

Συγκοινωνιακές Επιλογές στη Σύγχρονη Πόλη

Γιώργος Γιαννής¹, Αναπληρωτής Καθηγητής
Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
Σχολή Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ

Σύντομη Περίληψη

Στόχος της εργασίας είναι η ανάλυση των βασικών επιλογών με τις οποίες έρχονται καθημερινά αντιμέτωποι τόσο η Πολιτεία όσο και ο πολίτης όσον αφορά στην ανάπτυξη και λειτουργία των συγκοινωνιακών συστημάτων στην πόλη. Πιο συγκεκριμένα, αναλύονται όλες οι θετικές και αρνητικές πτυχές κάθε επιλογής και κάθε φορά προτείνεται η επιλογή που ανταποκρίνεται καλύτερα στις απαιτήσεις της σύγχρονης πόλης. Από την ανάλυση προκύπτει ότι για να αντιμετωπίσουν οι πολίτες και οι Αρχές της σύγχρονης πόλης την πολυπλοκότητα των συγκοινωνιακών συστημάτων χρειάζεται να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν μία ολοκληρωμένη πολιτική βιώσιμης αστικής κινητικότητας, στο πλαίσιο της οποίας θα κάνουν τις επιλογές τους στα βασικά συγκοινωνιακά ζητήματα, οι οποίες και θα χαρακτηρίσουν τελικώς την ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής στην πόλη. Σήμερα, οι συγκοινωνιακές επιλογές της σύγχρονης πόλης είναι μονόδρομος: ασφάλεια εις βάρος της ταχύτητας, μαζικές μετακινήσεις εις βάρος των ατομικών, πρώτα οι πεζοί μετά τα οχήματα, πρώτα οι κάτοικοι και μετά οι επισκέπτες και οι εργαζόμενοι.



¹ e-mail: geyannis@central.ntua.gr
website: www.nrso.ntua.gr/geyannis

1. Οι σύγχρονες συγκοινωνιακές επιλογές

Στη σύγχρονη πόλη και στη σύγχρονη κοινωνία γενικότερα τόσο η Πολιτεία όσο και οι πολίτες έρχονται καθημερινά αντιμέτωποι με σειρά επιλογών που επηρεάζουν λιγότερο ή περισσότερο την ανάπτυξη και τη λειτουργία της πόλης, τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. **Η κάθε επιλογή περιλαμβάνει ένα μίγμα θετικών και αρνητικών επιπτώσεων**, οι οποίες μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις μετασχηματίζονται μέσα στον χρόνο. Το μείγμα των διαφόρων αυτών επιλογών οδηγεί στη διαμόρφωση της βραχυπρόθεσμης αλλά και της μακροπρόθεσμης πραγματικότητας της ανάπτυξης και της λειτουργίας της πόλης.

Ειδικότερα, οι **επιλογές στα συγκοινωνιακά συστήματα** είναι αρκετές, ιδιαίτερα πολύπλοκες και έχουν σημαντική επιρροή στη συνολική ανάπτυξη και λειτουργία της πόλης. Η αστική κινητικότητα προσώπων και αγαθών στη σύγχρονη πόλη έρχεται αντιμέτωπη με σειρά από επιλογές ανάμεσα σε θεμελιώδη ζητήματα χωρίς εύκολη απάντηση. Ζητήματα όπως το περιβάλλον και η ενέργεια, η ασφάλεια, η αποτελεσματικότητα, η πολεοδομική οργάνωση, η τεχνολογία και η συνολική ποιότητα ζωής εμπεριέχουν δύσκολες επιλογές, συχνά αντικρουόμενες μεταξύ τους (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2011). Επιπλέον, ο συνεχής μετασχηματισμός της αστικής πραγματικότητας καθιστά τις επιλογές αυτές ακόμη δυσκολότερες.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η ανάλυση των βασικών επιλογών με τις οποίες έρχονται καθημερινά αντιμέτωποι τόσο η Πολιτεία όσο και ο πολίτης όσον αφορά στην ανάπτυξη και λειτουργία των συγκοινωνιακών συστημάτων στην πόλη. Πιο συγκεκριμένα, **οι βασικές συγκοινωνιακές επιλογές** στον αστικό χώρο που εξετάζονται στο πλαίσιο αυτής της εργασίας αφορούν στα ερωτήματα:

- Ταχύτητα ή Ασφάλεια;
- Ατομικές ή Μαζικές Μετακινήσεις;
- Οχήματα ή Πεζοί;
- Αυτοκίνητα ή λεωφορεία ή μοτοσικλέτες ή ποδήλατα ή πεζοί;
- Εργαζόμενοι ή επισκέπτες ή κάτοικοι;
- Μεταφορά αγαθών ή μετακινήσεις προσώπων;

Είναι προφανές ότι στα παραπάνω ερωτήματα δεν υπάρχει σωστή απάντηση. **Κάθε πλευρά του ερωτήματος έχει τη χρησιμότητά της** αλλά και τα μειονεκτήματά της. Στην εργασία αυτή αναλύονται όλες οι θετικές και αρνητικές πτυχές κάθε επιλογής και κάθε φορά προτείνεται η επιλογή που ανταποκρίνεται καλύτερα στις απαιτήσεις της σύγχρονης πόλης. Στη συνέχεια ακολουθεί η σύνθεση όλων των επιλογών αυτών στο πλαίσιο μίας ολοκληρωμένης πολιτικής βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Η παρούσα ανάλυση για τις συγκοινωνιακές επιλογές στη σύγχρονη πόλη στοχεύει στο **να αποκαλυφθεί η πολυπλοκότητα των αστικών συγκοινωνιακών συστημάτων** και να αναδειχθούν όλες οι θετικές και αρνητικές παράμετροι των σύγχρονων συγκοινωνιακών επιλογών στον αστικό χώρο ώστε τόσο εκείνοι που αποφασίζουν όσο και οι πολίτες να κατανοήσουν ότι δεν υπάρχουν "ιδανικές" λύσεις. Να κατανοήσουν δηλαδή ότι οφείλουν να κάνουν συνεχώς τις μικρές και μεγάλες επιλογές τους και να προσπαθούν να

βελτιστοποιήσουν τα οφέλη από τις επιλογές αυτές και να ελαχιστοποιήσουν τις οποίες αναπόφευκτες δυσκολίες.

2. Ταχύτητα ή ασφάλεια

Το ζήτημα

Η ταχύτητα αποτελεί ίσως την κυριότερη αιτία της πρόκλησης αλλά και της σοβαρότητας των ατυχημάτων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2010, Aarts et al., 2006). Κατά συνέπεια, θεμελιώδες ζήτημα στην ανάπτυξη και λειτουργία κάθε αστικού συγκοινωνιακού συστήματος αλλά και του αστικού χώρου γενικότερα αποτελεί η επιλογή ανάμεσα στην ταχύτητα και στην ασφάλεια. Όταν το οδικό περιβάλλον (οδός, πεζοδρόμια, παρόδιες χρήσεις) είναι σχεδιασμένο για να διευκολύνονται και να τρέχουν γρήγορα τα κάθε λογής οχήματα, τότε αναπόφευκτα παρατηρούνται αυξημένοι αριθμοί οδικών ατυχημάτων καθώς και τραυματιών και νεκρών σε αυτά. Αντίθετα, όταν το οδικό περιβάλλον έχει αναπτύχθει και λειτουργεί με τρόπο που δεν επιτρέπει υψηλές ταχύτητες, τότε παρατηρείται αυξημένη ασφάλεια στις μετακινήσεις και περιορισμένη συχνότητα και σοβαρότητα των οδικών ατυχημάτων.

Σε κράτη με πολύ χαμηλούς δείκτες οδικών ατυχημάτων όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ολλανδία και η Σουηδία, εδώ και δεκαετίες, **η κυκλοφορία των οχημάτων μέσα στις πόλεις είναι πολύ αργή** και η υποστήριξη και προστασία των πεζών και των δικυκλιστών είναι πολύ υψηλή. Τα πλάτη των λωρίδων και των οδών δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων και οι διασταυρώσεις είναι διαμορφωμένες ώστε η προτεραιότητα να δίδεται στους πεζούς και τα οχήματα να κινούνται αργά. Επιπλέον, η ταχύτητα ελέγχεται συστηματικά και σε βάθος χρόνου τόσο με μηχανικά μέσα (κάμερες) όσο και με τροχονόμους. Αυτή η πολιτική για αργή κυκλοφορία αποτελεί συνείδηση τόσο για τις τοπικές όσο και για τις κεντρικές Αρχές και έχει γίνει πλέον ιδιαίτερα αποδεκτή και από τους πολίτες.

Αντίθετα, στα κράτη της Νότιας και Ανατολικής Ευρώπης, όπου οι δείκτες ατυχημάτων είναι από υψηλότεροι έως πολύ υψηλοί, **το οδικό περιβάλλον εξακολουθεί να επιτρέπει υψηλές ταχύτητες** και δεν προστατεύει τους πεζούς και τους δικυκλιστές. Επιπλέον, η οργάνωση και ο έλεγχος της κυκλοφορίας είναι τέτοιοι ώστε οι οδηγοί των ΙΧ και να μπορούν να αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες, ιδιαίτερα εκτός ωρών αιχμής αλλά και να επιβάλλονται ανεμπόδιστα τόσο των πεζών όσο και των δικυκλιστών με αποτέλεσμα τελικώς πολύ υψηλότερους δείκτες οδικών ατυχημάτων.

Στις σύγχρονες κοινωνίες, οι πολίτες τα θέλουν όλα και μάλιστα άμεσα και **απαιτούν ταχύτητα και ασφάλεια στις μετακινήσεις** εδώ και τώρα. Μάλιστα, συχνά οι πολίτες οργανώνονται για να απαιτήσουν εκείνα που επιθυμούν και να ασκήσουν πίεση στις τοπικές Αρχές αλλά και στις κεντρικές Αρχές. Μία ομάδα ασκεί πιέσεις και ζητάει περισσότερες και καλύτερες οδούς για γρηγορότερες μετακινήσεις και μια άλλη ομάδα απαιτεί χαμηλές ταχύτητες και υψηλότερη ασφάλεια. Συχνά μέσα στην ίδια γειτονιά αλλά και μέσα στην ίδια οικογένεια ορισμένοι απαιτούν γρήγορες μετακινήσεις για να πηγαίνουν γρήγορα στις δουλιές τους και ορισμένοι άλλοι ζητούν ασφάλεια για τα παιδιά τους με μείωση της ταχύτητας στους δρόμους της γειτονιάς. Ακόμη συχνότερα, οι ίδιοι πολίτες

θέλουν να οδηγήσουν γρήγορα μακριά από τη γειτονιά τους και ταυτόχρονα απαιτούν τα άλλα αυτοκίνητα να κυκλοφορούν αργά στη γειτονιά τους.

Πολύ συχνά η **ανάγκη για γρήγορες μετακινήσεις** είναι τόσο πειστική, ιδιαίτερα για τις παραγωγικότερες και με μεγαλύτερη επιρροή δυνάμεις της κοινωνίας, με αποτέλεσμα να επιστρατεύονται τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης αλλά και ισχυροί πολίτες και συμφέροντα με επιρροή στα κέντρα λήψης των αποφάσεων για λύσεις υπέρ της ταχύτητας και κατά συνέπεια εις βάρος της ασφάλειας. Συχνά μάλιστα, αξιοποιούνται και οι καλύτεροι επιστήμονες για να μελετήσουν και να υποστηρίξουν τις λύσεις για λιγότερη συμφόρηση και γρηγορότερες μετακινήσεις.

Από την άλλη πλευρά, οι πιέσεις για **μεγαλύτερη ασφάλεια** και χαμηλότερες ταχύτητες είναι λιγότερο αποτελεσματικές. Ο κύριος λόγος είναι ότι τα οδικά ατυχήματα είναι διάσπαρτα μέσα στον χώρο και στον χρόνο και συνεπώς λιγότερο αντιληπτά σε σχέση με την άμεσα αντιληπτή από όλους τους πολίτες επιρροή των καθυστερήσεων στην κυκλοφορία. Επιπλέον, η ασφάλεια των μετακινήσεων αποτελεί επιθυμία της κοινωνίας γενικότερα και όχι κάποιων συγκεκριμένων ισχυρών ομάδων.

Οι επιλογές

Στις σύγχρονες κοινωνίες, ανάμεσα στην ταχύτητα και στην ασφάλεια **η σωστή επιλογή είναι πρώτα η ασφάλεια**. Ο σεβασμός της ζωής αποτελεί την πρώτη προτεραιότητα και δεν μπορεί να αγνοείται προς όφελος των γρηγορότερων μετακινήσεων. Για γρηγορότερες μετακινήσεις μπορεί να αναζητηθούν εναλλακτικές λύσεις όπως η διοχέτευση της ταχύτερης κυκλοφορίας σε περιφερειακούς οδικούς δακτυλίους εκτός ή στις παρυφές της πόλης και η ανάπτυξη και υποστήριξη καλύτερων και περισσότερων μέσων μαζικής μεταφοράς, τα οποία αποτελούν και ασφαλή τρόπο μετακίνησης.

Σε όλες τις σύγχρονες πόλεις οι τοπικές και οι κεντρικές Αρχές καλούνται να αντιμετωπίσουν τις αντικρουόμενες επιθυμίες των πολιτών και των οργανωμένων ομάδων τους, από τους οποίους μάλιστα εκλέγονται. Οι εκλεγμένες Αρχές που τελικώς αποφασίζουν, καθώς και οι επιστήμονες που τις υποστηρίζουν έχουν χρέος προς την κοινωνία να προσδιορίσουν **το απαραίτητο μίγμα ταχύτητας και ασφάλειας**, το οποίο σταδιακά θα οδηγήσει σε περισσότερη ασφάλεια στις μετακινήσεις και συνεπώς σε χαμηλότερες ταχύτητες μέσα στις πόλεις. Η μετάβαση από την ταχύτητα στην ασφάλεια χρειάζεται σημαντική προσπάθεια και αρκετό χρόνο, αλλά πρώτα από όλα χρειάζεται ισχυρή πολιτική βούληση.

3. Ατομικές ή μαζικές μετακινήσεις

Το ζήτημα

Τις τελευταίες δεκαετίες, η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση μετακινήσεων στις πόλεις σε συνδυασμό με τη συνεχή αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων έχει οδηγήσει σε φαινόμενα **γενικευμένης συμφόρησης της κυκλοφορίας**, τα οποία συνεχώς διευρύνονται σε περισσότερες περιοχές της πόλης και σε μεγαλύτερες περιόδους της ημέρας. Κατά συνέπεια, θεμελιώδες ζήτημα στην ανάπτυξη και λειτουργία κάθε αστικού συγκοινωνιακού συστήματος αλλά και του αστικού χώρου γενικότερα αποτελεί η επιλογή ανάμεσα στις ατομικές και τις μαζικές μετακινήσεις.

Οι μετακινήσεις με ατομικά μέσα (ΙΧ. Δίκυκλα) παρέχουν ελευθερία και ευελιξία στους πολίτες αλλά συχνά εμποδίζονται από τη συμφόρηση και τη δυσκολία στάθμευσης. Αντίθετα, οι μαζικές μετακινήσεις μπορεί να περιορίζουν την ευελιξία στις μετακινήσεις αλλά επιτρέπουν τη γρήγορη (ιδιαίτερα το μετρό) και μαζική μετακίνηση μεγάλου αριθμού επιβατών.

Πόλεις με σημαντική υποδομή οδικού δικτύου όπως το Παρίσι, το Λονδίνο, η Μόσχα, εμφανίζουν εδώ και δεκαετίες σημαντικά προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και μάλιστα παρά το γεγονός ότι έχουν πολύ μεγάλα και οργανωμένα συστήματα μέσων μαζικής μεταφοράς. Όλος ο διαθέσιμος χώρος στο οδικό δίκτυο, ειδικά κατά τις ώρες αιχμής, καταλαμβάνεται από όσα ΙΧ μπορεί να χωρέσει και για τον λόγο αυτό οι τοπικές και κεντρικές Αρχές έχουν στραφεί στην **ανάπτυξη και βελτιστοποίηση των συστημάτων μαζικής μεταφοράς** (Βλαστός, 2003). Με κορμό του συγκοινωνιακού συστήματος τον προαστιακό σιδηρόδρομο και το μετρό και εκτεταμένα δίκτυα λεωφορειακών γραμμών επιτρέπουν μαζικές μετακινήσεις, οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις είναι πολύ πιο αξιόπιστες και πιο γρήγορες από τις μετακινήσεις με ΙΧ (Γιαννής, 2003α).

Αντίθετα, σε αρκετές πόλεις της Νότιας και της Ανατολικής Ευρώπης, όπου τα δίκτυα των μέσων μαζικής μεταφοράς δεν είναι τόσο επαρκή, **δεν παρέχονται αξιόπιστες εναλλακτικές λύσεις** για την κυκλοφοριακή συμφόρηση με αποτέλεσμα μία μη ικανοποιητική ποιότητα στις μετακινήσεις. Ιδιαίτερα η έλλειψη επαρκών δικτύων μέσων σταθερής τροχιάς που δεν εμποδίζονται από την οδική κυκλοφορία (προαστιακός, μετρό) έχει ως αποτέλεσμα η πλειοψηφία των μετακινήσεων να πραγματοποιείται μέσω των συμφορημένων οδικών δικτύων, είτε με ατομικά είτε με μαζικά μέσα.

Η πραγματικότητα είναι ότι για τη σημερινή κυκλοφοριακή συμφόρηση που - παρατηρείται σήμερα περισσότερο ή λιγότερο σε όλες τις σύγχρονες πόλεις **ούτε είναι δυνατόν και μάλλον ούτε πρέπει να γίνει κάποια ουσιαστική επέμβαση στην οδική κυκλοφορία**, τουλάχιστον στις κεντρικές περιοχές. Στις σύγχρονες πόλεις, όσο υπάρχουν δρόμοι τόσο θα γεμίζουν με αυτοκίνητα και όσο πιο πολύ διευκολύνεται η κυκλοφορία τόσο περισσότεροι θα επιλέγουν να μετακινηθούν με το αυτοκίνητό τους. Στη θεωρία και στην πράξη της διαχείρισης της αστικής κυκλοφορίας έχει αποδειχθεί ότι αργά ή γρήγορα, η κυκλοφορία ισορροπεί στην κατάσταση της συμφόρησης.

Σε μία σύγχρονη πολιτική αστικής κινητικότητας **ο στόχος πρέπει να είναι η διευκόλυνση των μετακινήσεων και όχι η διευκόλυνση της οδικής κυκλοφορίας**. Και δεδομένου ότι τουλάχιστον στις ώρες αιχμής τα οδικά δίκτυα είναι κορεσμένα, ο μόνος εναλλακτικός τρόπος μετακίνησης είναι προφανώς τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM), τα οποία πρέπει να γίνουν γρήγορα και αξιόπιστα και να τους δοθεί προτεραιότητα εις βάρος των ΙΧ αυτοκινήτων. Τις ενσυνείδητες ή υποσυνείδητες κουτοπόνηρες ιδέες "να παίρνουν οι άλλοι τα MMM για να πηγαίνω εγώ γρήγορα με το ΙΧ μου", ή "να βάλουμε διόδια εισόδου στα κέντρα των πόλεων για να μπαίνω άνετα εγώ που έχω να πληρώνω" τις έχουν σχεδόν όλοι με αποτέλεσμα την αυτόματη ακύρωσή τους.

Δηλαδή, με λίγα λόγια, είτε θα έχουμε συμφόρηση και των ΙΧ και των λεωφορείων και θα πηγαίνουν όλοι αργά, είτε **θα έχουμε ακόμη μεγαλύτερη συμφόρηση των ΙΧ και περισσότερο χώρο για να μετακινούνται γρηγορότερα και πιο αξιόπιστα οι πολλοί με τα λεωφορεία**. Η επιλογή για λιγότερη συμφόρηση των

ΙΧ δεν υφίσταται. Σε καμία σύγχρονη πόλη, στην Ευρώπη τουλάχιστον, δεν υπάρχει χώρος για να κινούνται γρήγορα και άνετα στην ώρα αιχμής και τα ΙΧ και τα λεωφορεία.

Βέβαια, όπως και στην επιλογή ταχύτητα ή ασφάλεια, η απαίτηση για ατομικές μετακινήσεις από τις παραγωγικότερες και με μεγαλύτερη επιρροή δυνάμεις της κοινωνίας δεν παύει να είναι πολύ ισχυρή και μάλιστα ισχυρότερη από την απαίτηση για μαζικές μετακινήσεις που αφορά στο μεγαλύτερο μέρος της κοινωνίας γενικά αλλά καμία ισχυρή κοινωνική ομάδα ξεχωριστά. Οι παραγωγικές αυτές δυνάμεις αξιοποιούν άλλωστε όλη τους την επιρροή στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και στα κέντρα λήψης των αποφάσεων και **επιμένουν - μάταια - για καλύτερες ατομικές μετακινήσεις** εις βάρος των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, με αποτέλεσμα να βγαίνουν ζημιωμένες και οι ατομικές και οι μαζικές μετακινήσεις, δηλαδή ολόκληρη η κοινωνία.

Οι επιλογές

Στις σύγχρονες κοινωνίες, ανάμεσα στις ατομικές και τις μαζικές μετακινήσεις **η σωστή επιλογή είναι πρώτα οι μαζικές μετακινήσεις**. Η επιλογή αυτή είναι κύρια ζήτημα δημοκρατίας αφού τελικώς οι λίγοι ΙΧήδες (ανά χλμ. οδού) οφείλουν να σεβαστούν και να υποχωρήσουν προς όφελος των πολλών (ανά χλμ. οδού) επιβατών των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Επιπλέον, οι μαζικές μετακινήσεις είναι φιλικότερες προς το περιβάλλον με πολύ καλύτερη ενεργειακή απόδοση και έχουν πολύ μεγαλύτερη ασφάλεια.

Οι τοπικές Αρχές οφείλουν καταρχήν να κατανοήσουν ότι η ενίσχυση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς αποτελεί **πολιτική επιλογή μονόδρομο**. Επιπλέον πρέπει να καταφέρουν να γίνει κατανοητό από τους πολίτες ότι όποιος επιλέγει να μετακινηθεί με το ΙΧ αυτοκίνητό του στις καθημερινές ώρες αιχμής μέσα στην πόλη, θα μετακινείται αργά, και κατά συνέπεια η μόνη αξιόπιστη λύση στις μετακινήσεις τους είναι η προτεραιότητα στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Η διεργασία αυτή για να φέρει αποτελέσματα σε βάθος χρόνου πρέπει να είναι συστηματική και χωρίς ευκαιριακές αποκλίσεις από τους ξεκάθαρους αυτούς στόχους που θα κλονίζουν τη συνοχή και την αποδοχή των προσπαθειών.

4. Οχήματα ή Πεζοί

Το ζήτημα

Η κίνηση των πεζών αποτελεί βασικό στοιχείο της ποιότητας ζωής σε μία σύγχρονη πόλη και η **εμπλοκή τους με την κυκλοφορία των οχημάτων** αποτελεί ένα πολύπλοκο ζήτημα που αφορά τόσο στην άνεση όσο και στην ασφάλεια μετακίνησης (OECD, 2001). Κατά συνέπεια, η επιλογή ανάμεσα στα οχήματα και στους πεζούς αποτελεί ένα επίσης πολύ βασικό ζήτημα στην ανάπτυξη και λειτουργία της πόλης.

Οι πεζοί εμπλέκονται με την οδική υποδομή και κυκλοφορία κυρίως στις περιοχές κίνησής τους δηλαδή στα **πεζοδρόμια και στις διασταυρώσεις**. Όσον αφορά στην ανάπτυξη της οδικής υποδομής, τα βασικά διλήμματα είναι πόσο μεγάλα πρέπει να είναι τα πεζοδρόμια, ποιοί δρόμοι πρέπει να γίνουν πεζοδρόμοι και ειδικά πως θα σχεδιαστούν οι διαβάσεις των πεζών στους κόμβους. Συχνά

τίθενται και ζητήματα για πεζοδρομήσεις ορισμένων οδών στις κεντρικές περιοχές των πόλεων μέσα στο πλαίσιο συνολικών αστικών αναπλάσεων. Όσον αφορά στη λειτουργία του οδικού δικτύου τα βασικά ζητήματα αφορούν στους κανόνες προτεραιότητας οχημάτων-πεζών, στις ρυθμίσεις κίνησης στις διασταυρώσεις και τη διαχείριση της ταχύτητας των οχημάτων στις πολυσύχναστες περιοχές.

Αρκετές πόλεις σε ολόκληρη της Ευρώπη και σε πολλά κράτη στον κόσμο **υποστηρίζουν την προτεραιότητα του πεζού**, ήδη για αρκετές δεκαετίες. Δημιουργούν περισσότερους πεζοδρόμους, μεγαλύτερα και προστατευμένα πεζοδρόμια, διευκολύνουν και διασφαλίζουν την κίνηση των πεζών στις διασταυρώσεις. Εκτός των κεντρικών περιοχών επικεντρώνουν στον διαχωρισμό της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών και διασφαλίζουν άνετες διαδρομές για τις κινήσεις των πεζών. Επιπλέον, στις κάθε είδους διασταυρώσεις πεζών - οχημάτων, η προτεραιότητα δίδεται στους πεζούς και γίνεται σεβαστή από τους οδηγούς των οχημάτων. Η ασφάλεια της κίνησης των πεζών υπερτερεί της ταχύτητας κυκλοφορίας με αποτέλεσμα μία καλύτερη ποιότητα ζωής.

Αρκετές άλλες όμως πόλεις σε ολόκληρο τον κόσμο **δεν έχουν καταφέρει να διαχωρίσουν επαρκώς την κυκλοφορία οχημάτων και πεζών** με αποτέλεσμα τα οχήματα με συγκριτικά πολύ μεγαλύτερο εκτόπισμα και ταχύτητα να επιβάλλονται των πεζών. Επιπλέον, η διαχείριση της κυκλοφορίας γίνεται με τρόπο ώστε ο πεζός να βρίσκεται συνεχώς απροστάτευτος υπό την πίεση των οχημάτων. Η άνεση και η ασφάλεια των πεζών καταπιέζονται με αποτέλεσμα κακή εξυπηρέτηση αλλά και αυξημένα ατυχήματα με εμπλοκή αυτής της ευάλωτης κατηγορίας χρηστών της οδού.

Όλοι οι οδηγοί και επιβάτες είναι και πεζοί, ενώ πάρα πολλοί από τους πεζούς είναι και οδηγοί ή και επιβάτες, με αποτέλεσμα συχνά οι επιθυμίες τους να βρίσκονται σε αντίθεση μεταξύ τους ανάλογα τη θέση στην οποία βρίσκονται. Οι ίδιοι πολίτες διεκδικούν την άνεση να κυκλοφορούν ως πεζοί στις περιοχές που κινούνται αλλά και την άνεση να κυκλοφορούν γρήγορα και άνετα με τα αυτοκίνητα ή τα λεωφορεία για να πάνε στον προορισμό τους, ίσως και εις βάρος των πεζών που θα συναντήσουν στον δρόμο τους.

Για μια ακόμη φορά, οι παραγωγικότερες και με μεγαλύτερη επιρροή δυνάμεις της κοινωνίας επιδιώκουν **να ικανοποιήσουν τις ανάγκες για γρήγορες μετακινήσεις** κινητοποιώντας τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και αποδυναμώνοντας τον αντίλογο για καλύτερη εξυπηρέτηση και προστασία της κίνησης των πεζών. Οι οργανωμένες και ανοργάνωτες ομάδες των πεζών δυσκολεύονται να περάσουν το μήνυμά τους αφού συνήθως δεν έχουν στην πλευρά τους τους ισχυρούς. Οι πεζοί καταφέρνουν να βρουν τη θέση τους, μόνο εκεί που είναι σωστά οργανωμένοι και έχουν καταφέρει να κινητοποιήσουν την κοινωνία και τελικώς και τους πολιτικούς για έναν τρόπο λειτουργίας της πόλης που να τους προστατεύει.

Οι επιλογές

Στις σύγχρονες πόλεις, ανάμεσα στα οχήματα και στους πεζούς, αναμφισβήτητα η **σωστή επιλογή είναι πρώτα οι πεζοί**. Είναι θεμελιώδης υποχρέωση κάθε κοινωνίας να προστατεύει τους πιο ευάλωτους χρήστες της οδού, όπως είναι οι πεζοί. Επιπλέον, στον σχεδιασμό και στη διαχείριση της οδικής υποδομής είναι απαραίτητο να λαμβάνεται υπόψη η δυσμενέστερη περίπτωση των πεζών,

δηλαδή οι ηλικιωμένοι και τα παιδιά. Η υποστήριξη των πεζών δεν είναι μόνο θέμα οδικής ασφάλειας αλλά και συνολικότερα συνολικής ποιότητας των μετακινήσεων. Άλλωστε από την καλύτερη ποιότητα μετακινήσεων, τελικώς θα ωφεληθούν και οι ίδιοι οι οδηγοί των οχημάτων στο τμήμα της διαδρομής που αναπόφευκτα θα περπατήσουν.

Οι πεζοί οφείλουν να αντισταθούν στην πίεση των οχημάτων, να διεκδικήσουν τη θέση τους στον δρόμο και να καταφέρουν να πείσουν τις τοπικές Αρχές να επανασχεδιάσουν τόσο την οδική υποδομή, όσο και τον τρόπο διαχείρισης της κυκλοφορίας. Άλλωστε οι επιλογές υποστήριξης των πεζών αποτελούν συνήθως πακέτο με τις επιλογές υποστήριξης της οδικής ασφάλειας αλλά και των μαζικών μεταφορών. Ο απαραίτητος μετασχηματισμός της οδικής υποδομής αλλά και της συμπεριφοράς των οδηγών (και των πεζών) χρειάζεται χρόνο και προσπάθεια και για τον λόγο αυτό όσο πιο γρήγορα και πιο σωστά ξεκινήσει - και χωρίς παραχωρήσεις στα οχήματα - τόσο θα πολλαπλασιάζονται τα οφέλη.

Επισημαίνεται πάντως, ότι ο βασικός τρόπος υποστήριξης της κυκλοφορίας των πεζών είναι ο σαφής **διαχωρισμός της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών**, ελαχιστοποιώντας έτσι τα σημεία εμπλοκής των δύο τύπων κυκλοφορίας και δίδοντας έτσι και τη δυνατότητα για άνετη κυκλοφορία των οχημάτων. Άλλωστε η κυκλοφορία των οχημάτων πρέπει να κατευθύνεται στις κινήσεις περιφερειακά ή εκτός των κεντρικών περιοχών, εκεί δηλαδή που οι πεζοί είναι λίγοι και κινούνται σε ειδικά διαχωρισμένες διαδρομές.

5. Αυτοκίνητα ή λεωφορεία ή μοτοσικλέτες ή ποδήλατα ή πεζοί

Το ζήτημα

Οι συγκοινωνιακές επιλογές της σύγχρονης πόλης είναι ακόμη πιο σύνθετες **όταν τα διλλήματα αφορούν ταυτόχρονα όλους τους χρήστες της οδού**: τους πεζούς, τους ποδηλάτες, τους μοτοσικλετιστές, τα λεωφορεία και τα αυτοκίνητα. Η κάθε ομάδα βάζει τις δυνάμεις της όχι μόνο για να εκτοπίσει τις άλλες ομάδες από τον περιορισμένο χώρο στον δρόμο αλλά και για να επηρεάσει προς όφελός της εκείνους που παίρνουν τις αποφάσεις. Κάθε ομάδα χρηστών της οδού δέχεται και ασκεί πιέσεις στις άλλες ομάδες. Παραδείγματος χάριν, οι μοτοσικλετιστές καταπιέζονται από τα αυτοκίνητα αλλά καταπιέζουν τους πεζούς.

Το ζήτημα του **τρόπου ανάμιξης της κυκλοφορίας** των διαφορετικών κατηγοριών χρηστών της οδού απασχολεί εδώ και δεκαετίες λιγότερο ή περισσότερο όλες τις πόλεις του κόσμου. Το μοντέλο που λειτουργεί σε κάθε πόλη είναι μοναδικό αφού διαφορετικά είναι και τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας σε κάθε πόλη (ECMT, 2007). Στις πόλεις του βορρά, το πρόβλημα είναι μάλλον κάπως ευκολότερο λόγω της χαμηλότερης κυκλοφορίας μοτοσικλετιστών και πεζών σε σχέση με τις πόλεις του νότου. Επιπλέον, γίνεται πολυπλοκότερο στις πόλεις με αυξημένη κυκλοφορία ποδηλατών.

Σε κάθε περίπτωση η ακολουθούμενη τακτική βασίζεται στις **επιλογές των θεμελιωδών ζητημάτων**, δηλαδή εάν δίδεται προτεραιότητα στην ασφάλεια ή στην ταχύτητα και εάν δίδεται προτεραιότητα στις μαζικές ή στις ατομικές μετακινήσεις. Οι επιλογές πρέπει βέβαια να προσαρμόζονται στα χαρακτηριστικά

της κυκλοφορίας αλλά δεν πρέπει να είναι ευκαιριακές και να υποστηρίζουν αντικρουόμενες αρχές, διότι έτσι παραπλανούνται οι χρήστες της οδού και δημιουργούνται ακόμη μεγαλύτερα προβλήματα. Δηλαδή π.χ. η επιλογή της υποστήριξης των δικυκλιστών πρέπει να αντανakλάται σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο, διαφορετικά ο δικυκλιστής παρασύρεται και θεωρεί ότι η προστασία που του παρέχεται σε μία περιοχή ισχύει παντού και έτσι οδηγείται σε επικίνδυνες καταστάσεις.

Η δυσκολότερη επιλογή βέβαια είναι όταν έρχονται αντιμέτωπες οι θεμελιώδεις επιλογές, δηλαδή ανάμεσα στις μαζικές μετακινήσεις και στην υποστήριξη της κυκλοφορίας των ευάλωτων χρηστών της οδού. Παραδείγματος χάριν, **να επιτρέπεται η κυκλοφορία ποδηλάτων στις λεωφορειολωρίδες;** Οι λύσεις δεν είναι απλές. Το σωστό είναι τα ποδήλατα να έχουν τις δικές τους λωρίδες κίνησης και εφόσον δεν υπάρχουν να δημιουργηθούν εις βάρος των λωρίδων κυκλοφορίας των ατομικών μετακινήσεων (ΙΧ αυτοκίνητα) και όχι εις βάρος των μαζικών μετακινήσεων και τελικώς εις βάρος της ασφάλειας και άνεσής τους αφού θα κινούνται ανάμεσα σε βαρέα οχήματα. Επιπλέον, μία έντονη κυκλοφορία ποδηλάτων στις λεωφορειολωρίδες ουσιαστικά καταργεί τα οφέλη των λεωφορειολωρίδων για άνετες μαζικές μετακινήσεις και τελικώς συντελεί στη στροφή των επιβατών από τα λεωφορεία στα ατομικά μέσα μεταφοράς.

Όταν εμπλέκονται πολλές ομάδες χρηστών της οδού με αντικρουόμενα συμφέροντα, το τοπίο τόσο για τους πολίτες όσο και για εκείνους αποφασίζουν είναι θολό και σύνθετο με αποτέλεσμα συχνά αντικρουόμενες και τελικώς αλληλοαναιρούμενες επιλογές. Όταν δεν πρυτανεύουν καθαρές βασικές αρχές (π.χ. ασφάλεια και μαζικές μετακινήσεις), συνήθως **τον χώρο στην οδό τον καταλαμβάνουν οι ισχυρότερες ομάδες**, δηλαδή κατά σειρά δύναμης στον δρόμο αλλά και στην κοινωνία: τα ΙΧ αυτοκίνητα, οι μοτοσικλετιστές, οι ποδηλατιστές και τελευταίοι οι πεζοί, με μεγάλο χαμένο βέβαια τις μαζικές μετακινήσεις και τελικώς το επίπεδο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, την ποιότητα ζωής και το περιβάλλον.

Η **ευκαιριακή υποστήριξη της μίας ή της άλλης κατηγορίας χρηστών της οδού**, δημιουργεί σημαντικές ασυνέχειες στη διοχέτευση και οργάνωση της κυκλοφορίας με αποτέλεσμα ένα οδικό περιβάλλον δυσανάγνωστο από τον χρήστη της οδού, που τον παραπλανά, τον οδηγεί σε λάθη, που επιπλέον συχνά δεν του συγχωρεί. Όταν η ασφάλεια των μετακινήσεων και η υποστήριξη των μαζικών μεταφορών δεν ακολουθείται παντού, τότε δημιουργούνται στρεβλώσεις που περισσότερο επιτείνουν τα εγγενή προβλήματα παρά τα αντιμετωπίζουν. Επιπλέον, όσο περισσότερες επιλογές γίνονται προς τη λάθος κατεύθυνση τόσο περισσότερος χρόνος και προσπάθεια χρειάζονται για να γίνουν κατανοητές και να εφαρμοστούν οι σωστές επιλογές.

Οι επιλογές

Στα πολύπλοκα συγκοινωνιακά συστήματα των σύγχρονων πόλεων, η επιλογή ανάμεσα στους διάφορους χρήστες της οδού πρέπει να είναι ξεκάθαρη: **προτεραιότητα στις ηπιότερες μορφές κυκλοφορίας και στις μαζικές μετακινήσεις**, με όσο τον δυνατόν σαφή διαχωρισμό του κάθε τύπου κυκλοφορίας (πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, ποδηλατόδρομοι, λεωφορειολωρίδες, κλπ.) αλλά και με σαφή καθορισμό και εφαρμογή της προτεραιότητας κάθε κατηγορίας χρηστών της οδού. Τόσο η ανάπτυξη του οδικού περιβάλλοντος όσο

και η διαχείριση της κυκλοφορίας πρέπει να έχουν ως στόχο ένα συνεπή και ευανάγνωστο τρόπο κυκλοφορίας που θα κατευθύνει τον χρήστη της οδού σε ασφαλείς και άνετες διαδρομές (όχι όμως απαραίτητα και με ταχύτητα) στο σύνολο του δικτύου, και ταυτόχρονα θα του συγχωρεί τα λάθη. Και βέβαια, ως μέγεθος σχεδιασμού στην ανάπτυξη της οδικής υποδομής και στη διαχείριση της κυκλοφορίας είναι απαραίτητο να λαμβάνονται υπόψη οι πιο ευάλωτοι χρήστες της οδού, δηλαδή οι πεζοί και δικυκλιστές, καθώς και οι νέοι και ηλικιωμένοι οδηγοί.

Ο μοναδικός τρόπος για να διαχειριστούν οι αρχές και να κατανοήσουν οι πολίτες τις πολύπλοκες συγκοινωνιακές επιλογές με τις οποίες έρχονται αντιμέτωποι είναι να κάνουν **καθαρές επιλογές στα βασικά ζητήματα** (π.χ. ασφάλεια και μαζικές μετακινήσεις), και στη συνέχεια να τις εφαρμόζουν σε κάθε επιμέρους επιλογή. Η ευκαιριακές επιλογές σε επιμέρους ζητήματα χωρίς αναφορά στις θεμελιώδεις επιλογές αργά ή γρήγορα οδηγούν σε αδιέξοδες καταστάσεις και η διόρθωσή τους χρειάζεται πολλαπλάσιο χρόνο και προσπάθεια.

6. Εργαζόμενοι ή επισκέπτες ή κάτοικοι

Το ζήτημα

Πολύ συχνά οι πολίτες της σύγχρονης πόλης έχουν σε διαφορετικά μέρη της πόλης τούς χώρους κατοικίας και εργασίας αλλά και τους άλλους τόπους που επισκέπτονται συχνά ή αραιά. Οι απαιτήσεις κυκλοφορίας και στάθμευσης είναι διαφορετικές σε κάθε περίπτωση με αποτέλεσμα ορισμένες χρονικές περιόδους και σε ορισμένες περιοχές να δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Ειδικά στις κεντρικές περιοχές κάθε σύγχρονης πόλης, όπου είναι συνήθως συγκεντρωμένες οι υψηλότερες πυκνότητες κατοικίας, εργασίας αλλά και άλλων χρήσεων γης **ο διαθέσιμος χώρος για κυκλοφορία και στάθμευση είναι υπο-πολλαπλάσιος της ζήτησης** και χρειάζονται επίσης να γίνουν επιλογές από της Πολιτεία και τους πολίτες για το ποια κατηγορία πολιτών έχει προτεραιότητα.

Μείζονα παράμετρο στην οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στη σύγχρονη πόλη αποτελούν **εκείνοι που κατοικούν στα προάστια και εισέρχονται καθημερινά για να δουλέψουν στις κεντρικές περιοχές** της πόλης. Τις τελευταίες δεκαετίες του προηγούμενου αιώνα, η οικονομική ανάπτυξη έστρεψε πολλούς πολίτες να μεταφέρουν την κατοικία τους στα προάστια αναζητώντας μία καλύτερη ποιότητα ζωής μακριά από τις πυκνοδομημένες κεντρικές περιοχές (Αραβαντινός, 2007). Όσο όμως πολλαπλασιάζονταν οι κάτοικοι των προαστίων τόσο αυξανόταν το μήκος των καθημερινών μετακινήσεων αλλά και τα προβλήματα στην κυκλοφορία από και προς τις κεντρικές περιοχές με αποτέλεσμα ο τρόπος εξυπηρέτησης των μετακινήσεων αυτών να αποτελεί μία ακόμη δύσκολη επιλογή για τους πολίτες και της Πολιτεία (Γιαννής, 2003β).

Στο ζήτημα αυτό, οι επιλογές δεν αφορούν μόνο στον τρόπο οργάνωσης της κυκλοφορίας αλλά και στον **τρόπο διαχείρισης του δημόσιου και ιδιωτικού χώρου για τη στάθμευση των οχημάτων**. Με τη συνεχή αύξηση του αριθμού των ΙΧ αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, ο διαθέσιμος χώρος για τη στάθμευσή τους είναι συνεχώς ανεπαρκέστερος με τελικό αποτέλεσμα τη χειροτέρευση της

συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Ένα επιπλέον ζήτημα αφορά στην κατανομή της στάθμευσης επί ή εκτός της οδού και σε δημόσιους ή ιδιωτικούς χώρους (εκτός οδού) καθώς και η ακολουθούμενη τιμολογιακή πολιτική (συμπεριλαμβανομένης και της πολιτικής δωρεάν στάθμευσης).

Ο κάθε πολίτης **επιδιώκει να κυκλοφορεί και να σταθμεύει άνετα σε οποιονδήποτε από τους τρεις ρόλους** του κατοίκου, του εργαζόμενου ή του επισκέπτη, ενώ εάν δεν εξυπηρετείται καλά απαιτεί να καταλάβει χώρο από τις άλλες κατηγορίες πολιτών κάθε φορά. Απαιτεί από την Πολιτεία να μπορεί να βρίσκει θέση να σταθμεύσει μπροστά από την κατοικία του εις βάρος των επισκεπτών και των εργαζομένων, ενώ απαιτεί ως εργαζόμενος ή επισκέπτης να μπορεί επίσης να σταθμεύει σε άλλες περιοχές, εις βάρος των κατοίκων. Οι τοπικές Αρχές καλούνται να λύσουν έναν γρίφο που γίνεται ακόμη δυσκολότερος εάν αναλογιστεί κανείς ότι και οι τρεις κατηγορίες πολιτών είναι ενδεχομένως ψηφοφόροι των εκλεγμένων Αρχών.

Ισχυρές ομάδες όπως οι εργαζόμενοι σε μία περιοχή διεκδικούν δυναμικά την πρόσβαση και τη στάθμευσή τους, χωρίς συχνά να αναλογιστούν ότι σταθμεύοντας το όχημά τους επί 8 - 10 ώρες μπροστά από το κατάστημά τους, να στερούν από 25 - 30 πελάτες τους να σταθμεύσουν και να κάνουν τα ψώνια στο κατάστημά τους. Η **διάρκεια στάθμευσης των οχημάτων στις κεντρικές περιοχές είναι καθοριστική** για τον αριθμό των οχημάτων που μπορούν να εξυπηρετηθούν και για τον λόγο αυτό παγκοσμίως έχουν αναπτυχθεί ειδικές πολιτικές διαχείρισης της στάθμευσης με προσαρμοσμένες αναλογίες για τις διάφορες κατηγορίες πολιτών για κάθε περιοχή (κατοικίας, εργασίας, καταστημάτων). Οι πολιτικές αυτές βασίζονται τόσο σε περιορισμούς στάθμευσης για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων όσο και σε τιμολογιακές πολιτικές για τη χρήση των θέσεων στάθμευσης και σε ορισμένες περιπτώσεις για την είσοδο των οχημάτων στην πόλη (π.χ. Λονδίνο).

Οι επιλογές

Στις σύγχρονες πόλεις, ανάμεσα σε κατοίκους, εργαζόμενους ή επισκέπτες, αναμφισβήτητα **η σωστή επιλογή είναι πρώτα οι κάτοικοι, μετά οι επισκέπτες και τέλος οι εργαζόμενοι**. Είναι θεμελιώδης συγκοινωνιακή επιλογή οι κάτοικοι των προαστίων να πηγαίνουν στην εργασία τους - ειδικά εάν αυτή είναι στις κεντρικές περιοχές - με μέσα μαζικής μεταφοράς, οι επισκέπτες όταν δεν χρησιμοποιούν τις μαζικές μεταφορές να μπορούν να σταθμεύουν για σύντομα χρονικά διαστήματα και οι κάτοικοι να μπορούν να βρίσκουν θέση στάθμευσης κοντά στην κατοικία τους.

Οι τοπικές Αρχές οφείλουν να μελετήσουν τα ειδικά χαρακτηριστικά κάθε περιοχής και κάθε κατηγορίας πολιτών και να αναπτύξουν σχήματα διαχείρισης της στάθμευσης που θα ανταποκρίνονται στην πολυπλοκότητα των απαιτήσεων κυκλοφορίας και στάθμευσης. Άλλωστε **η διαχείριση της στάθμευσης αποτελεί βασικό εργαλείο διαχείρισης της κυκλοφορίας**, αφού π.χ. η μη διάθεση θέσεων στάθμευσης για εκείνους που κατοικούν στα προάστια και εισέρχονται καθημερινά για να εργαστούν στις κεντρικές περιοχές έχει ως αποτέλεσμα και τη μείωση της αντίστοιχης κυκλοφορίας εισόδου στην πόλη.

7. Μεταφορά αγαθών ή μετακινήσεις προσώπων

Το ζήτημα

Για τη λειτουργία της πόλης εκτός από τις μετακινήσεις των πολιτών είναι απαραίτητες και η τροφοδοσία των καταστημάτων αλλά και οι διανομές των προϊόντων. Στην καθημερινή κυκλοφορία αλλά και στη στάση και στάθμευση των οχημάτων η ζήτηση για μεταφορά αγαθών και η ζήτηση για μετακινήσεις πολιτών δημιουργούν προβλήματα η μία στην άλλη, ειδικά στις ώρες αιχμής και στις κεντρικές περιοχές με πυκνή κυκλοφορία. Πολίτες και Πολιτεία έρχονται αντιμέτωποι με το δίλλημα **ποια δραστηριότητα είναι σημαντικότερη για να έχει προτεραιότητα.**

Στις πιο οργανωμένες ανεπτυγμένες πόλεις καταβάλλεται σημαντική προσπάθεια για διαχωρισμό των δύο αυτών δραστηριοτήτων. Δηλαδή, η τροφοδοσία των καταστημάτων και η διανομή των προϊόντων **να πραγματοποιούνται εκτός ωρών αιχμής κυκλοφορίας** των πολιτών, π.χ. 7-10 το πρωί ή ακόμη και κατά τη διάρκεια της νύχτας. Για τον λόγο αυτό, σε ορισμένες περιπτώσεις έχει καθοριστεί τα καταστήματα να ανοίγουν λίγο πιο αργά (π.χ. 10 το πρωί) ώστε να μην συμπίπτει η εξυπηρέτηση των πελατών με τις φορτο-εκφορτώσεις των αγαθών. Επιπλέον, καθορίζεται ότι η διανομή των προϊόντων πρέπει να γίνεται μόνο με μικρά φορτηγά. Με τους τρόπους αυτούς ενδεχομένως αυξάνεται το κόστος διάθεσης των προϊόντων (ενίοτε μπορεί και να μειώνεται αφού αποφεύγονται οι ώρες αιχμής της κυκλοφορίας) αλλά ταυτόχρονα ωφελείται η κοινωνία αφού διευκολύνονται οι μετακινήσεις των πολιτών.

Επιπλέον, σε αρκετές περιπτώσεις υπάρχουν ειδικές ρυθμίσεις για να υπάρχουν **ειδικά διαμορφωμένοι χώροι** εκτός οδού και εκτός πεζοδρομίου για τις φορτο-εκφορτώσεις - όσο βέβαια αυτό είναι δυνατόν - ώστε να μην εμποδίζουν την κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών. Σε αρκετές άλλες περιπτώσεις για την εξυπηρέτηση της τροφοδοσίας των καταστημάτων και της διανομής των προϊόντων δεσμεύονται ειδικοί χώροι επί της οδού όπου απαγορεύεται ορισμένες ώρες η στάση και η στάθμευση των οχημάτων για να εξυπηρετούνται τα μικρά και μεγάλα φορτηγά.

Στις λιγότερο οργανωμένες πόλεις επικρατεί μία μίξη των δύο τύπων δραστηριοτήτων με τελικό αποτέλεσμα ένα **χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης** και για τις μετακινήσεις των πολιτών αλλά και για τις δραστηριότητες τροφοδοσίας των καταστημάτων και της διανομής των προϊόντων. Και βέβαια, όταν απουσιάζουν οι ειδικές ρυθμίσεις τότε επικρατεί ο ισχυρότερος, δηλαδή τα φορτηγά εις βάρος των οχημάτων και των πεζών.

Οι πολίτες από τη μία επιθυμούν να μετακινούνται άνετα, γρήγορα και με ασφάλεια μακριά από την κυκλοφορία και τις φορτο-εκφορτώσεις των φορτηγών και από την άλλη θέλουν να έχουν διαθέσιμα στα καταστήματα όλα τα αγαθά που χρειάζονται στην καθημερινότητά τους. Η Πολιτεία έρχεται αντιμέτωπη με αυτές τις **αντικρουόμενες επιθυμίες των πολιτών** και ο μόνος τρόπος για να πετύχει τη βέλτιστη δυνατή εξυπηρέτηση είναι η σωστή οργάνωση και ο όσο το δυνατόν χωρικός και χρονικός διαχωρισμός των δύο αυτών δραστηριοτήτων. Διαφορετικά, τα προβλήματα πολλαπλασιάζονται και όλοι είναι παραπονεμένοι.

Οι επιλογές

Στις σύγχρονες πόλεις, ανάμεσα στη μεταφορά αγαθών ή προσώπων **η σωστή επιλογή είναι ο μέγιστος διαχωρισμός των δύο δραστηριοτήτων**, ώστε να εξυπηρετούνται όλοι όσο το δυνατόν καλύτερα. Για τον λόγο αυτό χρειάζεται σωστά μελετημένα και εφαρμοσμένα χωρική και χρονική οργάνωση της τροφοδοσίας των καταστημάτων και της διανομής των προϊόντων εκτός των χώρων και περιόδων συγκέντρωσης της κυκλοφορίας των οχημάτων και των πεζών. Η κυκλοφορία των πολιτών και ειδικά οι μετακινήσεις με τα μέσα μαζικής μεταφοράς πρέπει να έχουν τη μέγιστη προτεραιότητα και ασφάλεια και να είναι καλά διαχωρισμένες από τις δραστηριότητες κυκλοφορίας και φορτο-εκφορτώσεων των βαρέων οχημάτων.

Στη σύγχρονη πόλη, βασική αρχή είναι **να εξυπηρετούνται με προτεραιότητα οι πολλοί** και κατά συνέπεια οι λειτουργίες τροφοδοσίας και διανομής αγαθών δεν πρέπει να εμποδίζουν τις μαζικές μεταφορές, όπως και ένα σταθμευμένο ΙΧ αυτοκίνητο δεν πρέπει να εμποδίζει τις φορτο-εκφορτώσεις αγαθών που προορίζονται για πολλούς πελάτες. Επιπλέον, κατά την φορτο-εκφόρτωση των προϊόντων είναι απαραίτητο να διασφαλίζεται η ασφάλεια των διερχομένων οχημάτων και πεζών.

8. Επιλογές στο πλαίσιο μίας ολοκληρωμένης πολιτικής βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Ο δημόσιος χώρος στη σύγχρονη πόλη και ειδικά εκείνος που είναι απαραίτητος για τη λειτουργία των συγκοινωνιακών συστημάτων, είναι πεπερασμένος και η **βέλτιστη διαχείρισή του είναι μία πολυσύνθετη διαδικασία**, αναπόφευκτα με κερδισμένους και χαμένους (Αραβαντινός, 2007, Τσέτσης, 2003). Πολίτες και Πολιτεία από κοινού έρχονται αντιμέτωποι με σειρά σύνθετων συγκοινωνιακών επιλογών, κάθε μία από τις οποίες έχει ενδεχομένως και θετικές και αρνητικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα όλων. Οφείλουν όμως να ζυγίσουν σωστά όλες τις παραμέτρους και να πάρουν τις αποφάσεις τους, να τις εφαρμόσουν σωστά και να πετύχουν έτσι το μέγιστο όφελος για την κοινωνία.

Η άρνηση των επιλογών και η μη λήψη αποφάσεων δεν αποτελεί λύση. Είναι δείγμα ανωριμότητας της κοινωνίας και των εκπροσώπων της. Στα συγκοινωνιακά συστήματα που δεν λειτουργούν σωστά, **η αδράνεια είναι πολιτική επιλογή υποστήριξης των εγκατεστημένων δυνάμεων** και των κατεστημένων προβλημάτων. Επιπλέον, η αδράνεια στα συγκοινωνιακά συστήματα αποτελεί πολιτική εις βάρος του δημόσιου συμφέροντος αφού όταν αναβάλλονται συνεχώς οι απαραίτητες επιλογές, από την έλλειψη κοινωνικού ρυθμιστικού πλαισίου ωφελημένα βγαίνουν τα ισχυρά ατομικά συμφέροντα (ΙΧ αυτοκίνητα, ταχύτητα, κλπ.) και χαμένη βγαίνει η αξιοπρεπής συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των πολιτών. Στα συγκοινωνιακά συστήματα που δεν λειτουργούν σωστά, το κόστος της αδράνειας είναι πολύ μεγαλύτερο από το όποιο κόστος απαιτείται για την αλλαγή της δυσμενούς κατάστασης.

Εκείνοι που αρνούνται τις επιλογές, εκείνοι που επικαλούνται τα - πράγματι υπαρκτά - προβλήματα της κάθε λύσης, καθώς και εκείνοι που επιμένουν να αναζητούν τις - μη εφαρμόσιμες - "ιδανικές" λύσεις είναι τελικώς **συνήγοροι της αδράνειας** και τελικώς υποστηρικτές της πολιτικής της διατήρησης και διόγκωσης

των προβλημάτων. Άλλωστε τα εγκατεστημένα ιδιωτικά συμφέροντα, κάθε φορά που κινδυνεύουν από τις ρυθμιστικές παρεμβάσεις της Πολιτείας για ένα πιο κοινωνικό συγκοινωνιακό σύστημα βασίζονται σε αυτούς τους αρνητές των συγκοινωνιακών επιλογών για να καθυστερήσουν ή να ματαιώσουν οποιαδήποτε απόφαση.

Για τον λόγο αυτό είναι απαραίτητο, τόσο οι πολίτες όσο και εκείνοι που αποφασίζουν να έχουν πλήρη εικόνα για το σύνολο των θετικών και αρνητικών παραμέτρων των βασικών σύγχρονων συγκοινωνιακών επιλογών στον αστικό χώρο καθώς και **να γνωρίζουν ποιες είναι οι σωστές επιλογές και τι κόστος αλλά και οφέλη έχουν**. Μάλιστα, ο υπολογισμός του κόστους και των ωφελειών κάθε επιλογής πρέπει να είναι δίκαιος και να περιλαμβάνει και το έμμεσο κόστος για την κοινωνία που συνήθως παραλείπεται. Δηλαδή να συνυπολογίζεται και το τεράστιο κόστος που έχει για την κοινωνία (ατυχήματα, ρύπανση, χαμένες ώρες) η κυκλοφορία των ΙΧ αυτοκινήτων. Πρέπει λοιπόν οι πολίτες και εκείνοι που αποφασίζουν να κατανοήσουν ότι:

- η ασφάλεια στις μετακινήσεις σημαίνει σημαντική μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας,
- η υποστήριξη των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς συνεπάγεται επιδείνωση της κυκλοφορίας με τα ΙΧ αυτοκίνητα,
- η άνεση και ασφάλεια των πεζών βασίζεται σε σημαντικό περιορισμό της ταχύτητας και της κυκλοφορίας των οχημάτων,
- η υποστήριξη της καλύτερης ποιότητας ζωής συνεπάγεται ότι η προτεραιότητα θα δίδεται με τη σειρά στους πεζούς, στα ποδήλατα, στις μοτοσυκλέτες, στα λεωφορεία και τέλος στα αυτοκίνητα,
- προτεραιότητα στη στάθμευση έχουν οι κάτοικοι, μετά οι επισκέπτες και τέλος οι εργαζόμενοι,
- οι μετακινήσεις προσώπων πρέπει να είναι όσο το δυνατόν περισσότερο χωρικά και χρονικά διαχωρισμένες από τη μεταφορά των αγαθών.

Πρέπει οι πολίτες και η Πολιτεία να κατανοήσουν ότι **οι σωστές συγκοινωνιακές επιλογές εμπεριέχουν και ένα κόστος** και να σταματήσουν να ονειρεύονται οι πολίτες και να υπόσχονται οι πολιτικοί αξιοπρεπείς συγκοινωνιακές λύσεις χωρίς μείωση της ταχύτητας, χωρίς ξεβόλεμα από το ΙΧ, χωρίς περπάτημα, χωρίς αλλαγή των κακών συνηθειών. Μπορεί στην αρχή οι αλλαγές αυτές να φανούν δύσκολες, όμως σύντομα θα οδηγήσουν σε συνολική αναβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης και της ποιότητας ζωής στην πόλη γενικότερα, με ωφελημένους όλους τους πολίτες, ακόμη και εκείνους που αντιδρούσαν στην αρχή. Άλλωστε αρκετά παραδείγματα από ανεπτυγμένες πόλεις διεθνώς το επιβεβαιώνουν.

Για την εφαρμογή των συγκοινωνιακών επιλογών αυτών απαιτείται καταρχήν δράση σε στρατηγικό επίπεδο. Χρειάζεται δηλαδή η εκπόνηση ενός **Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας**, στο οποίο θα τίθενται οι στόχοι και θα γίνονται οι βασικές επιλογές για όλα τα βασικά συγκοινωνιακά ζητήματα της πόλης, μάλιστα στο συνολικό πλαίσιο της ανάπτυξης και λειτουργίας της πόλης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007, 2009). Για παράδειγμα, η στρατηγική αστικής κινητικότητας του ΥΠΕΧΩΔΕ (Γιαννής et al., 2009) περιέχει ένα πλήρες πλαίσιο με συγκεκριμένες επιλογές για το συγκοινωνιακό σύστημα των ελληνικών πόλεων, βασισμένο σε τέσσερις βασικές κατευθύνσεις:

- α) Ενιαίος Χωροταξικός/ Πολεοδομικός & Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός (συσχέτιση χρήσεων γης με τον σχεδιασμό και τη διαχείριση της συγκοινωνιακής υποδομής, ιεραρχημένη ανάπτυξη υποδομών, ιεράρχηση οδικού δικτύου)
- β) Διαχείριση Κυκλοφορίας (προτεραιότητα στα ΜΜΜ, έξυπνη κυκλοφορία, ολοκληρωμένη πολιτική στάθμευσης, αναβάθμιση οδικής ασφάλειας)
- γ) Αναπλάσεις για Ήπιες Μορφές Μετακίνησης (υποδομές και ρυθμίσεις για ήπιες μορφές μετακίνησης)
- δ) Τεχνολογίες και Μέτρα για το Περιβάλλον (τεχνολογίες περιορισμού εκπομπών στα οχήματα και στα καύσιμα, περιβαλλοντική τιμολόγηση των Ι.Χ. αυτοκινήτων).

Βέβαια, ακόμη πιο σημαντική για την εφαρμογή των συγκοινωνιακών αυτών επιλογών είναι η **δράση σε τακτικό επίπεδο**, δηλαδή στις καθημερινές επιλογές που έχουν να κάνουν σε τοπικό επίπεδο οι πολίτες και εκείνοι που αποφασίζουν. Εκεί κρίνεται η επιτυχία του συγκοινωνιακού συστήματος της σύγχρονης πόλης. Εκεί που πρέπει κάθε επιμέρους επέμβαση και κάθε επιμέρους επιλογή να ελέγχεται πάντοτε ότι είναι συμβατή με τους στόχους και τις βασικές επιλογές της πολιτικής βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Σε κάθε περίπτωση που σταθμίζονται κόστη και ωφέλειες μίας επιλογής πρέπει να πρυτανεύει η συμβατότητα με τις συνολικές συγκοινωνιακές επιλογές, διαφορετικά αργά ή γρήγορα οι όποιες επεμβάσεις θα αποτύχουν και θα δαπανώνται πόροι χωρίς αποτέλεσμα.

Συμπερασματικά, για να αντιμετωπίσουν οι πολίτες και οι Αρχές της σύγχρονης πόλης την πολυπλοκότητα των συγκοινωνιακών συστημάτων χρειάζεται να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν μία ολοκληρωμένη πολιτική βιώσιμης αστικής κινητικότητας, στο πλαίσιο της οποίας θα κάνουν τις επιλογές τους στα βασικά συγκοινωνιακά ζητήματα, οι οποίες και θα χαρακτηρίσουν τελικώς την ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής στην πόλη. Σήμερα, **οι συγκοινωνιακές επιλογές της σύγχρονης πόλης είναι μονόδρομος**: ασφάλεια εις βάρος της ταχύτητας, μαζικές μετακινήσεις εις βάρος των ατομικών, πρώτα οι πεζοί μετά τα οχήματα, πρώτα οι κάτοικοι και μετά οι επισκέπτες και οι εργαζόμενοι. Οι πολίτες και οι πολιτικοί που θα κατανοήσουν τα οφέλη από τις επιλογές αυτές και θα τις εφαρμόσουν σωστά θα πετύχουν τη μεταμόρφωση της ποιότητας ζωής στην πόλη τους.

Αναφορές

1. Aaarts L., Van Shangen I., 2006. *Driving speed and the risk of road crashes: A review*, Accident Analysis and Prevention, Volume 38, Issue 2, March 2006, Pages 215-224.
2. ECMT, 2007. *Managing Urban Traffic Congestion*. European Conference of Ministers of Transport, 2007 (9): i - 294(295)
3. OECD 2001. *Safety of vulnerable road users*. OECD, Paris, France.
4. Αραβαντινός Α., 2007. *Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
5. Βλαστός Α., *Μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία σε μία διαφορετική πόλη*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων, Αθήνα, 2003.

6. Γ.Γιαννής, Α.Συκιανάκη, Σ.Μπαϊρακτάρη, Ε.Τολέρης, Π.Καπερώνη, Ι.Θεοφίλης, Α.Κοψαχείλη, *Στρατηγική αστικής κινητικότητας στις ελληνικές πόλεις*, Πρακτικά του 2ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Βόλος, Σεπτέμβριος 2009.
7. Γιαννής Γ., 2003α. *Παράμετροι της στρατηγικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη των μεταφορών στην Ευρώπη και την Ελλάδα*. Περιβάλλον και Δίκαιο, 7(24) : 324-332
8. Γιαννής Γ., 2003β. *Βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιακών συστημάτων*. Φιλελεύθερη Έμφαση, 17: 92-97.
9. Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2009. *Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα*. COM(2009) 490. Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
10. Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2010. *Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας, πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020*. COM(2010) 389. Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
11. Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2011. *Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*. COM(2011) 144. Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
12. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007. *Πράσινη Βίβλος: Διαμόρφωση νέας παιδείας Αστικής Κινητικότητας*. COM(2007) 551. Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
13. Τσέτσης Σ., *Ένα μέλλον για την Αθήνα. Πολιτικές για αστική επανοργάνωση του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πρωτεύουσας*, Συλλογικό Έργο, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2003.
14. Τσέτσης Σ., *Ένα μέλλον για την ελληνική πόλη, προς μία ανατροπή της παθογένειας του αστικού φαινομένου στον ελλαδικό χώρο*, Συλλογικό Έργο, Εκδόσεις Οκτάγωνο, Αθήνα 2007.