφερειακές μετακινήσεις πραγματοποιούνται κυρίως προς το Karlstad ως την κεντρική πόλη της κομητείας. Τα τελευταία δέκα χρόνια, οι συνολικές μετακινήσεις εντός της κομητείας αυξήθηκαν κατά 15 %. Αυτή η εξέλιξη θέτει αυξημένες απαιτήσεις για τις υποδομές και το εύρος των ελκυστικών λύσεων μετακίνησης.



Αύξηση της κυκλοφορίας

Περίπου το 72% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο Karlstad προέρχεται από τις μεταφορές. Είναι ο τομέας που παράγει τις περισσότερες εκπομπές εντός των γεωγραφικών ορίων του. Οι μεταφορές επιβατικών αυτοκινήτων ευθύνονται για το 64% αυτών των εκπομπών, ενώ τα λεωφορεία και τα φορτηγά μαζί για το 31%.

Από το 2010, η συνολική κυκλοφορία στο Karlstad αυξήθηκε κατά 10,3% παρά τη μείωση του μεριδίου χρήσης του αυτοκινήτου. Ο κύριος λόγος γι' αυτό είναι ότι ο ρυθμός αύξησης του αριθμού των αυτοκινήτων ήταν ταχύτερος από την εξέλιξη του πληθυσμού. Η αυξημένη κυκλοφορία είναι αντιπαραγωγική, και καθώς αυξάνονται τα μπουτιλιαρίσματα, η προσβασιμότητα επιδεινώνεται όχι μόνο για τους οδηγούς αυτοκινήτων αλλά και για τους άλλους χρήστες.

Προκειμένου να επιτευχθούν οι κλιματικοί στόχοι του δήμου Karlstad και να αναπτυχθεί το Karlstad, πρέπει να ενταθούν περαιτέρω οι δράσεις για τη βιώσιμη κινητικότητα. Αυτό σημαίνει ένα πιο ισορροπημένο σύστημα κυκλοφορίας, όπου το ποσοστό των ανθρώπων που περπατούν, κάνουν ποδήλατο και ταξιδεύουν με τα μέσα συλλογικής μεταφοράς αυξάνεται και η κυκλοφορία των αυτοκινήτων δεν αυξάνεται με τον σημερινό ρυθμό.

Πύκνωση και νέες υποδομές:

Το Karlstad είναι μια ταχέως αναπτυσσόμενη περιοχή, αλλά η έκταση του δήμου είναι περιορισμένη και μέχρι το 2050 πρέπει να δημιουργηθεί χώρος για 20.000 - 30.000 νέες κατοικίες. Στα κεντρικά τμήματα νότια του κεντρικού σταθμού του Karlstad, βρίσκονται σε εξέλιξη διάφορα έργα πυκνώσης, όπου αναπτύσσονται περίπου 2.000 νέες κατοικίες σε περιοχές που υπάρχουν ήδη κατοικίες, υπηρεσίες και χώροι εργασίας. Σήμερα, περισσότεροι από 10.000 άνθρωποι εργάζονται στον τομέα του εμπορίου, της υγειονομικής περίθαλψης και των υπηρεσιών και θα γίνουν περισσότεροι. Προκειμένου να δημιουργηθούν καλύτερες κυκλοφοριακές ροές και συνθήκες για βιώσιμες μετακινήσεις, θα κατασκευαστεί κατά την περίοδο 2020-2025 ένα νέο κέντρο κινητικότητας, η σύνδεση Viken ώστε αποσυμφορηθεί το κέντρο της πόλης από τις οδικές και συγκοινωνιακές υποδομές. Ωστόσο αν συνεχίσουμε να μετακινούμαστε με τον ίδιο τρόπο στο μέλλον, το κυκλοφοριακό σύστημα δεν θα λειτουργεί και η λειτουργικότητα όλων των τρόπων κυκλοφορίας θα μειωθεί. Πρέπει περισσότεροι άνθρωποι να επιλέγουν το τρένο, τα λεωφορεία, το ποδήλατο και το περπάτημα.

Το ένα τρίτο όλων των μετακινήσεων μέχρι 3 χιλιόμετρα στο Karlstad γίνονται με αυτοκίνητο και περισσότερες από τις μισές από όλες τις μετακινήσεις τριών έως πέντε χιλιομέτρων γίνονται επίσης με αυτοκίνητο. Αν διευκολυνθεί η ποδηλασία, το περπάτημα ή η μετακίνηση με λεωφορείο, μπορεί να μειωθεί ο αριθμός των μετακινήσεων μικρού μήκους που γίνονται με αυτοκίνητο. Η τελευταία έρευνα μετακινήσεων στη γεωγραφική περιοχή του δήμου Karlstad έγινε το 2014. Το μερίδιο της χρήσης αυτοκινήτου στο Karlstad μειώθηκε από 65% σε 59% μεταξύ 2004-2014. Κατά την ίδια περίοδο, η χρήση ποδηλάτου αυξήθηκε από 18% σε 24% και η μετακίνηση με λεωφορείο από 7% σε 9% ως προς το μερίδιο των συνολικών μετακινήσεων.

Γενικοί στόχοι στο Στρατηγικό Σχέδιο του δήμου Karlstad

Το Karlstad πρέπει να είναι ένας δήμος χωρίς ορυκτά καύσιμα και περιβαλλοντικά "έξυπνος" Προκειμένου να συμβάλει στην επίτευξη των παγκόσμιων κλιματικών στόχων, το Karlstad θα προσπαθήσει να γίνει ένας δήμος χωρίς ορυκτά καύσιμα μέσα σε λίγες δεκαετίες. Το Karlstad θα είναι επίσης ένας δήμος που είναι καινοτόμος και χρησιμοποιεί έξυπνες λύσεις για τον περιορισμό των επιπτώσεων στο κλίμα.

Σύνδεσμοι:

- Στρατηγικό Σχέδιο

<https://karlstad.se/Kommun-och-politik/Kommunens-organisation/Kommunens-styrdokument/Strategisk-plan/>

- Vikenförbindelsen (Σύνδεση Viken)

<https://karlstad.se/karlstadvaxer/projekt/vikenforbindelsen---forbattrad-framkomlighet/>



8.2.3 Μέσα μεταφορά και υποδομές διαθέσιμες στην περιοχή

Ποδήλατο

Το Karlstad είναι μια επίπεδη και φιλική προς το ποδήλατο πόλη και το μεγαλύτερο μέρος της απέχει λιγότερο από πέντε χιλιόμετρα από την κεντρική πλατεία. Υπάρχει ένα μεγάλο δίκτυο ποδηλατοδρόμων που συνδέει τις συνοικίες της πόλης τόσο με το κέντρο της πόλης όσο και μεταξύ τους. Συνολικά, υπάρχουν περίπου 250 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων σε ολόκληρο τον δήμο. Το Karlstad βρίσκεται σε ένα δέλτα ποταμού με πολλά νερά και αρκετοί από τους ποδηλατόδρομους κινούνται κατά μήκος των γραφικών κλάδων του ποταμού Klarälven. Το Karlstad ανακηρύχθηκε η καλύτερη πόλη για ποδήλατο στη Σουηδία το 2018, το 2019 και το 2020.

Συλλογικά μέσα μεταφοράς

Οι δημόσιες συγκοινωνίες αποτελούνται από ένα σύστημα με οκτώ γραμμές κορμού υψηλής συχνότητας και τρεις γραμμές κέντρου τοπικής εξυπηρέτησης. Επιπλέον, υπάρχουν επτά ειδικές γραμμές που αφορούν κυρίως τους μαθητές και τέσσερις γραμμές χόκεϊ που εκτελούνται σε ώρες και διαδρομές για την εξυπηρέτηση αναγκών των εντός έδρας αγώνων της Färjestad BK. Η βασική περίοδος των δρομολογίων κυμαίνεται από 10 έως 20 λεπτά κατά τη διάρκεια της ημέρας, με χαμηλότερη συχνότητα τα βράδια και τα Σαββατοκύριακα. Στο Karlstad, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες υπάρχει επίσης θαλάσσια συγκοινωνία στο ποτάμι και προς γειτονικούς δήμους. Η σιδηροδρομική γραμμή Värmlandsbanan έχει επίσης μεγάλη κυκλοφορία. Μέσω του ενεργού έργου υποδομής "Τρένα στην ώρα τους" κατασκευάζονται νέες πλατφόρμες στον κεντρικό σταθμό του Karlstad, καθώς και ένα νέο κέντρο κινητικότητας μεταξύ 2020-2025.

Karlstadstråket - BRT (Λεωφορειακό Σύστημα Ταχείας Εξυπηρέτησης)

Καθώς η πόλη αναπτύσσεται, δίνεται προτεραιότητα στους πεζούς, τους ποδηλάτες και τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Μια γρήγορη γραμμή λεωφορείων με πυκνότερα δρομολόγια που διασχίζει την πόλη τροφοδοτεί πιο βιώσιμες μετακινήσεις και τη συνεχιζόμενη αστική ανάπτυξη. Τα ηλεκτρικά λεωφορεία που θα κυκλοφορούν στη διαδρομή θα παράγουν λιγότερο θόρυβο βελτιώνοντας το αστικό περιβάλλον.

Η κυκλοφορία σχεδιάζεται με βάση την αρχή "το λεωφορείο έχει προτεραιότητα" ώστε να γίνει το λεωφορείο πιο ανταγωνιστικό σε σχέση με το αυτοκίνητο. Οι έρευνες δείχνουν ότι πολλοί άνθρωποι επιλέγουν ήδη να πάρουν το λεωφορείο για το κέντρο της πόλης Karlstad, αλλά μπορεί να γίνουν περισσότεροι. Ο χρόνος μετακίνησης είναι σημαντικό κριτήριο για πολλούς και τα μέσα συλλογικής μεταφοράς πρέπει να έχουν μεγαλύτερη κάλυψη και προτεραιότητα στις διασταυρώσεις.

Η φιλοδοξία είναι ότι η γραμμή θα επεκταθεί σταδιακά, ώστε να εκτείνεται από το Πανεπιστήμιο στα ανατολικά μέχρι το εμπορικό κέντρο Bergvik στα δυτικά.

Κοινή χρήση αυτοκινήτων

Ο Δήμος Karlstad εργάζεται για τη βελτίωση των συνθηκών για τους διαχειριστές κοινής χρήσης αυτοκινήτων. Πρόκειται για την εκμίσθηση χώρων στάθμευσης σε σχετικές εταιρείες. Επί του παρόντος υπάρχουν δύο εμπορικές υπηρεσίες κινητικότητας.

Solacykeln (Το ποδήλατο του ήλιου) - Το καλοκαίρι

Το Karlstad διαθέτει εδώ και πολλά χρόνια ένα σύστημα δωρεάν ενοικίασης/δανεισμού ποδηλάτων με στελεχωμένο σταθμό ενοικίασης στη Βιβλιοθήκη Karlstad - Solacykeln. Το ποδήλατο του ήλιου λειτουργεί ως έργο της μονάδα Sola του Τμήματος Αγοράς Εργασίας και Κοινωνικών Υπηρεσιών. Λόγω της θέσης του σταθμού ενοικίασης, τα ποδήλατα σήμερα δεν μπορούν να θεωρηθούν ως συμπλήρωμα των δημόσιων μεταφορών και να χρησιμοποιηθούν για τη συνέχιση μιας διαδρομής ενός επιβάτη των μέσων αυτών με ποδήλατο. Ωστόσο το έργο εκπληρώνει μια λειτουργία για τους τουρίστες που θέλουν να ανακαλύψουν το Karlstad με ποδήλατο..

Ηλεκτρικά πατίνια

Από το καλοκαίρι του 2021, μια εμπορική εταιρεία θα προσφέρει ηλεκτρικά πατίνια προς ενοικίαση στο κέντρο του Karlstad

Ανάπτυξη συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων

Κατά τη διάρκεια του φθινοπώρου του 2021 και του 2022, ο Δήμος Karlstad, μαζί με την Περιφέρεια Värmland και τον Δήμο Arvika, έχει προγραμματίσει να πραγματοποιήσει ένα πιλοτικό έργο για ένα σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων δίπλα στους σιδηροδρομικούς σταθμούς σε κάθε τοποθεσία. Το σύστημα χρηματοδοτείται στο πλαίσιο του έργου της ΕΕ Stronger Combined. Σκοπός του συστήματος είναι να διευκολύνει ολόκληρη την αλυσίδα μετακινήσεων και να καταστήσει τις δημόσιες μεταφορές πιο ελκυστικές.

8.3 Ένωση Pedemontana Parmense, Ιταλία

8.3.1 Μικρό βιογραφικό



Η UPP βρίσκεται στη Βόρεια Ιταλία και αποτελείται από 5 δήμους που ανήκουν στην επαρχία της Πάρμας: Collecchio, Felino, Montechiarugolo, Sala Baganza και Traversetolo. Εκτείνεται σε μια έκταση 230 τετραγωνικών χιλιομέτρων όπου ζουν περισσότεροι από 50.000 κάτοικοι. Βρίσκεται επίσης στην καρδιά της λεγόμενης "Κουιάδας Τροφίμων", διάσημης σε όλο τον κόσμο για τα προϊόντα γαστρονομίας όπως το ζαμπόν Πάρμας, το τυρί Parmigiano Reggiano και το σαλάμι Felino. Κάθε δήμος προωθεί τη βιώσιμη κινητικότητα μέσω της υλοποίησης και συντήρησης ποδηλατοδρόμων-πεζοδρόμων και υποδομών ηλεκτρικής φόρτισης.

www.unionepedemontana.pr.it

Η UPP διαδραματίζει συντονιστικό ρόλο επίσης μέσω της προώθησης πιλοτικών έργων, που απευθύνονται ιδίως σε εργαζόμενους για τη μετακίνηση από το σπίτι στη δουλειά, και μεταξύ των δημοσίων υπαλλήλων παρέχοντας ηλεκτρικά ποδήλατα για χρήση στα εργασιακά τους καθήκοντα.

8.3.2 Χαρακτηριστικά της περιοχής

UPP ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ	
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	54.637
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	4.400

Η οικονομία βασίζεται κυρίως σε μικρές και μεσαίες βιοτεχνικές και βιομηχανικές δραστηριότητες που δραστηριοποιούνται στον αγροδιατροφικό τομέα. Πράγματι, η UPP βρίσκεται στην αγροδιατροφική περιοχή που ονομάζεται Κουιάδα Τροφίμων, τόπος παραγωγής γνωστών προϊόντων όπως το Prosciutto di Parma και το Parmigiano Reggiano.

Ο αριθμός των εταιρειών του κατασκευαστικού τομέα είναι σημαντικός, καθώς και στον τομέα της μεταποίησης. Η γεωργία αποτελεί τον τρίτο μεγαλύτερο οικονομικό τομέα.

ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΑ	
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	54.637
ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ	45,2
ΜΕΣΟΣ ΜΕΓΕΘΟΣ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΩΝ	2,29 ΑΝΘΡΩΠΟΙ

Ο πληθυσμός αυξάνεται, λόγω του μεταναστευτικού ισοζυγίου και των ανθρώπων που μετακινούνται από την Πάρμα (κύρια πόλη της περιοχής), για καλύτερη ποιότητα ζωής στα περίχωρα της πόλης.

Μορφολογία του εδάφους

Η επικράτεια της UPP βρίσκεται νότια της πόλης της Πάρμας, μεταξύ λόφων και πεδιάδας, και οι αγροτικές περιοχές αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος της.



Κλίμα

Το κλίμα της περιοχής είναι ηπειρωτικό και χαρακτηρίζεται από θερμά καλοκαίρια και σκληρούς χειμώνες. Οι βροχοπτώσεις κατανέμονται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με υψηλές ημερήσιες τιμές βροχόπτωσης τους μήνες Ιούνιο και Οκτώβριο, ενώ οι χαμηλότερες τιμές εντοπίζονται μεταξύ Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου και Σεπτεμβρίου-Οκτωβρίου. Οι μέγιστες θερμοκρασίες (+ 33°C) παρατηρούνται τον Ιούλιο-Αύγουστο, ενώ οι ελάχιστες θερμοκρασίες (- 10°C) τον Ιανουάριο, με πολύ έντονες διακυμάνσεις της θερμοκρασίας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Πολεοδομικό πλαίσιο

Η επικράτεια της UPP εκτείνεται 230 τ.χλμ. νότια της πρωτεύουσας Πάρμας και χωρίζεται σε 5 δήμους: Collecchio, Sala Baganza, Felino, Traversetolo και Montechiarugolo. Κάθε δήμος χωρίζεται σε πολλά χωριά.

8.3.3 Μέσα μεταφορά και υποδομές διαθέσιμες στην περιοχή

Δίκτυο συλλογικών μεταφορών (λεωφορείο, τρένο)

Οι 5 δήμοι συνδέονται με την Πάρμα με λεωφορειακές γραμμές. Οι γραμμές εξυπηρετούν μόνο το 20% των συνολικών μεταφορών και οι χρήστες είναι κυρίως μαθητές που πηγαίνουν στην Πάρμα, όπου υπάρχουν τα περισσότερα λύκεια.

Τα λεωφορεία διαχειρίζεται μια ιδιωτική εταιρεία, η TEP Spa, με διαφορετική ημερήσια συχνότητα δρομολογίων τις καθημερινές και τις αργίες.

Σιδηροδρομικός σταθμός υπάρχει μόνο στο Collecchio (με μια δεύτερη στάση μια φορά την ημέρα στο χωριό Ozzano) και συνδέει κυρίως την πόλη με την Πάρμα.

Κυκλοφορία

Η UPP επηρεάζεται από σημαντικό όγκο διαμπερούς κυκλοφορίας, που συγκεντρώνεται κυρίως στους 2 περιφερειακούς δρόμους. Η μετακίνηση για εργασία είναι ο κύριος σκοπός μετακίνησης.

Διαθεσιμότητα υποδομών βιώσιμης κινητικότητας

Στην επικράτεια της Ένωσης υπάρχουν περίπου 50 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων, οι οποίοι αναπτύσσονται κυρίως στην αστικοποιημένη περιοχή. Άλλα 10 χλμ. βρίσκονται υπό κατασκευή ή σχεδιασμό.

Μόνο οι δήμοι Sala Baganza και Felino συνδέονται άμεσα με ποδηλατόδρομο. Μία νέα υποδομή βρίσκεται υπό κατασκευή που θα συνδέει τη Sala B. και το Collecchio.

Οι συνδέσεις μεταξύ των διαφόρων χωριών της περιοχής θα υλοποιηθούν επίσης στο εγγύς μέλλον (για παράδειγμα στο Felino και στο Montechiarugolo).

Δεν υπάρχουν διαθέσιμες υπηρεσίες κοινής χρήσης ποδηλάτων (συμβατικά ή ηλεκτρικά) ή ηλεκτρικών σκούτερ.

Έχει προγραμματιστεί η εγκατάσταση σταθμών ηλεκτρικής φόρτισης οχημάτων σε διάφορα σημεία της επικράτειας.

8.4 Δήμος Imola, Ιταλία

8.4.1 Μικρό βιογραφικό



[Rete civica del comune di Imola - Comune di Imola](#)

Με την πάροδο των ετών, ο Δήμος Ίμολα δημιούργησε ένα δίκτυο 100 χιλιομέτρων ποδηλατοδρόμων που συνδέει όλες τις συνοικίες μεταξύ τους και με το ιστορικό κέντρο, ώστε να γίνει μία πόλη των 15 λεπτών. Τα τελευταία δύο χρόνια έχει αναπτύξει μια μεγάλης κλίμακας αστική στρατηγική που επικεντρώνεται στους ποδηλατόδρομους και τις περιοχές πρασίνου, είτε πρόκειται για αστικά πάρκα, είτε για σειρές δέντρων, είτε για αναδασωτές περιοχές, είτε για περιοχές που προκύπτουν από το οδικό δίκτυο, ώστε να οριστεί μια συνεχής αστική πράσινη υποδομή που εκτός από λειτουργία αστικής σύνδεσης, έχει σημασία οικολογική, αισθητική (ως τοπίο) και κλιματικής προσαρμογής.

Τα τελευταία χρόνια, έχει εντοπιστεί ότι πρέπει να αναπτυχθεί η βιώσιμη κινητικότητα στις διαδρομές από το σπίτι στη δουλειά ή στο σχολείο. Αποφασίστηκε η ενεργοποίηση συμμετοχικών διαδικασιών που θέτουν στο επίκεντρο τους υπεύθυνους κινητικότητας των εταιρειών, για το πρώτο, και τα σχολεία, τις ενώσεις και την Ausl (τοπική υπηρεσία υγείας) για το δεύτερο. Και οι δύο αυτοί τομείς υποστηρίζονται από εκστρατείες επικοινωνίας.

8.4.2 Χαρακτηριστικά της περιοχής

Η Ίμολα είναι μια ιταλική πόλη 69885 κατοίκων που εκτείνεται σε μια έκταση 205,02Km². Είναι ο μεγαλύτερος σε έκταση δήμος της μητροπολιτικής περιοχής της Μπολόνια και ο δεύτερος σε πληθυσμό μετά την Μπολόνια. Είναι η διοικητική έδρα της Νέας Επαρχίας της Ίμολα που ενώνει 10 δήμους από την πεδιάδα μέχρι τους λόφους. Η Ίμολα βρίσκεται στη Ρομάνια, κατά μήκος της Via Emilia, στο σημείο όπου η κοιλάδα των Απεννίνων του ποταμού Santerno εκβάλλει στην κοιλάδα του Πόου. Η περιοχή του δήμου είναι ως επί το πλείστον επίπεδη, εκτός από μια λοφώδη λωρίδα στο νότιο τμήμα.

Είναι μια πόλη που χαρακτηρίζεται από έντονη παρουσία χώρων πρασίνου. Φιλοξενεί τον Πόλο Αειφορίας του Πανεπιστημίου της Μπολόνια με μεταπτυχιακό πρόγραμμα στη βιώσιμη κινητικότητα και την πίστα αγώνων Autodromo Enzo e Dino Ferrari, η οποία, μέσω του Imola Living Lab, αναπτύσσει στρατηγικές που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα

8.4.3 Μέσα μεταφορά και υποδομές διαθέσιμες στην περιοχή

Ο Δήμος της Ίμολα διαθέτει δίκτυο ποδηλατοδρόμων μήκους 100 χιλιομέτρων. Οι ποδηλατόδρομοι είναι τόσο εσωτερικοί στην πόλη όσο και εξωτερικοί για να συνδέουν τις δημοτικές ενότητες με το κέντρο της πόλης και μεταξύ τους. Συγκεκριμένα, ο ποδηλατόδρομος Santerno, αποτελεί μέρος της Bicipolitana της μητροπολιτικής πόλης της Μπολόνια, έχει μήκος 44χλμ. και συνδέει 6 δήμους από την πεδιάδα μέχρι το λόφο.

Ο Δήμος διαθέτει σιδηροδρομικό σταθμό που συνδέεται με το δίκτυο ποδηλατοδρόμων, ο οποίος τα τελευταία χρόνια λειτουργεί όλο και περισσότερο ως κόμβος συνδυασμένων μεταφορών.

Το δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών διαθέτει 4 λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τόσο τις γειτονιές όσο και τη βιομηχανική περιοχή.

Ο Δήμος είναι εξοπλισμένος με:

- μια υπηρεσία κοινής χρήσης ποδηλάτων με 150 ποδήλατα, 100 συμβατικά και 50 ηλεκτρικά.
- μια υπηρεσία κοινής χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων με 10 αυτοκίνητα με κάλυψη και στην Μπολόνια και στο αεροδρόμιο της Μπολόνια.



8.5 Περιφέρεια Αττικής, Ελλάδα

8.5.1 Μικρό βιογραφικό του ECOCITY



[Rete civica del comune di Imola - Comune di Imola](#)

Μη Κυβερνητικός, μη κερδοσκοπικός οργανισμός που επικεντρώνεται στο αστικό περιβάλλον. Διοικείται από τα μέλη της και εθελοντές από τους επιστημονικούς τομείς, επιχειρήσεις, μέσα ενημέρωσης. Ιδρύθηκε στην Αθήνα το 2004 και διαθέτει τμήματα σε Θεσσαλονίκη και Πάτρα. Διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο με σύμβουλο την επιστημονική επιτροπή. Κύριες δραστηριότητες είναι οι ετήσιες εκστρατείες και εκδηλώσεις, δημόσιοι διάλογοι, έργα-προγράμματα, χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ, φόρουμ και συνέδρια σχετικά με όλες τις πτυχές της αστικής βιωσιμότητας που αφορούν τον αέρα (ατμοσφαιρική ρύπανση και δημόσια υγεία), νερό, κατασκευές (ανάπτυξη και πολεοδομία), ενέργεια, μεταφορές (βιώσιμη κινητικότητα), διαχείριση αποβλήτων, κυκλική οικονομία και ανθεκτικότητα.

Είναι ενεργό μέλος των 6 μεγαλύτερων ευρωπαϊκών και διεθνών ΜΚΟ: EEB, T&E, PAN EUROPE, EKO ENERGY, ECOS, MIO/ECSD

8.5.2 Χαρακτηριστικά της περιοχής

Η ΑΤΤΙΚΗ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ	
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΠΕΡΙΠΟΥ 3,8 ΕΚ.
ΕΚΤΑΣΗ	3,8 Τ. ΧΛΜ.

Η μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας (Περιφέρεια Αττικής) περιλαμβάνει τη λειτουργικά αστική περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθήνα - Πειραιάς (αποτελούμενο από τις δύο αυτές πόλεις, τις πυκνές επεκτάσεις τους και την αραιοκατοικημένη ζώνη μετακίνησης), η οποία έχει καλύψει τη χερσόνησο της Αττικής στα δυτικά του Αιγαίου και ορισμένα νησιά του Σαρωνικού κόλπου μεταξύ Αττικής και Πελοποννήσου.

Η Περιφέρεια Αττικής είναι χωρισμένη σε 8 Περιφερειακές Ενότητες:

- Περιφερειακή Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών που καλύπτει τον ιστορικό αστικό πυρήνα της Αθήνας, ο οποίος είναι πυκνοκατοικημένος από την περίοδο του Μεσοπολέμου. Σήμερα 1 εκατομμύριο άνθρωποι ζουν σε αυτή την Περιφερειακή Ενότητα, η οποία είναι μια από τις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές της Ευρώπης (περίπου 12000 κάτοικοι ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο).
- Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά που καλύπτει τον ιστορικό αστικό πυρήνα του Πειραιά. 0,4 εκ. άνθρωποι ζουν σε αυτή την Περιφερειακή Ενότητα, η οποία είναι επίσης εξαιρετικά πυκνοκατοικημένη (8900 κάτοικοι ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο).
- Περιφερειακή Ενότητα Βόρειου, Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού και Περιφερειακή Ενότητα Νότιου Τομέα Αθηνών. Αυτές οι 3 Υποπεριοχές καλύπτουν τις πυκνοκατοικημένες επεκτάσεις του ιστορικού πυρήνα κατά τη διάρκεια του 20ου αιώνα. Η πληθυσμιακή πυκνότητα κυμαίνεται μεταξύ 4200 και 7600 κατοίκων/τ.χλμ.) Σε αυτές τις 3 Περιφερειακές Ενότητες ζουν περίπου 1,5 εκατομμύρια άνθρωποι. Οι παραπάνω 5 Περιφερειακές Ενότητες αποτελούν την πυκνοκατοικημένη "πόλη" της ευρύτερης Αθήνας με πληθυσμό 3 εκατ. κατοίκους σε μια έκταση 414,6 τ.χλμ.
- Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής και Περιφερειακή Ενότητα Δυτικής Αττικής. Αυτές οι Περιφερειακές Ενότητες καλύπτουν η πρώτη την αραιοκατοικημένη ζώνη μετακινήσεων της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και η δεύτερη τις πόλεις της Δυτικής Αττικής και τις επεκτάσεις τους (0,7 εκ. πληθυσμός και για τις 2 ενότητες).
- Περιφερειακή Ενότητα Νησιών. Περιλαμβάνει τη νήσο Σαλαμίνα κοντά στην Αθήνα που ανήκει στην προαστιακή της και τα υπόλοιπα νησιά του Αργοσαρωνικού και τα Κύθηρα με συνολικό πληθυσμό 50,000.

Οι περιφερειακές ενότητες χωρίζονται περαιτέρω σε πάνω από 60 δήμους.

Η Περιφέρεια Αττικής φημίζεται για το υγιεινό, ξηρό κλίμα με μέση ετήσια διάρκεια ηλιοφάνειας 7 ώρες/ημέρα (μεταξύ των ετών 2000 - 2020). Αυτό κάνει την ποδηλασία ευχάριστη κατά τη διάρκεια του χειμώνα, του φθινοπώρου, της άνοιξης, αλλά είναι αρκετά δύσκολη η χρήση ποδηλάτου μεταξύ 09.00 και 18.00 κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού λόγω των υψηλών θερμοκρασιών.

8.5.3 Μέσα μεταφορά και υποδομές διαθέσιμες στην περιοχή

Οι πυκνοκατοικημένες περιοχές της πόλης της ευρύτερης Αθήνας και ορισμένα πυκνοκατοικημένα προάστια γύρω από τον αστικό πυρήνα που ανήκουν στην Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής και Δυτικής Αττικής εξυπηρετούνται από ένα καλά εδραιωμένο σύστημα δημόσιων μεταφορών που βασίζεται κυρίως σε λεωφορεία, τα οποία καλύπτουν σχεδόν όλες τις περιοχές, αφήνοντας πολύ μικρές ακάλυπτες περιοχές ενδιάμεσα. Το σιδηροδρομικό σύστημα δημόσιων μεταφορών περιλαμβάνει 3 γραμμές μετρό, οι οποίες συνδέουν το κέντρο της Αθήνας με τον Πειραιά και τη Δυτική, τη Βόρεια και τη Νότια Αθήνα.

Το συνολικό μήκος του δικτύου μετρό στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας είναι 67 χλμ.

Στην Περιφερειακή Ενότητα Νότιας Αθήνας έχει κατασκευαστεί ένα συμπληρωματικό δίκτυο τραμ 24 χιλιομέτρων που τη συνδέει με το κέντρο της Αθήνας και τον Πειραιά.

Τέλος, στις πυκνοκατοικημένες περιοχές της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας έχει κατασκευαστεί προαστιακό σιδηροδρομικό δίκτυο 25 χιλιομέτρων.

Αυτό σημαίνει ότι εντός της πυκνοκατοικημένης περιοχής το συνολικό μήκος των μέσων σταθερής τροχιάς (μετρό + τραμ + προαστιακός σιδηρόδρομος) είναι 116 χλμ. σε μια περιοχή 415 τετραγωνικών χιλιομέτρων, που σημαίνει πυκνότητα 0,28 χλμ. σιδηροδρομικού δικτύου ανά τετ. χλμ. Εάν θεωρήσουμε μια περιοχή κάλυψης περίπου 500 μέτρα γύρω από κάθε σιδηροδρομική γραμμή. Αυτό σημαίνει ότι μόνο το 28 % της πυκνοκατοικημένης περιοχής καλύπτεται από ένα σιδηροδρομικό σύστημα ταχείας μεταφοράς που προσφέρει ανταγωνιστικές προς το αυτοκίνητο υπηρεσίες.

Μετά από πιέσεις των ποδηλατικών κοινοτήτων επετράπη η είσοδος των ποδηλάτων στο μετρό και τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Δύο ποδηλάτες έχουν το δικαίωμα να επιβιβάζονται με τα ποδήλατά τους στο τελευταίο βαγόνι κάθε σιδηροδρομικού συστήματος μεταφοράς (μετρό, τραμ, προαστιακός σιδηρόδρομος). Καθώς η ταχύτητα του ποδηλάτου είναι τρεις φορές μεγαλύτερη από την ταχύτητα του περπατήματος, θα μπορούσαν να καλυφθούν τρεις φορές περισσότερες περιοχές αν οι επιβάτες έφταναν με ποδήλατο στους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Αυτό σημαίνει ότι σχεδόν κάθε περιοχή στην πυκνοδομημένη ευρύτερη Αθήνας με πληθυσμό 3 εκατομμυρίων, πιο συγκεκριμένο το $3 \times 28 \% = 84 \%$ της έκτασης της ευρύτερης Αθήνας θα βρισκόταν στη ζώνη εμβέλειας των σιδηροδρομικών σταθμών εάν η πρόσβαση γινόταν με ποδήλατο.

Οι δρόμοι της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, λόγω της εξαιρετικά υψηλής πυκνότητας δραστηριοτήτων, πλήττονται από συμφόρηση και οι οδηγοί αυτοκινήτων και οι επιβάτες λεωφορείων είναι αντιμέτωποι με σημαντικές καθυστερήσεις. Πολλοί άνθρωποι χρησιμοποιούν τη μοτοσικλέτα για να φτάσουν στο κέντρο της πόλης και η Αθήνα έχει εξαιρετικά υψηλό μερίδιο μετακινήσεων με μοτοσικλέτες. Το ποδήλατο σε συνδυασμό με τα μέσα σταθερής τροχιάς ή αυτόνομο σε μικρότερες αποστάσεις σαποτελεί μια αξιόπιστη, γρήγορη και βιώσιμη εναλλακτική λύση μετακίνησης στην πυκνοκατοικημένη αστική περιοχή της ευρύτερης Αθήνας.

Η Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής είναι η διοικητική ενότητα των προαστίων της Αθήνας και εν μέρει της Δυτικής Αττικής. Στην πραγματικότητα οι δήμοι των δύο αυτών Ενοτήτων που βρίσκονται κοντά στις πυκνοδομημένες περιοχές (Φυλής, Αχαρνών, Παλλήνης και Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης) αποτελούν σήμερα πυκνοδομημένες αστικές περιοχές εξαιτίας της αστικής εξάπλωσης. Τα προάστια αυτά καλύπτονται κυρίως από τον προαστιακό σιδηρόδρομο, τη γραμμή 3 του μετρό και τη γραμμή του τραμ. Εξυπηρετούνται επίσης από ένα πυκνό τροφοδοτικό δίκτυο λεωφορείων που συνδέει κάθε γειτονιά με το κύριο δίκτυο δημόσιων μεταφορών. Στην Αθήνα, ωστόσο, τα ποδήλατα δεν επιτρέπονται εντός του λεωφορείου.

Τα προάστια στα περίχωρα της Αττικής έχουν ένα ανεπαρκώς ανεπτυγμένο σύστημα δημόσιων μεταφορών που βασίζεται σε μια ιδιωτική εταιρεία λεωφορείων που τα συνδέει με το κέντρο της Αθήνας.



Η περιοχή των 2500 τετραγωνικών χιλιομέτρων της Δυτικής και Ανατολικής Αττικής εξυπηρετείται από τέσσερις γραμμές προαστιακού σιδηροδρόμου. Αυτό σημαίνει ότι στις Περιφερειακές Ενότητες της Δυτικής και Ανατολικής Αττικής δεν είναι πάντα εύκολο να μεταβεί κανείς με το ποδήλατο σε σταθμό μέσων σταθερής τροχιάς.

Στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας λειτουργούν δύο εταιρείες κοινής χρήσης ποδηλάτων που έχουν εγκαταστήσει συστήματα στους δήμους Μαραθώνας, Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης, Αμαρουσίου, Αθηναίων, Παλαιού Φαλήρου, Καλλιθέας, Μοσχάτου-Ταύρου, Αλίμου, Νέας Σμύρνης, Γλυφάδας και Δραπετσώνας-Κερατσινίου στις Περιφερειακές Ενότητες Ανατολικής Αττικής (δύο πρώτες), Βόρειας Αθήνας, Κεντρικής Αθήνας, Νότιας Αθήνας και Πειραιά. Λόγω του γεγονότος ότι λειτουργούν από τους δήμους χωρίς κεντρική περιφερειακή εποπτεία οι χρήστες δεν μπορούν να πάρουν ένα ποδήλατο σε έναν δήμο και να το αφήσουν σε έναν άλλο. Επιπλέον, στους περισσότερους δήμους έχουν εγκατασταθεί πολύ λίγοι σταθμοί κοινής χρήσης ποδηλάτων. Αυτός ο κατακερματισμός καθιστά το σύστημα άχρηστο και σχεδόν όλα τα συστήματα που έχουν εγκατασταθεί έχουν εγκαταλειφθεί λόγω χαμηλής χρήσης.

Οι υψηλές οικιστικές πυκνότητες προκαλούν πίεση στάθμευσης κατά μήκος των περισσότερων δρόμων στον αστικό πυρήνα. Συχνά οι υπεύθυνοι πολιτικής δείχνουν ανοχή απέναντι στην παράνομη στάθμευση. Η πίεση στάθμευσης είναι μια σημαντική απειλή που εμποδίζει την κατασκευή υποδομών ποδηλάτου.

Στην Περιφέρεια Αττικής έχουν κατασκευαστεί 86 χιλιόμετρα ποδηλατικών υποδομών από τους δήμους χωρίς κεντρική περιφερειακή εποπτεία, με εξαίρεση τη διαδρομή Φάληρο - Αθήνα που συνδέει την αστική παραλία της Αθήνας με το κέντρο της πόλης και κατασκευάστηκε από την Περιφερειακή Αρχή. Ως αποτέλεσμα οι υποδομές ενός δήμου δεν συνεχίζονται στον γειτονικό δήμο. Στην Περιφέρεια Αττικής υπάρχει ένα παζλ τοπικών ποδηλατικών δικτύων που εξυπηρετούν τοπικές ανάγκες.

8.6 Διαφορές ανάμεσα στις περιοχές

Το πολεοδομικό πλαίσιο είναι πολύ διαφορετικό στις περιοχές σε ό,τι αφορά:

- τον αριθμό των κατοίκων (συνολικός πληθυσμός), κυμαίνεται από τη μικρή πόλη Abegondo (περίπου 5.000 κάτοικοι) έως τον τεράστιο αριθμό της Αττικής των 3,8 εκατομμυρίων. Στη μέση βρίσκονται το Karlstad (περίπου 95.000), η Imola (περίπου 70.000) και η περιοχή UPP (περίπου 55.000).
- την πυκνότητα πληθυσμού, από την υψηλή πυκνότητα της κεντρικής περιοχής της Αθήνας στη μικρή πυκνότητα του Abegondo.
- το μέγεθος της επιφάνειας των περιοχών, πολύ μεγάλο στο Abegondo σε σύγκριση με τον πληθυσμό και στην Αθήνα, μεσαίο στις υπόλοιπες περιοχές.
- το κλίμα και τον καιρό. Στο Abegondo είναι ωκεάνιο, με άφθονες και συνεχείς βροχές κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους, με μέση θερμοκρασία 13,2°. Στο Karlstad, είναι πολύ κρύο, Στο Karlstad, η μέση θερμοκρασία του ψυχρότερου μήνα (Ιανουάριος) είναι -2,7 °C (27,2 °F), του θερμότερου μήνα (Ιούλιος) είναι 16,8 °C (62,2 °F). Ενώ στο UPP και στην Imola, το κλίμα είναι ηπειρωτικό και χαρακτηρίζεται από θερμά καλοκαίρια και σκληρούς χειμώνες. Στην περιοχή της Αττικής είναι υγιεινό και ξηρό, εκτός από τη θερινή περίοδο που χαρακτηρίζεται από υψηλές θερμοκρασίες.
- το στάδιο εφαρμογής των πολιτικών, στρατηγικών και συγκεκριμένων δράσεων σχεδίων βιώσιμης κινητικότητας.

8.7 Κοινά χαρακτηριστικά των περιοχών

Όσον αφορά τις κοινές πτυχές των περιοχών που θα μπορούσαν να επισημανθούν, παραθέτουμε στη συνέχεια έναν κατάλογο με τις πιο εμφανείς κοινές πτυχές:

- Μικρή διαθεσιμότητα υποδομών ενοικίασης ποδηλάτων και ηλεκτρικών οχημάτων
- Χαμηλή ποδηλατιστικότητα των εξεταζομένων περιοχών
- Οι ποδηλατικές υποδομές δεν είναι αποτελεσματικές και θεωρούνται επικίνδυνες
- Ο καιρός και η απόσταση αποτρέπουν το ποδήλατο

- Μεγάλες αποστάσεις προς τους χώρους εργασίας
- Ανταγωνισμός στο οδικό περιβάλλον μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς

8.8 Κοινές προκλήσεις

Χάρη στα δεδομένα που συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια των ερευνών και σε προηγούμενα δεδομένα που προέρχονται από τοπικές εμπειρίες (όπως στο Karlstad), αλλά και στις συνεντεύξεις που πραγματοποίησαν οι εταίροι με τους ενδιαφερόμενους φορείς κατά τη διάρκεια των εκδηλώσεων στο UPP, καταρτίσαμε έναν κατάλογο κοινών προκλήσεων και οραμάτων για τη βιώσιμη κινητικότητα:

- Δημιουργία ενός πλήρους δικτύου υποδομών ποδηλάτου
- Διασφάλιση της ποιότητας του δικτύου ποδηλάτων
- Μείωση των αποστάσεων μετακίνησης μέσω συντονισμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού
- Παροχή οικονομικών κινήτρων για τη χρήση ποδηλάτων και ηλεκτρικών οχημάτων
- Να γίνουν οι δημόσιες συγκοινωνίες φιλικές προς τους ποδηλάτες
- Διοργάνωση εκστρατειών ευαισθητοποίησης για το ποδήλατο και παροχή ποδηλατικής εκπαίδευσης
- Αξιολόγηση της ασφάλειας οδικών τμημάτων και διασταυρώσεων για τους ποδηλάτες
- Επιλογή ελκυστικών διαδρομών
- Εξασφάλιση της συνέχειας του δικτύου ποδηλάτων μεταξύ διοικητικών συνόρων
- Παροχή ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων
- Παροχή οικονομικών ή λειτουργικών κινήτρων για τη χρήση του ποδηλάτου
- Χρήση των μέσων ενημέρωσης για την προσέγγιση του ευρύτερου κοινού και την ευαισθητοποίηση του
- Εκπαίδευση παιδιών και ενηλίκων σχετικά με τη σημασία της προώθησης της ποδηλασίας
- Παροχή οικονομικών κινήτρων για τους χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων
- Εξασφάλιση πρόσβασης σε υποδομές φόρτισης σε κάθε γειτονιά
- Αξιοποίηση καλών πρακτικών σε ευρωπαϊκές χώρες με υψηλό ποσοστό ποδηλασίας.

9. Παράρτημα

Όλα τα πρότυπα της έρευνας έχουν παραχθεί στο LimeSurvey και είναι διαθέσιμα σε αυτόν τον [σύνδεσμο](#).

Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



ΕΡΓΟ TRANSIT

Μονοπάτια Εκπαίδευσης Ενηλίκων για τη Βιώσιμη Κινητικότητα



UNIONE
PEDEMONTANA
PARMENSE

lepida

KARLSTADS KOMMUN

ecocity

CONCELLO DE
ABEGONDO