

HARRY DESERAIKITZEN: EMISIO GUTXIKO EREMUAK ETA BERE KRITIKA ERREPIKARIENAK

Posted on 26/09/2023 by Naider

Hainbat hamarkadako desarrollismoaren ondoren, hiriak ibilgailu pribatua ([erref](#)) erabiltzeko espazio publikoaren % 70 eskainiz eraiki dira, eta herritarrek espaloiak estutzen eta gas- eta zarata-areak kutsatzen ikusi dituzte urteetan. Ingurumen-parametroak gehiago kontuan hartzen diren heinean eta herritarren bizi-kalitatearekin duten harremana hobeto ezagutzen den heinean, Europak erabaki du datu horiek hobetzeko politikak bultzatzea eta luma-kolpe baten hainbat fronte etetea Emisio Gutxiko Guneekin (EGE) edo Low Emissions Zonesekin (LEZ).

[Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko 7/2021 Legea](#) onartu zenean, [1052/2022 Errege Dekretua](#) rekin batera, Emisio Gutxiko Guneak (EGE) ofizialki agertu ziren: 50.000 biztanletik gorako udalerriak behartuta zeuden eremuak mugatzera eta kudeatzera, beren eginkizunen barruan.

EGEak burbuila gisa jarduten duten hiri-eremuak dira, eta ibilgailuen sarrera baldintzatua dago, ibilgailuaren tipologiari lotutako karbono-isurien mailen mende. Azken helburua hirietako airearen kalitatea eta herritarren osasuna hobetzea da, baina, gainera, autoen hiriak argituz, beste onura batzuk lortzea espero da, hala nola zarata murriztea, berotegi-efektuko gasen (BEG) emisioak murriztea, espazio publikoa baliatzea gizarte-elkarreragin handiagoa izateko, hiri-berroneratzea ahalbidetuz eta elementu naturalak eta klima-aldaketara egokitzeko elementuak sartuz, besteak beste.

Eremu horiek, beraz, hiri-eredua aldatzeko tresna direla dirudi, baina kontuz!, zuhertasunez planteatzen ez badira, nahi ez diren kontrako ondorioak ere sor baitaitezke. Arazoa da, ia beti bezala, gauzak ondo egiten ez badira, laster ikusiko dugula burbuilak nola lehertzen diren. Dakigunez, politika murriztaile orok ondo oinarrituta egon behar du, bere kasuistikak eta ezaugarriak ondo definituta, jazarritakoen kontrako ondorioak gerta ez dadin.

Hauek dira EGEEKIN gerta daitezkeen nahi ez diren efektuak: errebote-efektua, ibilgailuak kale batean egotetik alboko kalera igarotzen baitira; hesi-efektua, zonaldeak gizarte-klaseak bereizteko eraztun gisa jokatzen baitu; sartzeko zailtasunak jarduera ekonomikoa galtzea eragiten duen uharte-efektua; kaleen "ostalaritza-efektua", besteak beste. **Ondorio horiei aurre egiteko, EGEE diseinatu behar da, gaiak inteligentzia estrategikoarekin landu behar dira, eta alde aurretik pentsatu behar da zer-nolako ondorioak sor daitezkeen** garraio-sistema publiko egokia aurreikusteko eta aurreikusteko: aparkaleku periferikoak, anezka-autobusak EGEEtaraino. Horrez gain, azterketa ekonomikoak egin behar dira, uharte-efekturik gerta ez dadin, eta eremu horien egungo zentralitatean eragina izango duen jarduera ekonomikoan eraginik izan ez dadin.

Horri guztiari gehitu behar zaio historikoki mugikortasunaren murrizketek **herritarren protesta-erreakzioa** izan dutela. Gauza bera gertatzen ari da EGEEKIN, ikusi baitugu gizarte-erreakzioak Kataluniako Justizia Auzitegi Nagusia (TSJC) eraman duela EGEE baliogabetzera, "txostenik ez dagoelako", "gehiegi ezarri delako ezarpenaren eremu geografikoan" eta "gehiegizko murrizketa dagoelako eragindako ibilgailu-motetan". Edo Bartzelonako Udala Consell de Cent kaleko baketzelan aurreko egoerara itzultzera behartzen duen [epaia](#), 50M €-tik gorako balioa duten obrak.

Albo-ondorio horiek baloratu beharreko gaiak dira, EGE bermedun bat ezartzeko eta herritarrei mezu irmo bat bidaltzeko, horiek babestuko dituzten jarraipen- eta ebaluazio-adierazleen bermearekin. EGEEKIKO mesfidantza sortzen duten gai nagusietako batzuk biltzen ditugu, bilatzen diren onuren aldean, araua behar bezala aplikatzeko bide gisa.

“EGEek automobilaren sektoreari ezkutuko bultzada ematen diote”

Oposizio ozenagoetako bat da EGEek automobilaren sektorea bultzatu nahi dutela soilik. Ibilgailuek ingurumen-bereizgarriaren arabera dituzten murrizketek ibilgailu-parkea berritzea eragin dute, eta horrek kritika ugari eragin ditu.

Automobil eta Kamioi Fabrikatzaileen Espainiako Elkartearen (Anfac) azken datuen arabera ([erref](#)), Espainiako automobil-parkea 29,9 milioi ibilgailuk osatzen dute, gutxi gorabehera. Horietatik guztietatik, milioi batek baino ez du DGTren 0 Emisioak edo ECO etiketa, eta horrek nahiko egoera kezagarria erakusten du: **28 milioi ibilgailu baino gehiagok ez dute ingurumen-bereizgarririk edo B edo C etiketarik.**

Egia esan, oraindik **goiz da EGEek ibilgailu pribatua berritzeko tasa handiagoa eragin dutela erakusten duten emaitzak ikusteko.** Mugikortasun-ereduak aldatzen hasi dira, eta, horren ondorioz, **motorreko joan-etorriak ugaritu egin dira, eta, neurri txikiagoan, autoa aldatzea eta garraio publikoko joan-etorriak indartu egin dira.** Azken hori, batez ere, emakumeek sustatu dute ([erref.](#)). Gainera, azterlanek adierazten dute taxien, VTCen eta car sharing delakoen aldeko apustua egin beharko litzatekeela, horiek baitira Emisio Gutxiko Guneak ([erref.](#)) eraginkorrakoak egiten dituzten aukerak.

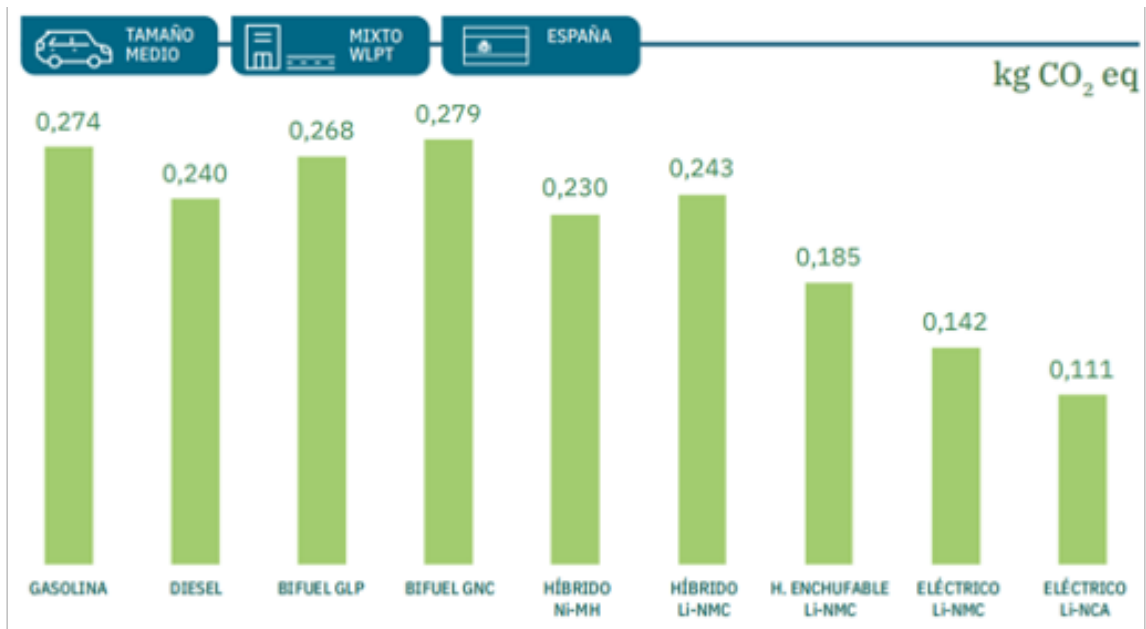
Nolanahi ere, hasierako muga batzuk ezartzea gomendatzen da, mugak pixkanaka handituz joateko, ibilgailuen parkearen berrikuntza herritarren gaitasunekin uztartu ahal izateko.

“Ibilgailu elektrikoek ere eragina dute ingurumenean”

Beste fronte ireki bat ibilgailu elektrikoek sortzen duten ingurumen-inpaktuari buruzkoa da. Gogoratu behar da **helburua auto kopurua murriztea dela, eta ez ohiko autoak auto elektrikoekin ordezkatzea (1:1),** ez baita hori.

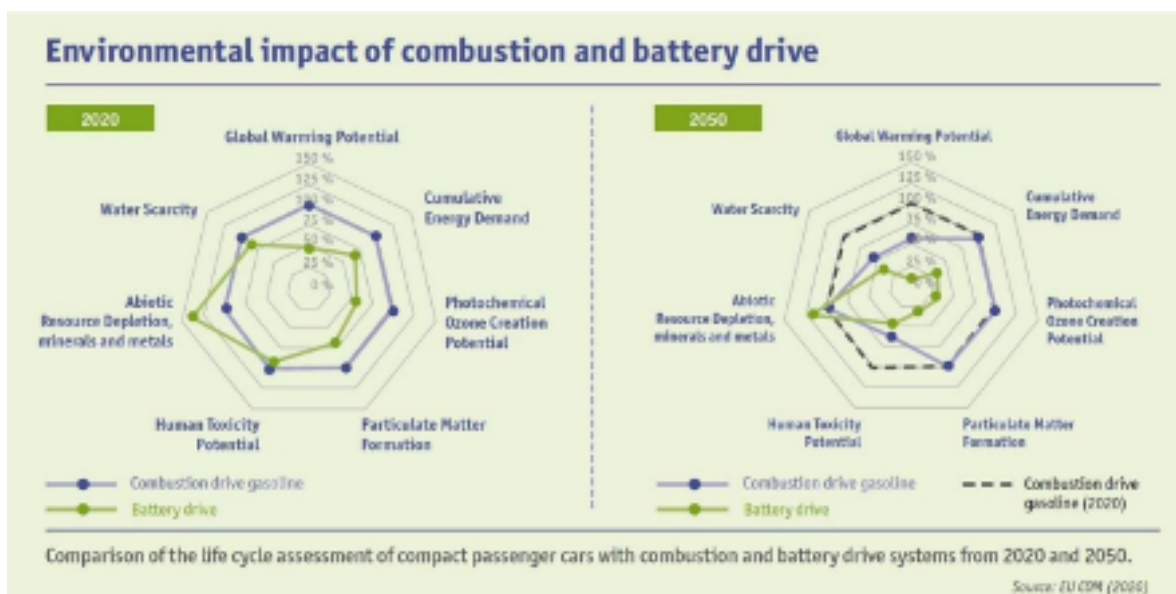
Zentzu horretan, badirudi adostasun handiena sortzen duen iritzia dela **mugikortasunaren erabateko aldaketa** batek soilik ahalbidetuko duela klima errespetatzen duen eta ingurumenaren aldetik orekatua den mugikortasuna, baldin eta aldaketa hori nabarmen txikiagoa bada eta oinez, bizikletaz eta garraio publikoz ibiltzera bideratzen bada. Errekuntza eta bateria bidezko propulzioak duten turismoak ingurumenean eragina duten gidatzeko moduak dira, eta ahal bada saihestu egin beharko lirateke. Zuzeneko konparazioan, bateria bidezko propulzioa ez da hain kaltegarria ingurumenerako barne-errekuntzako motorra baino.

Nolanahi ere, **bizi-zikloan zehar, Europan ohikoa den auto elektriko batek berotegi-efektuko gas (BEG) gutxiago eta atmosferako kutsatzaile edo zarata gutxiago sortzen ditu, gasolina edo dieselaren baliokidearekin alderatuta.** Emisioak handiagoak izaten dira ekoizpen-fasean, baina denborarekin aise konpentsatzen dira erabilera-faseko emisio txikiagoekin. (AEMA). Ildo beretik, IHOBek, Eusko Jaurlaritzako Ingurumen Jarduketarako Sozietate Publikoak, egindako azterlan baten arabera, ingurumen-inpaktu txikiena duten ibilgailuak elektriko puruak (BEV) dira, eta ondoren, ibilgailu hibrido entxufagarriak (PHEV) ([erref.](#)).



1. *irudia* – Aztertutako 9 teknologiek klima-aldaketan duten eraginaren alderaketa, urtean 15.000 km egiten dituen eta WLTP ibilbide mistoa egiten duen ibilgailu batentzat (% 52 hirikoa, % 48 hiriartekoa), Espainian zehar (ES) dabilena (kg CO₂ eq.). Egindako kilometroko inpaktua.

Beste ingurumen-efektu batzuei erreparatuz gero, ibilgailu elektrikoek portaera okerragoa dute mineralen eta metalen kontsumoan, eta errekontza-motorrak energia-kontsumoan, berotze globalean eta ozonoaren aitzindarietan. Suposatzen da 2050erako bateria bidezko propulsioko ingurumen-inpaktu nabarmen txikiagoa izango duela ia eremu guztietan errekontza bidezko propulsioko bano (EEB).



“Kutsadura eremu batetik bestera eramatea baino ez da lortzen”

Esaldi honek *Errebote Efectua* deiturikoari egiten dio erreferentzia. Hori gerta daiteke emisio gutxiko eremuan trafikoa murrizteak zirkulazio bera inguruko ingurunera lekualdatzea dakarrenean eta, beraz, ez dakarrenean eragin positiborik emisio gutxiko eremutik haratago.

Errebote-efektuak joera handiagoa du hedadura txikiko EGE bat denean; izan ere, gidariek beren ohiko ibilbideak aldatzen dituzte murrizketak saihesteko, beste eremu batzuetako trafikoaren intentsitatea handituz, eta horrek areagotu egiten ditu auto-pilaketak, bidaiaren denborak eta aparkalekua bilatzeko denborak eremu mugakideetan. Alderdi horiek guztiak kutsatzaileen emisio

handiagoeekin lotuta daude. Ondorio hori Bartzelonako "superetxadie" ere egotzi zaie, baina **ez dirudi ondorio hori kasu guztietan gertatzen denik, ezta emaitzek nahikoa ebidentzia dutenik ere.**

Gomendioa da errebote-efektua kontuan hartu behar dela EGE mugatzerakoan, eta saiatu behar dela, **saihestu ezin bada ere, kutsadura hori jende gutxiago bizi den eremuetara lekualdatzea, biztanleriari eragiten zaion kaltea termino absolutuetan murriztuz.**

“EGEak aberatsen mesederako eta pobreen kalterako dira”

Egia da EGEak hiri baten erdialdean kontzentratzen direla. Hiri horretan, oro har, hiriko batez bestekoaren gaintek dagoen per capita errenta biltzen da ([erref.](#)) Gertatzen da, halaber, baliabide gutxien dituzten familiek ibilgailu ez hain modernoak gidatzeko joera dutela, eta, beraz, arauaren aplikazio orokorrak, kontsiderazio horiek sartu gabe, badu oinarria zalantzan jartzeko. **Hori dela eta, baliteke EGEek "muga sozial" gisa jardutea, gizarte-klaseen arteko muga moduko bat,** non errenta altuenak dituzten pertsonak soilik sar daitezkeen, auto berria (eta garestiagoa) dutelako, edo EGEren barruan bizi direlako eta aparkaleku bat dutelako.

Hain zuzen ere, **efektu hori bereziki sentikorra izan daiteke,** eta ez da ahaztu behar EGEetatik erator daitezkeen magnitude ekonomikoa eta muga soziala. Bartzelonak, adibidez, Igorpen Baxuen Eremitik salbuetsiko ditu errenta txikiak dituzten pertsonak ([albistea](#)).

Klaseen arteko desberdintasunaren beste ondorioetako bat da **biztanleria kalteberenak airearen kutsadurarekiko sentsibilitate handiagoa duela.** [ISGlobal](#) erakundeak 2021ean argitaratutako azterlan bati egin zion erreferentzia. Azterlan horrek erakutsi zuen Bartzelonako eremu behartsuenetan PM2,5 partikulei egotz dakiekeen heriotza-tasa handiagoa zela (1,22 aldiz) egoera txarrean zeuden zonekin alderatuta. Horrek iradokitzen du azpipopulazio behartsuenak direla osasunerako ingurumen-arrisku horien eraginpean gehien daudenak.

EGE batek errenta txikienei eragiteko arriskua ez gauzatzeko gomendioa da gauzatu beharreko neurriek modu jasangarriak (oinez, bizikletaz eta garraio kolektiboz) eta autoaren erabilera (mota guztietakoak: ingurumen-bereizgarriekin eta gabe) hobetzeko jarduketak barne hartzea. Era berean, errenta txikienetarako (Bartzelona, adibidez) murrizketak aplikatzean dagoen salbuespena ere baloratu daiteke ([erref.](#)).

“Ez dago airearen kalitatea hobetzen den ebidentzia zientifikorik”

Osasun publikoari dagokionez, eta herritarrok arnasten dugun airearen kalitateari dagokionez, esan behar da dentsitate handieneko eremuetan kutsaduraren % 80 lurreko garraiotik datorrela ([erref.](#)).

EGEek airearen kutsadura murrizteko eta osasunean duten eragin zuzena ezagutzeko duten eraginkortasunari erreparatzen badiogu, beste herrialde batzuetan egindako azterketek baieztatzen dute trafikoari eta kutsadurari mugak jartzen dizkieten eremuen arteko erlazioa, eta honako hau adierazten dute: "egiazki, EGEak eraginkorrak dira kutsadura murrizteko ([erref.](#)). Bartzelonan egindako ikerketa baten arabera, 2018an, kutsadurak 351 pertsona hil zituen hirian. ([erref.](#)) airearen kalitatea eta zarata hobetu zituen, herritarren osasuna hobetzeko eta hilkortasun goiztiarra murrizteko (38.500 heriotza goiztiar urtero Estatuan, [AEMA](#)). Ibilgailu pribatuaren

erabilera mugatzea kontu zaila da.

Londreseko (Erresuma Batua) emisio gutxiko eta ultragutxiko eremuak **airean kutsatzaileen kontzentrazioa murriztea ekarri du, hala nola partikula esekiak (PM10) eta NO2**, 2022ko azterketa zientifiko baten arabera. Ikerketa horrek, halaber, emisio baxuko eta ultralanetako eremu horien eta hiriburu britainiarreko osasun-arazoan arteko lotura zuzena aztertu zuen, eta **hobekuntza bat aurkitu zuen** biriketako gaixotasun buxatzaile kronikoa (BGBK), antsietatea eta laneko bajak bezalako **osasun-arazoetan**, bai eta 963 milioi liberako onura ere herritar guztientzat.

Alemanian ere EGEen osasunean duen eragina aztertu da. Han, airearen kutsadura-mailak behera egin du hiriguneetan, eta horrek osasun-onurak ekarri ditu; esaterako, **ospitaleetako aire-kutsadurarekin lotutako diagnostikoak murriztu egin dira EGEen barruan**. Hala ondorioztatu du [2021eko azterlan](#) batek.

Nolanahi ere, **EGEek kutsaduran eta osasunean duten eraginaren zerrenda aztertzen jarraitu behar da**. Azterlan horien zailtasuna da faktore ugariaren mende dagoela, hala nola: EGEen irismena bera, gaixotasunen murrizketa egiaztatzeko denbora-tarteen beharra, meteorologia eta/edo hiri-antolamendua, besteak beste, neurketak eta konparazioak zaildu ditzakeela), airearen kalitatearen ondorioek hilkortasunean eragin zuzena dutela ezagutzen da.

Hilkortasunarekin zuzeneko harremana izateaz gain, ospitaleratzeei dagozkien kostuak ere aztertu dira, eta adierazi da **airearen kalitateari, jarduera fisikoari, berdeguneetarako sarbideari eta tenperaturari dagokienez nazioarteko osasun-gomendioak betetzeak 9.300 milioi euro aurrezte ahalbidetuko lukeela Bartzelonako hirian** ([erref.](#)).

“EGEen ondorioz, hiri ertainak oinezkoentzako espazio huts bihurtu dira terrazak jartzeko”



Hala ere, egia da oinezkoen adibide askok terrazaz betetako uholdeak sorrarazi dituztela. Gaur egun, ibilgailuentzako (errepideak eta aparkalekuak) espazio publikoaren % 70 inguru dago, eta pertsonentzako (eta beste erabilera batzuetarako) % 30. EGEak sartzeak aukera emango du espazio publikoaren erabilerearen banaketa birplanteatzeko eta erabilera aberatsagoak izatera bideratutako hiri-berroneratzeko neurriak ezartzeko, hala nola egonaldia, jolasa, gizarte-harremanak,

bizikidetzarako espazio nagusia da, merkataritza, kultura- eta arte-adierazpenak, aisia eta/edo kirola.

Kaleak birkontzeptualizatzeko aukera ez da galdu behar, ezta egin ere, espazio publikoaren erabileren mistotasun hori kontuan ez hartzeko moduan, hiriaren dimentsio guztietan hobekuntza eragin dezaten.

Hiri-eredua eraldatzeko aukerei buruz hausnartzea gomendatzen da. Besteak beste, oinezkoen ibilbideak, bizikletentzako autobideak, hiriko korridore berdeak, eskola-ingurune osasungarriak, interakzio sozialerako guneak eta zahartze aktiborako zentroak sortzea baloratu beharko litzateke.

“EGEek gentrifikazio-efektua sortuko dute”

Beste kezka bat da EGEek aukera emango dutela eremu horiek eraldatzeko eta hobetzeko inbertsio publikoen bidez, eta ingurune horiek gehiago eskatuko direla eta gentrifikazio-efektua sortuko dela. Gentrifikazioa gertatzen da hiri berritzeko eta berreraikitze prozesu batekin batera klase ertain edo altuko pertsonen fluxua dagoenean, biztanle pobreenak esku-hartze eremuetatik kanpo mugiarazten dituen ([erref.](#)).

Ondorio horiei aurre egiteko, **politika ekonomiko birbanatzaileak** planteatu daitezke, non gentrifikazioak sortutako baliabideak hain zentrala ez den kokaleku baten birsorkuntza bultzatzeko erabili ahal izango diren. Programa sozialekin kontrolik gabeko garapenaren espekulazio-presioa ere murriztu liteke.

“Ibilgailuak murrizteko politikak urteak daramatzate hainbeste kamera, sentsore, ordenantza eta murrizketarik gabe”

Ibilgailu pribatuaren erabilera mugatzeko politikak ez dira gauza berria, eta egia da nazioartean arrakasta duten kasuak daudela, hala nola Pontevedrakoak. Hiriak 1999-2015 aldian trafikoaren % 53 murriztu zuen hiri osoan eta % 77 barne-eraztunean. Ez dago ingurumen-etiketarik autoetan, ez matrikulak kontrolatzeko kamerarik, ez eta auto batzuk beste berriago batzuk botatzeko beharrik ere.

Egia esan, EGEak arautzen dituen Errege Dekretuak adierazten du BBEak diseinatu daitezkeela ibilgailuen potentzial kutsatzailearen araberako murrizketarik aplikatu gabe (betiere frogatzen bada airearen kalitatea hobetzeko eta klima-aldaketa arintzeko helburuak betetzen direla). Beraz, **udalen esku dago EGEei eman nahi dieten irismena, sakontasuna eta araudi osagarria.**

Nahitaezkoa ez den arren, **garrantzitsua da EGE baten ezarpena indartuko duten estrategiak, tresnak eta azterlanak izatea**, emisioetan, espazio publikoaren hobekuntzan eta eragin sozio-ekonomikoetan duen eragina aztertu ahal izateko, eta, horrela, mugikortasunaren baldintzatzaileak arautzeko orduan malgutasun handiagoa izateko. Era berean, bereziki garrantzitsua da oinarri juridikoa izateko, hartutako erabakiak justifikatzen dituzten ebidentziak erakutsi baditu.

“EGEek eragin negatiboa izango dute eragindako denda eta dendetan”

EGEen beste eztabaidetako bat da uste duela, trafikoaren murrizketen ondorioz eta hirietako erdiguneetara ibilgailu pribatuz sartzeko zailtasun handiagoa dela-eta, turistek toki horietara joateari utziko diotela.

Ildo horretan, [Clean Cities](#) enpresak EGEek Europako hirietako txikizkako merkataritzan duten eraginari buruz egindako azterlanaren emaitzek adierazten dutenez, aztertutako hirietan, EGEn ondorioak positiboak dira txikizkako merkataritza-jarduerari dagokionez, eta, gainera, lokal hutsen kopuruak behera egiten du, eta horrek EGEn barruko kaleen jarduera eta erakargarritasun handiagoa dakar.

Madriren, Stockholmen, Oslon, Londresen, Berlinen, Bruselan, Bernan eta abarretan egindako azterketen ondorioetan ikus daitekeenez, EGEek mugikortasun-ereduak aldatzen dituzte, eta horrek **kaleetako oinezkoen kopurua % 14 eta % 43 artean handitzea dakar, eta saltokien salmentak % 30 arte handitzea.**

Ikusi den beste ondorio deigarri bat da ibilgailuak aparkatzeko lekuak bizikletentzako espazio bihurtzean eragin positiboa izan dezakeela tokiko saltokietan: aparkatzeko metro koadro bakoitzeko, bizikletan joaten diren bezeroek 7.500 euro gastatzen dituzte, eta 6.625 euro, berriz, autoan joaten diren bezeroek.

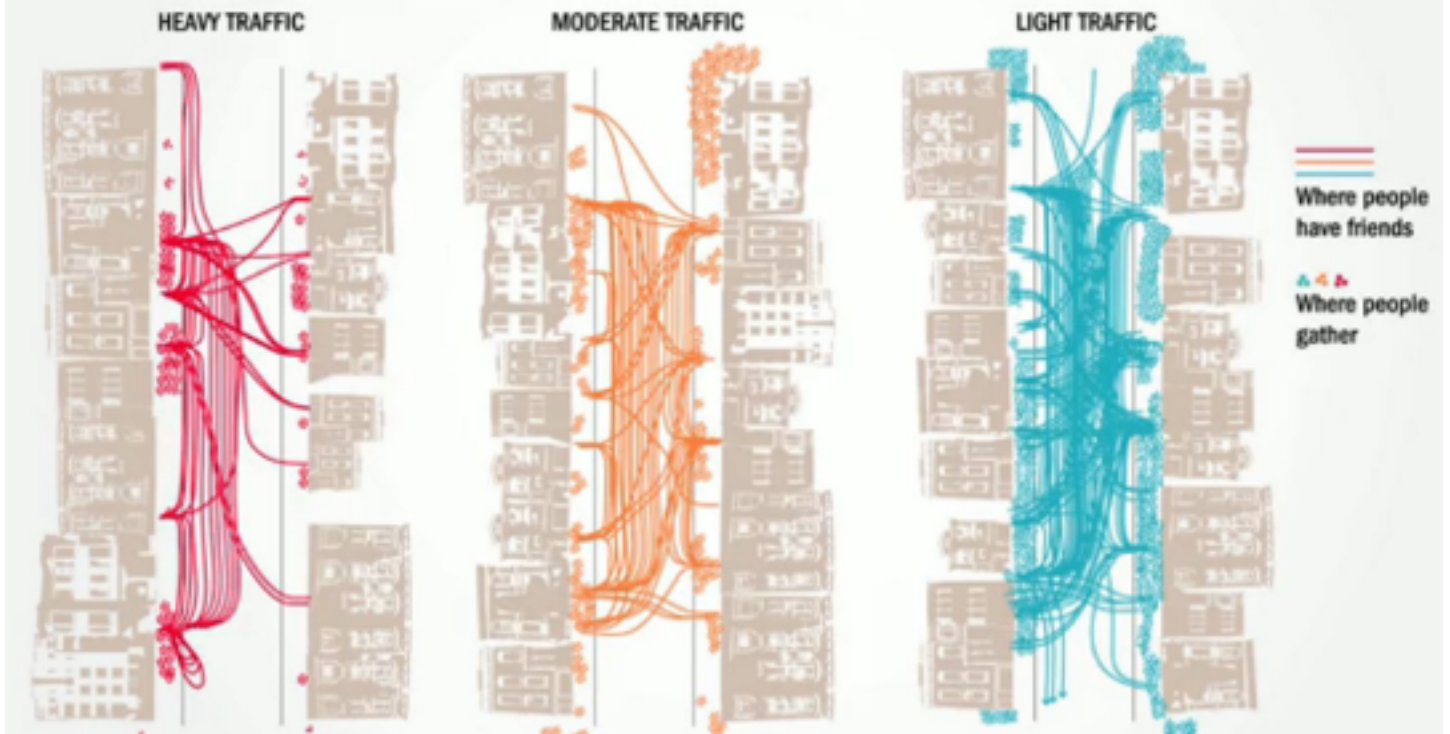
Hori ez dator bat zure ibilgailu partikularrarekin erosiko dituzuen bezeroak garraio publikoan, oinez edo bizikletaz doazenak baino gehiago direla uste izatearekin.

Bizikletaz eta oinez mugitzen diren bezeroen gastua saltokietako diru-sarrerara guztien erdia izan daiteke, eta erosketak egiteko joan-etorrien bi heren.

Erosketak egitera autoz joaten diren bezeroen kopuru murrizpena erraz konpentsatzen dute oinez, bizikletaz edo garraio publikoz joaten diren pertsonak, ugariagoak direlako eta merkataritza-kaleak eta dendak maizago bisitatzen dituztelako.

Establezimenduetara autoz joaten diren pertsonak batez beste gehiago gastatzen duten arren, **oinetz edo bizikletaz joaten diren** pertsonak maiztasun handiagoz joaten dira, eta guztizko bezeroen proportzio handiagoa osatzen dute; horrek esan nahi du **ekarpen handiagoa egiten zaiela saltokien diru-sarrerei.**

Social Interactions on Three Streets - Neighboring and Visiting



2. irudia. Ibilgailuen fluxuak auzoetako bizigarritasunean duen eragina ([ref.](#))

LABURBILTZEKO

EGEak ez dira behin betiko tresna, baina adimenez planteatzen badira, hiri-ereduaren aldaketa aktiba dezakete, herritar guztiei mesede egingo diena

EGE bat ezartzearen ondorio negatiboetara aurrea hartzea, bere kontzeptiotik egin behar da, gaiak adimen estrategikoarekin landuz eta gerta daitezkeen ur-jauziko ondorioak alde aurretik kontuan hartuz, politika hori hiriaren eraldaketa-prozesuaren aliatu bihurtzeko.

EGEak hiri-plangintzarako tresna dira, eta gizartea deskarbonizatzeako politikak indartzen dituzte

Deskarbonizazioak "inor atzean ez uzteari" begira, egokiena hasierako muga batzuk ezartzea litzateke, pixkanaka murriztapenak handituz joango liratekeenak, ibilgailuen parkearen berrikuntza, garraio publikoaren hobekuntza eta oinezkoen eta bizikleten azpiegitura harmoniaz egokitu ahal izateko.

EGEek gure hirietan ibilgailu pribatua ahalik eta gutxien erabiltzearen alde egin dute

Gogoratu helburua auto kopurua murriztea dela, eta ez ohiko autoak auto elektrikoekin

ordezkatzera (1:1), ez baita hori.

EGEak iraunkortasunean eta herritarren espazio publikoa berreskuratzean oinarritutako hiri-eredu berriaren abangoardia edo aurrerapena dira

Panazea ez bada ere, irekitasun handiko politika bihurtzeko espazio publikoaren birsorkuntza birplanteatzeko orduan, hirietako bizi-kalitatea hobetze aldera.

EGEek hirian lekualdatzeko moduaren birmoldaketa planteatzen dute

EGE baten ikuspegiak hiri osoa hartu behar du kontuan, eta mugaketatik kanpoko auzoetan izan ditzakeen ondorioak aurreikusi behar ditu, herritarren joan-etorrietan mugikortasun iraunkorra errazteko beharrezkoak diren bitartekoak eta azpiegiturak jartzeko.

EGEak hiri-ingurune airearen kutsadurari aurre egiteko tresna nagusia dira

Azterlan ugariak baieztazen dute trafikoari eta kutsadurari mugak jartzen dizkieten eremuen arteko harremana, eta adierazten dutenez, "BBEak eraginkorrak dira kutsadura murrizteko, herritarren osasunean eragina duten partikulen kontzentrazioa murrizten baitute.

EGEek kaleen birdiseinua errazteko ahalmena dute

Kaleak birkontzeptualizatzeko aukera ez da galdu behar, ezta egin ere, espazio publikoaren erabilerean mistotasun hori kontuan ez hartzeko moduan, hiriaren dimentsio guztietan hobekuntza eragin dezaten.

EGEek informazioan oinarritutako politika egiteko modu berri bat sartzeko birtualtasuna dute

Hiriak baliabide asko inbertitzen ari dira benetan baretu nahi dituen erronkei erantzun argia emango dien EGE bat ezartzeko. Bide horretan, hiriaren digitalizazioan aurrera egitea lortzen da, hiri-aniztasuna aztertzea eta ulertzea ahalbidetuko duen informazioa gehiago erabiliz, erabakiak hartzea erraztuko duten ereduak eta tresnen bidez.

EGEak gai dira txikizkako merkataritza sustatzeko eta interakzio soziala handitzeko

Clean Cities EGEek Europako hirietako txikizkako merkataritzan duten eraginari buruz

egindako azterlanak emandako emaitzek adierazten dutenez, aztertutako hirietan, EGEen ondorioak positiboak dira txikizkako merkataritza-jarduerari dagokionez, eta, gainera, lokal hutsen kopuruak behera egiten du, eta horrek esan nahi du EGEen barruko kaleek jarduera eta erakargarritasun handiagoa dutela. Gainera, ibilgailu gutxien duten kaleek herritarren presentzia sustatzen dute eta interakzio soziala areagotzen dute.

