

## Πληθαίνουν οι χώρες που «μπαίνουν στο παιχνίδι» της ελεγχόμενης εισόδου στα αστικά κέντρα

2019/06/12 16:21 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Σε μία παγκόσμια προσπάθεια μείωσης των ατμοσφαιρικών ρύπων, αλλά και αποσυμφόρησης των αστικών κέντρων από τα καθημερινά χιλιάδες διερχόμενα οχήματα, οι πόλεις καταφεύγουν όλο και περισσότερο, σε λύσεις όπως αυτή της ελεγχόμενης εισόδου στα κέντρα τους, σύμφωνα με τον Σύνδεσμο Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Ελλάδος (ΣΕΑΑ).

Όπως τονίζει ο Σύνδεσμος, το 70-80% των Ευρωπαίων μένει στα αστικά κέντρα, με συνέπεια τη συμφόρηση των δρόμων τους από αυτοκίνητα και συνεπώς την επιβάρυνση της ατμόσφαιρας και άρα της υγείας από την κυκλοφορία και τα πολύωρα μποτιλιαρίσματα.

### Διεθνή παραδείγματα

Η **Σιγκαπούρη**, υπήρξε πρωτοπόρος στην ελεγχόμενη είσοδο από το 1975, όταν ξεκίνησε ένα τέτοιο μέτρο, το οποίο εφαρμόστηκε έπειτα από ανοιχτό διάλογο με τους κατοίκους των αστικών κέντρων, όταν και οι ίδιοι αποφάσισαν πως χανόταν περισσότερος χρόνος και χρήμα από τις καθημερινές καθυστερήσεις στην κίνηση. Η κίνηση στους δρόμους μειώθηκε κατά -44% και 10 χρόνια αργότερα, παρόλη την αύξηση των κατοίκων, των αυτοκινήτων αλλά και του εργατικού δυναμικού στο κέντρο, η μείωση παρέμεινε σε αρκετά υψηλά επίπεδα -31%. (ICCT 2010, congestion charging challenges and opportunities)

Μία πόλη, σύγχρονο πρότυπο στο θέμα της ελεγχόμενης εισόδου, είναι και το **Λονδίνο**. Εφάρμοσε το λεγόμενο “congestion charging” το 2003 με σκοπό τη μείωση των κυκλοφορούντων οχημάτων στο κέντρο της πόλης καθώς και τη μείωση των επιπέδων αιωρούμενων σωματιδίων και CO2. Για την προσπάθεια μείωσης των ρύπων, θεσπίστηκε πριν λίγους μήνες επιπλέον επιβάρυνση που πρέπει να καταβάλει κάποιος εάν έχει όχημα παλαιότερης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (Euro 5 και παλαιότερα στα πετρελαιοκίνητα – Euro 3 και παλαιότερα βενζινοκίνητα). Αποτέλεσμα αυτού οι ρύποι CO2 και PM10 μειώθηκαν κατά -12%. (EPOMM: Home /newsletter/v2/content/2015 /0415/doc /eupdate\_en.pdf)

Το **Μιλάνο**, ξεκίνησε το 2008 το «Ecopass», ένα πάσο το οποίο είχε σαν σκοπό την καταπολέμηση της ρύπανσης και την αντικατάσταση παλαιών οχημάτων με αυτά

νεότερης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Το πάσο αυτό μετονομάστηκε στη συνέχεια σε «Area C». Αυτή η ελεγχόμενη είσοδος είχε το εξής αποτέλεσμα: μείωση CO2 κατά -35% και PM10 κατά -18%.

([http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2015/0415/doc/eupdate\\_en.pdf](http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2015/0415/doc/eupdate_en.pdf))

Σταδιακά και άλλες χώρες /πόλεις «μπαίνουν στο παιχνίδι» της ελεγχόμενης εισόδου. Το 2019 το **Όσλο** θα εντάξει κάρτα εισόδου για τις μετακινήσεις στις ώρες αιχμής, αυξάνοντας παράλληλα τους ποδηλατοδρόμους και τις λωρίδες κίνησης των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Αρκετές έρευνες έχουν καταλήξει στο γεγονός, πως η ατμοσφαιρική ρύπανση σχετίζεται άμεσα με πρόωρους θανάτους, καρκίνο στους πνεύμονες, καρδιακά νοσήματα και διαβήτη, με τα παιδιά να βρίσκονται ανάμεσα στις πιο ευάλωτες ομάδες, που επηρεάζονται από αυτήν.

Σε μελέτες που διεξήχθησαν, κατέληξαν πως υπήρξε σημαντική μείωση του διοξειδίου του αζώτου έως και -40% στο **Παρίσι**, μόνο από τη μείωση των οχημάτων στο κέντρο της πόλης για μία ημέρα. (Nieuwenhuijsen, M.J. & Khreis, H. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living. Environment International, 94:251-262)

Τα επίπεδα αιωρούμενων σωματιδίων στα αστικά κέντρα της Ευρώπης, προέρχονται από την κίνηση οχημάτων και είναι κατά μέσο όρο 39% PM 10 και 43% PM 2.5 στα σημεία με αυξημένη κίνηση. Αντίστοιχα, η συμμετοχή στη συγκέντρωση του διοξειδίου του αζώτου ξεπερνάει το 80%. (Nieuwenhuijsen, M.J. & Khreis, H. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living. Environment International, 94:251-262)

Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι τα επίπεδα θορύβου, υπαίτια καρδιολογικών νοσημάτων, μειώθηκαν σημαντικά στις περιοχές που εφαρμόστηκε η ελεγχόμενη είσοδος οχημάτων,. Για παράδειγμα, στις **Βρυξέλλες** τα επίπεδα θορύβου μειώθηκαν κατά 10 decibel. (Nieuwenhuijsen, M.J. & Khreis, H. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living. Environment International, 94:251-262).

### **Περιορισμένα τα αποτελέσματα του δακτυλίου**

Ο ΣΕΑΑ κάνει ειδική αναφορά στο φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας, ένα φαινόμενο που γίνεται όλο και πιο έντονο στα αστικά κέντρα και που σίγουρα επιβαρύνεται από την αυξημένη κυκλοφορία οχημάτων και τη θερμότητα που αυτά εκπέμπουν, ιδιαίτερα όταν παραμένουν στάσιμα στην κίνηση.

Καθώς το μέτρο του δακτυλίου, έχει πλέον περιορισμένα αποτελέσματα και ζητήματα συμφόρησης παρατηρούνται σε όλα τα αστικά κέντρα της χώρας, η πολιτεία οφείλει να λάβει μέτρα με σεβασμό στην υγεία των πολιτών, εφαρμόζοντας την ελεγχόμενη είσοδο.

Η ημερήσια διέλευση οχημάτων στις πόλεις μπορεί να μειωθεί σημαντικά ενώ επιπρόσθετα, μπορεί να περιοριστεί αρκετά η διέλευση τροχοφόρων οχημάτων, παλαιότερης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, που είναι εξαιρετικά πιο επιβλαβή από τα νεότερα οχήματα.