

Τι είναι η μικροκινητικότητα;

Η μετακίνηση με τη χρήση μικρών ελαφρών οχημάτων (ποδήλατα, πατίνια κτλ.) τα οποία συνήθως είναι ηλεκτρικά. Τα οχήματα μπορεί να είναι ιδιωτικά ή διαμοιραζόμενα. Κατηγοριοποιούνται ως Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα – ΕΠΗΟ σύμφωνα με τον ΚΟΚ.

Μια προσπάθεια τυποποίησης των οχημάτων της μικροκινητικότητας έχει γίνει από το Society of Automotive Engineers – SAE. Γενικά είναι οχήματα με βάρος μέχρι 250 kg περίπου που έχουν την ικανότητα να αναπτύξουν μέγιστη ταχύτητα 25 – 45 km/h. Στη χώρα μας τα πιο δημοφιλή είναι τα ηλεκτρικά πατίνια (e-scooters).

TYPES OF POWERED MICROMOBILITY VEHICLES*

	Powered Bicycle	Powered Standing Scooter	Powered Seated Scooter	Powered Self-Balancing Board	Powered Non-Self-Balancing Board	Powered Skates
Center column	Y	Y	Y	Possible	N	N
Seat	Y	N	Y	N	N	N
Operable pedals	Y	N	N	N	N	N
Floorboard / foot pegs	Possible	Y	Y	Y	Y	Y
Self-balancing?	N	N	N	Y	N	Possible

Η μικροκινητικότητα ήρθε για να μείνει, οι λόγοι:

1. Αστικοποίηση: ολοένα και μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού κατοικεί σε μεγάλα αστικά κέντρα. Οι χρήστες χρησιμοποιούν μέσα μικροκινητικότητας για να αποφύγουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση, εύκολη στάθμευση και για να καλύψουν ελλείψεις στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.
2. Πανδημία COVID-19: λύση για μετακινήσεις όταν υπήρχαν περιορισμοί στην κυκλοφορία, κάλυψη της ανάγκης για κοινωνική αποστασιοποίηση και προσωπική μετακίνηση.
3. Ανάγκη για βιώσιμες μετακινήσεις, πολυτροπικές μετακινήσεις, πολιτική της ΕΕ (Green Deal)
4. Είναι οχήματα απλά στη χρήση, χαμηλού κόστους και δεν απαιτείται άδεια οδήγησης για τη χρήση τους. Ιδανικά για την κάλυψη μικρών αποστάσεων, last mile.

Οι προκλήσεις:

1. Έλλειψη υποδομών (ποδηλατόδρομοι)
2. Προσθήκη ενός ακόμα ευάλωτου χρήστη σε ένα ήδη κορεσμένο σύστημα
3. Μπορεί να αντικαταστήσουν το περπάτημα αντί των μετακινήσεων με αυτοκίνητο
4. Πιθανός κίνδυνος για τους υπόλοιπους ευάλωτους χρήστες (πεζούς, παιδιά, ηλικιωμένους)
5. Το παράδοξο του «πράσινου» οχήματος που μπορεί να αυξήσει τον κίνδυνο για πρόκληση τροχαίων δυστυχημάτων

6. Η μικροκινητικότητα αφέθηκε να αναπτυχθεί χωρίς ρυθμιστικό πλαίσιο και κανόνες για πάρα πολύ καιρό. Η έλλειψη αυτή ενθάρρυνε την αντίληψη ότι στο συγκεκριμένο τομέα δεν υπάρχουν κανόνες.

Οδική Ασφάλεια και μικροκινητικότητα:

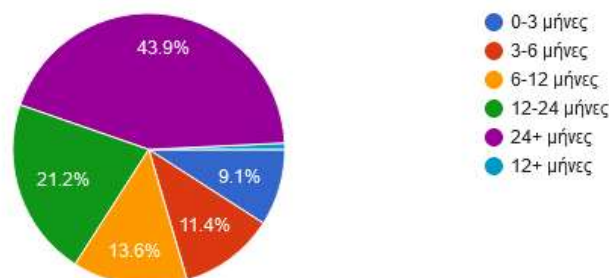
Το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς» στηρίζει τη μικροκινητικότητα καθώς η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί τη λύση απέναντι στο πρόβλημα της κλιματικής κρίσης αλλά και για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, ιδιαίτερα των κατοίκων στα αστικά κέντρα. Παρόλα αυτά τα μέσα της μικροκινητικότητας θα πρέπει να θεωρούνται **οχήματα και όχι παιχνίδια**. Βασικές προϋποθέσεις για την ασφαλή χρήση τους είναι οι αναβάτες των οχημάτων να χρησιμοποιούν τον απαραίτητο προστατευτικό εξοπλισμό και να τηρούν τους κανόνες του ΚΟΚ. Το Ινστιτούτο έχει αναλάβει πρωτοβουλίες για την ενημέρωση του κοινού σχετικά με την ασφαλή χρήση των οχημάτων αυτών αλλά και σε θεσμικό επίπεδο έχοντας παρουσιάσει τις θέσεις και τις προτάσεις του Ινστιτούτου για τη μικροκινητικότητα στο Παγκόσμιο Φόρουμ για την Οδική Ασφάλεια της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE) αλλά και συμμετέχοντας στη δημόσια διαβούλευση του νόμου «Η Ελλάδα σε κίνηση».

Οι πιο πρόσφατες δράσεις του Ινστιτούτου έγιναν στο πλαίσιο του προγράμματος SURE in Mobility που χρηματοδοτείται από τη FIA και περιλαμβάνουν την ανάπτυξη ενός ενημερωτικού προγράμματος για μαθητές Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, την παραγωγή ενημερωτικών σποτ για τη βιώσιμη κινητικότητα και την ασφαλή χρήση ηλεκτρικού πατινιού αλλά και ενημερωτικού υλικού.

Για τον προσδιορισμό των αναγκών των χρηστών μικροκινητικότητας το Ινστιτούτο πραγματοποίησε έρευνα με ηλεκτρονικά ερωτηματολόγια στα ευρήματα της οποίας βασίστηκε η ανάπτυξη της ενημερωτικής εκστρατείας. Στην έρευνα συμμετείχαν χρήστες-ιδιοκτήτες ηλεκτρικών πατινιών κυρίως αλλά και πολίτες που δεν έχουν πατινί στην κατοχή τους. Σκοπός ήταν να συγκεντρώσουμε τις απόψεις διαφόρων ομάδων χρηστών του δρόμου. Ένα της έρευνας παρουσιάζεται παρακάτω.

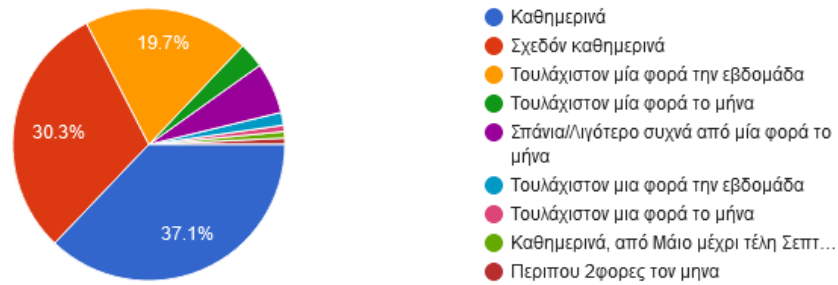
Η πλειοψηφία των ιδιοκτητών ηλεκτρικού πατινιού που απάντησαν στην έρευνα είναι έμπειροι χρήστες καθώς το έχουν στην κατοχή τους για διάστημα μεγαλύτερο του έτους.

(ερ. Πόσο καιρό το έχετε ή πόσο καιρό το χρησιμοποιείτε;)



και το χρησιμοποιούν τακτικά:

(ερ. Πόσο συχνά το χρησιμοποιείτε;)



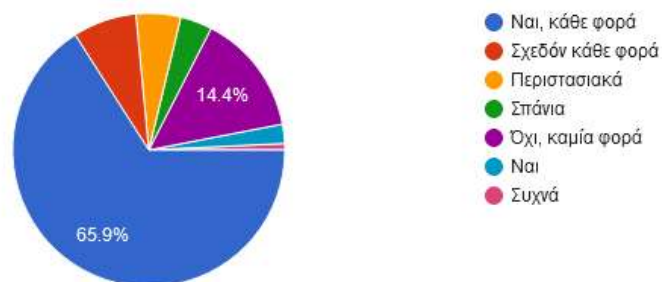
Είναι σημαντικό επίσης ότι σχεδόν οι μισοί το χρησιμοποιούν για τη μετακίνηση προς την εργασία τους.

(ερ. Για τι είδους μετακινήσεις χρησιμοποιείτε e-scooter, ιδιόκτητο ή μη;)



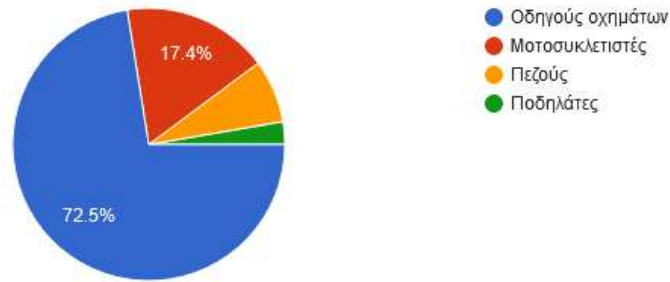
Ένα σημαντικό στοιχείο είναι η χρήση προστατευτικού εξοπλισμού και ιδιαίτερα του κράνους, η χρήση του οποίου είναι υποχρεωτική και από τον ΚΟΚ. Να αναφερθεί ότι οι τραυματισμοί στο κεφάλι είναι μακράν οι πιο κοινός σε τροχαία με ηλεκτρικά πατινία ακολουθούμενοι από τραυματισμούς στα άνω άκρα. Σαν υποσημείωση, οι έμπειροι και καθημερινοί χρήστες ηλεκτρικού πατινιού φοράνε συνήθως κράνος.

(ερ. Φοράτε κράνος όταν οδηγείτε το e-scooter;)



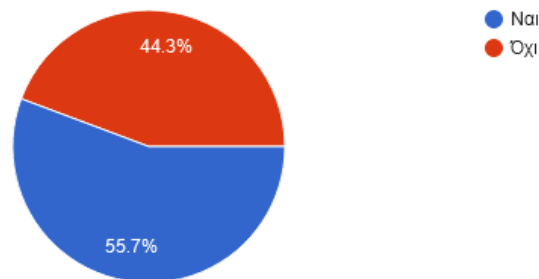
Ενδιαφέρον έχει και η άποψη σχετικά με την αλληλεπίδραση στην κυκλοφορία όπου η πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί πιο επικίνδυνη τη συμπεριφορά των οδηγών.

(ερ. Ποια ομάδα χρηστών οδικού δικτύου θεωρείτε πιο επικίνδυνη κατά τη μετακίνηση με e-scooter;)



Κλείνοντας από τις απαντήσεις προκύπτει ότι χρειάζεται καλύτερη ενημέρωση του κοινού σχετικά με τους κανόνες του ΚΟΚ για τα ΕΠΗΟ. Σημαντική υπενθύμιση προς τους γονείς, η νόμιμη ηλικία για την οδήγηση ηλεκτρικού πατινιού στο δρόμο (με μέγιστη ταχύτητα 25 km/h) είναι τα 15 έτη.

(ερ. Γνωρίζετε το νομικό πλαίσιο για τη χρήση των e-scooters;)



Σημαντικές συμβουλές για την ασφαλή μετακίνηση με ηλεκτρικό πατίνι:

<https://youtu.be/suO-e1vQTqU?si=t2Wta5KlikJCK1z3>

Βιώσιμη κινητικότητα:

https://youtu.be/_Jg3Uuw1NYE?si=BDCoXDF39spkU9eZ