

ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
Α.Τ.Ε.Ι ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΧΟΛΙΚΗ ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΑ ΣΤΑ ΙΩΑΝΝΙΝΑ

ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΗΡΑΚΛΗΣ
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

ΠΑΠΑΣΤΑΜΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ

ΙΩΑΝΝΙΝΑ 2009

- 1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΠΕΡΙ ΠΟΛΗΣ-ΟΡΙΣΜΟΙ
- 1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ
- 1.3 ΠΑΘΟΛΟΓΙΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ
- 1.4 ΠΕΡΙ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ
- 1.5 ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ
- 1.6 ΝΕΑ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ
- 1.7 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
- 1.8 ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
- 1.9 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΝΕΑΣ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ
- 1.10 ΤΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ
- 1.11 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ
- 1.12 ΜΟΡΦΕΣ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ
- 1.13 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ
- 1.14 ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΔΟΜΗΣΗΣ
- 1.15 ΑΣΤΙΚΟΣ ΜΑΡΑΣΜΟΣ
- 1.16 ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΜΑΡΑΣΜΟΥ
- 1.17 ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΜΑΡΑΣΜΟΥ
- 1.18 Η ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
- 1.19 COMPACT CITY

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

1.22 ΜΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ

1.23 ΠΕΡΙ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ Κ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ

1.24 ΨΗΦΙΣΜΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ

1.25 21 ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ-ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

1.26 ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΑ

1.27 ΟΙ ΝΕΟΤΕΡΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

1.28 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΘΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΣΧΟΛΕΙΟΥ

1.29 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΑΣ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΣΤΟ ΧΩΡΟ

1.30 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

1.22 ΜΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ

ΠΕΖΟΙ

Πεζός είναι το πρόσωπο που ταξιδεύει με τα πόδια περπατώντας ή τρέχοντας. Επίσης στη σύγχρονη εποχή πεζός θεωρείται και αυτός που μετακινείται με πατίνια ή άλλα τέτοιου είδους πρόσθετα στα πόδια του (roller, skateboard.. κλπ). Περισσότερο στις μέρες μας έχει επικρατήσει ο όρος πεζός να αναφέρεται σε όποιον γενικά χρησιμοποιεί τα πόδια του για να κινηθεί στο δρόμο, στο πεζοδρόμιο, μονοπάτι κλπ...

Ιστορικά το περπάτημα είναι ο αρχικός τρόπος της ανθρώπινης μετακίνησης. Οι πρώτοι άνθρωποι περπάτησαν στην Αφρική 60.000 έτη πριν. Από τότε το περπάτημα έγινε ο βασικός τρόπος, ο άνθρωπος, να χορτάσει την περιέργεια του και να αναζητήσει νέους τόπους στους οποίους θα μπορούσε να ζήσει καλύτερα. Περπάτησε κατά μήκος των ακτών της Ινδίας για να φθάσει στην Αυστραλία, περπάτησε πέρα από την Ασία για να φθάσει την Αμερική και από την Κεντρική Ασία στην Ευρώπη.

Αργότερα κατά τη διάρκεια του δεκάτου ογδόου και δεκάτου ενάτου αιώνα το περπάτημα έγινε ένα πολύ δημοφιλές άθλημα που προσήλκυσε όλο και περισσότερους φίλους. Ένας από τους πιο διάσημους πεζούς ήταν ο Καπετάνιος Robert Barclay Allardice γνωστός και ως ο «εορταζόμενος πεζός», ο οποίος κατάφερε να περπατήσει 1 μίλι κάθε ώρα για 1000 ώρες. Αυτό συνέβη το 1809 και από τότε πολλοί προσπάθησαν να κάνουν παρόμοιους άθλους.

Επίσης το περπάτημα είχε αποκτήσει και ρόλο κοινωνικό στους περιπάτους που γινόταν πολύ συχνά σε όμορφα μέρη όπου οι άνθρωποι μπορούσαν να συναντηθούν να μιλήσουν και να χαλαρώσουν.

Από το δέκατο ένατο αιώνα και ύστερα το περπάτημα άρχισε να μην είναι ο προτιμότερος τρόπος μετακίνησης και όλο και λιγότεροι άνθρωποι ασχολούνταν με αυτό παρόλο που είχε γίνει και ολυμπιακό άθλημα. Επίσης ήταν και κοινός τόπος όλων των ιατρών ότι το περπάτημα είναι ένας πολύ καλός τρόπος άθλησης και ότι συμβάλει σημαντικά στη διατήρηση της καλής υγείας. Έτσι για λόγους που θα αναλυθούν στη συνέχεια το περπάτημα άρχισε να βγαίνει σημαντικά από την καθημερινότητα του σύγχρονου μέσου ανθρώπου.

1.23 ΠΕΡΙ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΕΖΩΝ

Πεζοί και οδική ασφάλεια στην Ελλάδα

Περίληψη

Οι πεζοί θεωρούνται συνήθως ως δευτερεύον και υπολειμματικό στοιχείο της κυκλοφορίας. Αποτέλεσμα αυτής της αντιμετώπισης είναι η μειωμένη σημασία που δίνεται στα ζητήματα της ασφάλειάς τους σε σχέση με τους μηχανοκίνητους τρόπους κυκλοφορίας. Η κυριότερη μέχρι σήμερα πολιτική οδικής ασφάλειας αναφορικά με τους πεζούς συνίσταται κυρίως στην προσπάθεια διαχωρισμού των κινήσεων των πεζών από τα άλλα μηχανοκίνητα οχήματα. Εξετάζονται τα μειονεκτήματα αυτής της προσέγγισης και οι παρενέργειες της στη διαμόρφωση της πόλης. Προτείνονται εναλλακτικές λύσεις και τρόποι αντιμετώπισης των σχετικών προβλημάτων.

1. Εισαγωγή

Η οδική ασφάλεια αποτελεί για το σύγχρονη τεχνολογικό πολιτισμό ένα μελανό σημείο. Κάθε χρόνο εκτιμάται ότι 1,2 εκατομμύρια υγιείς άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα και ένα μεγάλο ποσοστό από τα άλλα 20-50 εκατομμύρια, που τραυματίζονται, μένουν ανάπηρα για όλη την υπόλοιπη ζωή τους. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του ΠΟΥ το 2020 τα τροχαία ατυχήματα αναμένεται να είναι η τρίτη αιτία θανάτου. Ένα μεγάλο ποσοστό από τα θύματα αυτά της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας είναι πεζοί, παρ' όλους τους περιορισμούς και τα εμπόδια που επιφέρει αυτή στην κίνησή τους.

Μεγάλο είναι και το κόστος στην εθνική οικονομία. Υπολογίζεται ότι το κόστος των τροχαίων ατυχημάτων ανέρχεται σε 2% περίπου του εθνικού προϊόντος στις βιομηχανοποιημένες οικονομίες και 1% στις πιο υποανάπτυκτες. Είναι σημαντικό το ότι αυτή η σφαγή δεν είναι αποτέλεσμα απλής τεχνολογικής υστέρησης, που μπορεί να έχουμε ελπίδες ότι θα διορθωθεί με την "ανάπτυξη" (όπως π.χ. θα μπορούσε να υποστηρίξει κάποιος για την περίπτωση των ασθενειών, της φτώχειας κλπ), αφού πλήττει με μεγαλύτερη ίσως ένταση τις θεωρούμενες περισσότερο ανεπτυγμένες χώρες. Σε περιπτώσεις τέτοιας παταγώδους αποτυχίας είναι πάντα χρήσιμο να

εξετάζουμε τα θεμέλια των θεωρήσεων που χρησιμοποιούμε για να προσεγγίσουμε το πρόβλημα.

2.1 Οι επιστημολογικές βάσεις της τρέχουσας πολιτικής οδικής ασφάλειας

Εξετάζοντας τη φιλολογία σχετικά με την οδική ασφάλεια φαίνεται σαν να θεωρούνται ως δεδομένο στις περισσότερες περιπτώσεις οι εξής υποθέσεις:

- Το ΙΧ αυτοκίνητο (και επιβληθτικά η μοτοσικλέτα) είναι φυσικό να είναι το καθιερωμένο ως κύριο μέσο χειρσαίας μετακίνησης
- Η κυριαρχία αυτή του ΙΧ αυτοκινήτου είναι αποτέλεσμα της προτίμησης που δείχνουν οι καταναλωτές λόγω των χαρακτηριστικών του, και σε τελική ανάλυση το αποτέλεσμα της τεχνολογικής και οικονομικής προόδου
- Τα ατυχήματα που προκαλούνται από τα αυτοκίνητα θα πρέπει να αντιμετωπιστούν από μια *ad hoc* πολιτική οδικής ασφάλειας, που θα πρέπει να έχει προτεραιότητα σε σχέση με άλλες πολιτικές, αφού αφορά την προστασία της ανθρώπινης ζωής

Αν και οι υποθέσεις αυτές σπανίως εκφράζονται ρητώς, ένα μεγάλο τμήμα της κοινής γνώμης έχει πεισθεί να τις θεωρεί σχεδόν ως αυτονόητες, και σπανίως μπορούν να λείπουν ως προκείμενες από μία λογική ανάλυση των περισσότερων κειμένων και διακηρύξεων που αφορούν την οδική ασφάλεια.

Για παράδειγμα η διαίρεση των παραγόντων εφαρμογής της πολιτικής οδικής ασφάλειας σε “οδηγό”-“όχημα”-“δρόμο” (που εμφανίζεται περίπου ως δόγμα) δύσκολα μπορεί να γίνει κατανοητή (τουλάχιστον ως αυτονόητη) χωρίς τις παραπάνω υποθέσεις. Ένα άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα, όπου εμφιλοχωρούν έμμεσα οι παραπάνω υποθέσεις είναι ο τρόπος που εφαρμόζεται η λεγόμενη “κυκλοφοριακή αγωγή”, η οποία σε πολλές περιπτώσεις είναι απλώς μια προετοιμασία υποψήφιων οδηγών.



2.2 Ο ιδεολογικός χαρακτήρας της τρέχουσας πολιτικής οδικής ασφάλειας

Στην πραγματικότητα οι παραπάνω υποθέσεις, όχι μόνο δεν είναι αυτονόητες, αλλά, αν τις εξετάσει κανείς προσεκτικά, αποδεικνύονται τελείως αναληθείς. Συνήθως με τον όρο ιδεολογία εννοείται μια δομή λογικοφανών προτάσεων που εμφανίζονται ως αυτονόητες, ενώ είναι (αν όχι αναληθείς) τουλάχιστον αμφιλεγόμενες. Βάση της ιδεολογίας δεν είναι η λογική ανάλυση, αλλά οι φαντασιώσεις και οι μύθοι. Θα μπορούσε να αναφέρει κανείς πολλά για την ιδεολογία του αυτοκινήτου (και ακόμα περισσότερο για αυτή της μοτοσυκλέτας), για λόγους όμως οικονομίας του κειμένου θα περιοριστούμε στη συνέχεια μόνο σε ότι αφορά την πολιτική οδικής ασφάλειας.

Το πρώτο που θα πρέπει να αναφερθεί είναι ότι τα τελευταία χρόνια, κυρίως στις ανεπτυγμένες χώρες, έχουν αρχίσει να συνειδητοποιούνται όλο και περισσότερο τα δεινά που έχει επιφέρει η κυριαρχία του αυτοκινήτου στις οδικές μεταφορές. Η κυρίαρχη αυτή θέση που κατέχει αμφισβητείται όλο και εντονότερα και υπάρχει η τάση να ενισχύονται εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης: βάδισμα και ποδηλασία για μικρότερες αποστάσεις σε συνδυασμό με αποδοτικά δίκτυα συλλογικών μεταφορών για μεγαλύτερες. Παραδείγματα κειμένων που αντανάκλουν αυτή την τάση είναι ο χάρτης των δικαιωμάτων των πεζών που ψήφισε το 1988 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και η διακήρυξη της Κοπεγχάγης που ενέκριναν το 1996 οι δήμαρχοι των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών πόλεων. Ήδη οι περισσότερες πόλεις των πλέον ανεπτυγμένων χωρών εφαρμόζουν προγράμματα περιορισμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και βελτίωσης των συνθηκών πεζή μετακίνησης και ποδηλασίας και ενίσχυσης των δημοσίων συγκοινωνιών (η Κοπεγχάγη, η Ζυρίχη, το Άμστερνταμ είναι μερικά πετυχημένα παραδείγματα). Μεγάλα τμήματα στα κέντρα αυτών των πόλεων λειτουργούν ήδη σχεδόν χωρίς την χρήση αυτοκινήτων ενώ έχει προταθεί ακόμα και η πλήρης απομάκρυνση των αυτοκινήτων από το σύνολο των πόλεων. Και στην Αθήνα όμως είχαμε την εμπειρία των ολυμπιακών αγώνων του 2004, όπου οι μετακινήσεις των επισκεπτών και των κατοίκων εκείνη την εποχή προγραμματίστηκαν και έγιναν με επιτυχία κατά κύριο λόγο με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Δυστυχώς, λόγω των ιδεολογικών εμμονών της διοίκησης υπέρ του αυτοκινήτου και των μοτοσυκλετών, η τόσο πετυχημένη αυτή πολιτική εγκαταλείφθηκε την επομένη των ολυμπιακών αγώνων. Η αλήθεια επομένως είναι ότι το αυτοκίνητο δεν είναι απαραίτητο στοιχείο των οδικών μεταφορών, τουλάχιστον στον σημερινό κυρίαρχο βαθμό.

Αξίζει όμως να αναλογιστεί κανείς πώς φτάσαμε σ' αυτή την κατάσταση της κυριαρχίας του αυτοκινήτου (και στην Ελλάδα, και των μοτοσικλετών). Είναι γνωστό το πώς μεγάλες εταιρείες μεθόδευσαν το ξήλωμα των τραμ στις Η.Π.Α. μετά τον πόλεμο. Το ίδιο συνέβη και στην Ελλάδα, με τη μόνη διαφορά ότι εδώ δράστης υπήρξε το ίδιο το κράτος. Είναι ίσως λιγότερο γνωστό ότι την ίδια περίπου εποχή προωθήθηκε νομοθεσία κατά των πεζών με σκοπό την προώθηση του αυτοκινήτου. Την εποχή εκείνη καθιερώθηκε το τεκμήριο υπαιτιότητας του πεζού, δηλαδή στην περίπτωση ατυχήματος ο πεζός θεωρείται υπεύθυνος μέχρις αποδείξεως του εναντίον. Οπως χαρακτηριστικά αναφέρει η εισηγητική έκθεση:

“πρέπει να θεωρηθεί δικαιολογημένη και αναγκαία η απόκλιση από τις αρχές του ΓΠΝ/1911 διότι δεν συντρέχει λόγος να φοβόμαστε τα αυτοκίνητα αφού δεν είναι επικίνδυνα για τους πεζούς για τους οποίους έχουν ληφθεί μέτρα για την ασφαλή κυκλοφορία τους. Επομένως πρέπει και αυτοί να υποβοηθήσουν με την αυξημένη προσοχή τους την ακώλυτη κυκλοφορία ιδίως στις μεγάλες πόλεις”.

Η διάταξη αυτή ισχύει ακόμα και σήμερα (άρθρο 50 του Κ.Ο.Κ.), αν και τα δικαστήρια έχουν συχνά ενδοιασμούς για να την εφαρμόσουν λόγω του παραλογισμού και της ωμότητάς της! Το ίδιο αμείλικτα κυνηγήθηκε και η ποδηλασία, με αποτέλεσμα να είναι σήμερα σχεδόν ανύπαρκτη, όταν σε άλλες χώρες η συμμετοχή της στην κατανομή των μετακινήσεων είναι σημαντική φτάνοντας σε μερικές περιοχές της Ολλανδίας ή της Δανίας να καλύπτει το 40-50% των μετακινήσεων. Οι χρηματοδοτήσεις κατευθύνθηκαν σε έργα οδοποιίας (για τα οποία σπανίως υπάρχουν διόδια – αλλά και τότε καλύπτουν μόνο μέρος του κόστους συντήρησης και όχι το κόστος κατασκευής), ενώ ο σιδηρόδρομος αφέθηκε να παρακμάσει κάτω από το βάρος του αθέμιτου ανταγωνισμού του αυτοκινήτου και γραφειοκρατικών διοικήσεων. Για να μπορέσει να μειωθεί ακόμα περισσότερο το κόστος του αυτοκινήτου και να γίνει ελκυστικό, το σύνολο σχεδόν των ελεύθερων χώρων των πόλεων διατέθηκε (ως επί το πλείστον δωρεάν) για τις ανάγκες στάθμευσης και κίνησης του αυτοκινήτου, είτε νομιμοφανώς (όπως λ.χ. στην περίπτωση των στενών και ανεπαρκών διαστάσεων πεζοδρομίων), είτε και τελείως παράνομα (όπως στην περίπτωση της ενθάρρυνσης της στάθμευσης στα πεζοδρόμια και τους “πεζόδρομους”). Γενικότερα τα μέσα μαζικής μεταφοράς αφέθηκαν να υποβαθμιστούν σημειολογικά και λειτουργικά, ενώ καλλιεργήθηκε στην κοινή γνώμη η άποψη ότι το Ι.Χ. αυτοκίνητο ταυτίζεται κατά έναν αυθαίρετο τρόπο με την πρόοδο και θα πρέπει να ενισχύεται με κάθε τρόπο. Οι πεζοί, αντί για προνομιακό αντικείμενο της κρατικής μέριμνας, ως ο φυσικός τρόπος ανθρώπινης μετακίνησης, με μια διαστροφή της λογικής θεωρήθηκε ότι είναι η αιτία των τροχαίων ατυχημάτων. Ιδιαίτερα εμποτισμένοι με αυτή την ιδεολογική αντίληψη κατά των πεζών είναι πολλά από τα στελέχη των αρχών και των υπηρεσιών που ασχολούνται με τα θέματα σχετικά με τις οδικές μεταφορές, ιδιαίτερα στις ανώτερες βαθμίδες. Επίσημη θέση της τροχαίας έγινε η αντίληψη ότι, όταν κάποιος δεν βρίσκει θέση στάθμευσης εκεί που θέλει, είναι λογικό να αφήνει το αυτοκίνητό του σε κάποιον από τους ελάχιστους χώρους που έχουν αφιεθεί για τους πεζούς. Όταν τα αυτοκίνητα γέμισαν ασφυκτικά κάθε χώρο της πόλης άρχισαν να προωθούνται οι μοτοσικλέτες με μια σειρά προνομίων που τους παραχωρήθηκαν (είσοδος στο δακτύλιο, ευνοϊκή φορολογία, απαλλαγή από ΚΤΕΟ, κίνηση σε λεωφορειολωρίδες κλπ), επειδή υποτίθεται ότι αντικαθιστούν αυτοκίνητα στους δρόμους, εκμεταλλευόμενες καλύτερα τον περιορισμένο αστικό χώρο. Η εγγενής επιρρέπεια του μέσου αυτού προς τα ατυχήματα δεν στάθηκε ικανή να αποτρέψει αυτή την απόφαση, με αποτέλεσμα σήμερα ένα δυσανάλογα μεγάλο ποσοστό νέων κυρίως ανθρώπων να

χάνει τη ζωή του ή τη σωματική του ακεραιότητα στους δρόμους. Φυσικά και στην περίπτωση αυτή υπήρξε εμπαιγμός της κοινής γνώμης, αφού, όπως μπορεί κανείς να διαπιστώσει, οι μοτοσικλέτες δεν μειώνουν τα αυτοκίνητα στους δρόμους, αλλά επί προστίθενται σ' αυτά επεκτεινόμενες εις βάρος των χώρων των πεζών: κινούνται στους λεωφορειόδρομους, στους πεζόδρομους και στα κενά μεταξύ των αυτοκινήτων, σταθμεύουν στα πεζοδρόμια και περιμένουν στα φανάρια στις διαβάσεις των πεζών.

Είναι επομένως μύθος ότι η κυριαρχία του αυτοκινήτου είναι αποτέλεσμα ελεύθερης επιλογής και προτίμησης των πολιτών. Στην πραγματικότητα είναι αποτέλεσμα επιβολής, για την επιτυχία της οποίας χρησιμοποιήθηκαν όλα τα μέσα: η ιδεολογική εξαπάτηση, η βία του νόμου – αλλά και η αυθαιρεσία της παρανομίας, ακόμα και η χειραγώγηση των δυνάμεων της αγοράς. Η ίδια πολιτική και η απουσία εναλλακτικών λύσεων είναι που συντηρεί και σήμερα την κυριαρχία του Ι.Χ. αυτοκινήτου. Οι δαπάνες για τα λεωφορεία και τα τραίνα αντιμετωπίζονται απλώς ως στοιχεία του δημοσίου ελλείμματος, ενώ οι κολοσσιαίες και μη ανταποδοτικές δαπάνες που γίνονται για αυτοκινητόδρομους χαρακτηρίζονται ως “ανάπτυξη”. Το βλέπουμε και στην περίπτωση του σαμποταρίσματος του τραμ, είτε με λεκτικές επιθέσεις, είτε με την παραχώρηση της προτεραιότητας του έναντι του αυτοκινήτου, τόσο κατά τη διάρκεια της κατασκευής του (όπου η χάραξη έγινε εις βάρος χώρων πεζών αποφεύγοντας επιμελώς να θίξει τους χώρους κίνησης τροχοφόρων), όσο και κατά τη φάση της λειτουργίας του (με την καθυστέρηση της προτεραιότητας στις διασταυρώσεις).

Εξίσου προβληματική είναι και η αυτονόμηση της οδικής ασφάλειας από τα γενικότερα προβλήματα που προκαλεί η χρήση του αυτοκινήτου και η παρουσίαση της σαν ένα “μπάλωμα” που αρκεί, αν δοθεί προτεραιότητα, να λύσει τα προβλήματα αυτά. Για παράδειγμα, σύμφωνα με υπολογισμούς η ατμοσφαιρική ρύπανση της Αθήνας από τα αυτοκίνητα και τις μοτοσικλέτες έχει ως αποτέλεσμα 1.342 έως 7.247 νεκρούς κάθε χρόνο. Οι άνθρωποι αυτοί δεν είναι ασφαλώς λιγότερο νεκροί από τα θύματα των τροχαίων “ατυχημάτων”, ούτε ο πόνος των δικών τους ανθρώπων από την απώλειά τους λιγότερος. Και θα μπορούσαμε να προσθέσουμε και άλλα πολλά θύματα της αυτοκίνησης (και μοτοκίνησης) που δεν καταγράφονται στις στατιστικές, καθώς ένας μεγάλος αριθμός ανθρώπων αναπτύσσει νοσηρότητα εξαιτίας του αφύσικου και καθιστικού τρόπου ζωής που εισάγει το Ι.Χ. αυτοκίνητο και η μοτοσικλέτα. Το βάδισμα έχει αποδειχθεί ότι αποτελεί προστατευτικό παράγοντα για τις περισσότερες από τις σύγχρονες ασθένειες (παχυσαρκία, διαβήτης, καρδιοαγγειακά νοσήματα, οστεοπόρωση, ανδρική ανικανότητα, ακόμα και ορισμένες μορφές καρκίνου). Επομένως μια πολιτική οδικής ασφάλειας θα πρέπει να στοχεύει στη συνολική μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των χειρσαίων μεταφορών και όχι απλώς στο στατιστικό εξωραϊσμό τους.

2.3 Οι συνέπειες των ιδεολογικών εμμονών

Συνέπεια της ιδεολογικής σύγχυσης είναι η υποτίμηση της ασφάλειας των πεζών, που υποβιβάζονται σε κάποιο είδος “οχήματος”, κατατασσόμενοι μάλιστα συλλήβδην μαζί με τα ποδήλατα και τις μοτοσικλέτες (που έχουν τελείως διαφορετική λειτουργία και ανάγκες) στους “ευάλωτους” χρήστες της οδού. Όμως και τα μέτρα οδικής ασφάλειας που λαμβάνονται για τους υπόλοιπους, “κανονικούς” χρήστες της οδού, είναι τελείως αναποτελεσματικά και ψάχνοντας για το “δέντρο” χάνουν το “δάσος”. Τα κυριότερα από αυτά είναι:

- Ζώνες ασφαλείας

Οι ζώνες ασφαλείας (και τα κράνη για τις μοτοσικλέτες) έχουν κατακτήσει να είναι στην Ελλάδα το κυριότερο μέτρο οδικής ασφάλειας. Η υπερβολή έχει φτάσει σε σημείο να τιμωρείται όποιος δεν τις χρησιμοποιεί, και θέτει σε κίνδυνο τον εαυτό του, με σχεδόν 3πλάσιο πρόστιμο σε σχέση με αυτόν που αφήνει το αυτοκίνητο ή τη μηχανή του στο πεζοδρόμιο και θέτει σε κίνδυνο τους πεζούς, αναγκάζοντάς τους να περπατούν στο οδόστρωμα (είναι, δηλαδή, τηρουμένων των αναλογιών, σαν να τιμωρείται η απόπειρα αυτοκτονίας αυστηρότερα από την απόπειρα ανθρωποκτονίας). Είναι προφανές ότι οι ζώνες ασφαλείας δεν προσφέρουν τίποτε



στην ασφάλεια των πεζών, οι οποίοι θα έπρεπε κατά προτεραιότητα να προστατεύονται, ίσως μάλιστα (όπως εξηγείται παρακάτω) και να την επιδεινώνουν. Βεβαίως όποιος φοράει ζώνη ασφαλείας είναι *ceteris paribus* περισσότερο ασφαλής από αυτόν που δεν φοράει. Αυτό όμως δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι η χρήση τους βελτιώνει και το γενικότερο επίπεδο ασφάλειας. Η εξήγηση αυτού του, κάτω από μια επιπόλαια θεώρηση, παράδοξου, είναι ότι η αυξημένη αίσθηση ασφάλειας που παρέχουν κάνει τους οδηγούς πιο επιρρεπείς στην ανάληψη κινδύνων και στην αύξηση των ταχυτήτων (ομοιόσταση του κινδύνου). Το αποτέλεσμα είναι ότι μεγάλο μέρος, αν όχι το σύνολο της πρόσθετης ασφάλειας εξανεμίζεται από τις μεγαλύτερες ταχύτητες και την πιο επικίνδυνη οδήγηση. Άλλωστε σε καμία χώρα, όταν εφαρμόστηκε η υποχρεωτική χρήση των ζωνών ασφαλείας, δεν σημειώθηκε απότομη μείωση των ατυχημάτων. Στην Ελλάδα από το 1987 που εφαρμόστηκε υπήρξε θεαματική άνοδος των νεκρών από τροχαία ατυχήματα, ενώ η τελευταία μικρή κάμψη τους έγινε, όταν ακριβώς η αστυνόμευση στράφηκε και προς τον έλεγχο της ταχύτητας και την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ.

- Κατασκευή νέων δρόμων

Η κατασκευή και διαπλάτυνση των δρόμων και η βελτίωση σημείων που συμβαίνουν συχνά ατυχήματα είναι όχι μόνο αμφισβητούμενο μέτρο οδικής ασφάλειας, αλλά και ιδιαίτερα δαπανηρό (όσο και επικερδές για ορισμένους) Πρώτα απ' όλα, ο εντοπισμός των επικίνδυνων σημείων είναι δυσχερέστατος και συνήθως επισκιάζεται από τις στατιστικές αβεβαιότητες (παλινδρόμηση περί τον μέσο όρο). Επιπλέον η βελτίωση κάποιου δύσκολου σημείου ενός δρόμου, για λόγους ανάλογους με το παραπάνω φαινόμενο της ομοιόστασης του κινδύνου, ενθαρρύνει μεγαλύτερες ταχύτητες, με αποτέλεσμα τα ατυχήματα να αλλάζουν απλώς θέση στο επόμενο δύσκολο σημείο (μετανάστευση των ατυχημάτων). Το χειρότερο όμως είναι ότι η κατασκευή νέων και η διαπλάτυνση των υπαρχόντων δρόμων ενθαρρύνει τη συχνότερη χρήση αυτοκινήτων με αποτέλεσμα εξ αυτού του λόγου να αναπτύσσεται τάση αύξησης των ατυχημάτων.



Σχετικό με τα παραπάνω είναι και ένα ακόμα επεισόδιο στη μακροχρόνια παράδοση του βαυκαλισμού της κοινής γνώμης που παρακολουθούμε τον τελευταίο καιρό στην περίπτωση του Μαλιακού. Ελάχιστοι έχουν επισημάνει ότι τα φορτία σε βασικούς άξονες όπως η διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη θα έπρεπε να κινούνται κυρίως σιδηροδρομικώς. Όμως η κατάρρευση των σιδηροδρομικών μεταφορών, λόγω ακριβώς αυτής της πολιτικής της κατασκευής δρόμων και ανεπιφύλακτης εύνοιας και έμμεσης επιδότησης του αυτοκινήτου, έχει οδηγήσει τη χώρα μας στην τελευταία θέση στην Ευρώπη στις σιδηροδρομικές μεταφορές φορτίων (μόνο 1,7% στο σύνολο των χερσαίων μεταφορών φορτίων έναντι 13,4% που είναι ο μέσος όρος στις χώρες της Ε.Ε.) με τραγικές συνέπειες, εκτός των άλλων, και στην οδική ασφάλεια.

- Απομάκρυνση των πεζών

Η χειρότερη έκφραση της ιδεολογίας της προσανατολισμένης προς το ΙΧ αυτοκίνητο οδικής ασφάλειας είναι ο διωγμός των πεζών, είτε με διάφορα εμπόδια (κάγκελα κ.ά.) είτε με προτροπές ή ακόμα και πρόστιμα, με το πρόσχημα της ασφάλειάς τους. Αυτό το μέτρο, εκτός από απεχθές, που εφάπτεται ακόμα και παραβιάσεων ανθρωπίνων δικαιωμάτων (της ασφαλούς και ελεύθερης μετακίνησης), είναι επιπλέον και τελείως αναποτελεσματικό. Πρώτα απ' όλα η μείωση των θυμάτων πεζών λόγω της μείωσης και αποθάρρυνσης των πεζή μετακινήσεων δεν αποτελεί βελτίωση της ασφάλειάς τους αλλά απόπειρα να ευημερήσουν οι αριθμοί αντί των ανθρώπων. Επιπλέον όμως, οι πεζοί, όχι μόνο δεν συνιστούν μέρος του προβλήματος, αλλά αποτελούν αντίθετα θετικό στοιχείο της ασφάλειας του δρόμου, σε αντίθεση με τα αυτοκίνητα. Η απομάκρυνση των πεζών και η συνακόλουθη πεποίθηση των οδηγών ότι δεν υπάρχει περίπτωση να βρεθούν στο δρόμο τους, ενθαρρύνει

μεγαλύτερες ταχύτητες και δημιουργεί τελικά ανασφαλές περιβάλλον, όχι μόνο για τους πεζούς, αλλά και για τους ίδιους τους οδηγούς και τους επιβάτες. Γι' αυτό και οι τελευταίες τάσεις στην οδική ασφάλεια πειραματίζονται με τη ανάμειξη πεζών και οχημάτων, αντί για τον διαχωρισμό τους, θεωρώντας ότι οι πεζοί στο δρόμο είναι το καλύτερο μέσο κυκλοφοριακού κατευνασμού (traffic calming).

3. Προς μια νέα πολιτική οδικής ασφάλειας

Το νέο παράδειγμα που θα αντικαταστήσει το χρεοκοπημένο μοντέλο οδικής ασφάλειας θα πρέπει να στηριχτεί στις εξής διαπιστώσεις:

- Η ανασφάλεια του ιδιωτικού αυτοκινήτου είναι εγγενής και μη πλήρως θεραπεύσιμη

Η ανασφάλεια του ΙΧ αυτοκινήτου προκύπτει πρώτα απ' όλα από το γεγονός ότι μια συσκευή, που θα έπρεπε να την χειρίζεται κάποιος επαγγελματίας, έχει αφεθεί χωρίς ουσιαστικό έλεγχο σε εκατομμύρια χρήστες, μεταξύ των οποίων αναπόφευκτα περιλαμβάνονται και άνθρωποι μη υγιείς, με ψυχολογικά προβλήματα, με αυξημένη ροπή προς τον κίνδυνο ή γενικότερα άνθρωποι που απλά δεν είναι κατάλληλοι για αυτό το είδος της εργασίας (γιατί πρόκειται ουσιαστικά για εργασία και μάλιστα ενός μηχανήματος με ισχύ μικρής βιοτεχνίας). Οι περιορισμοί που θα πρέπει να τεθούν για λόγους ασφαλείας ακυρώνουν τη χρησιμότητα της συσκευής και οδηγούν σε ακόμα μεγαλύτερους κοινωνικούς αποκλεισμούς από αυτούς που ούτως ή άλλως εισάγονται από τη χρήση της ως κυρίαρχο μέσο μεταφοράς. Οι περιορισμοί αυτοί, αν και άκρως απαραίτητοι, είναι συχνά δύσκολο να τηρηθούν και πολύ εύκολο να παραβιαστούν. Για παράδειγμα σε κάθε παρέα που πηγαίνει για να διασκεδάσει σε κάποιο κέντρο θα πρέπει 1 στα 4 μέλη της να απέχει από την κατανάλωση οινοπνεύματος και τη γενική ευθυμία που δημιουργείται. Είναι στατιστικά βέβαιο ότι τουλάχιστον σε κάποιο μικρό ποσοστό (που θα αντιστοιχεί όμως σε μεγάλο απόλυτο αριθμό) αυτό δεν πρόκειται να τηρηθεί από μέσης ωριμότητας άτομα. Άλλωστε σε καμιά χώρα του κόσμου, όσο συστηματικά προγράμματα και αν εφαρμόστηκαν, δεν έπεσαν οι ρυθμοί των τροχαίων ατυχημάτων σε αποδεκτά επίπεδα, συγκρίσιμα με αυτά των άλλων μεταφορικών μέσων.

Φυσικά όλα τα παραπάνω ισχύουν κατά μείζονα λόγο και σε μεγαλύτερο βαθμό και για τις μοτοσικλέτες.

- Το αυτοκίνητο είναι το πιο ακατάλληλο μέσο για την αύξηση του μεταφορικού έργου

Αυτό είναι προφανές αν σκεφτούμε ότι μια λωρίδα οδού έχει κυκλοφοριακή ικανότητα 800-1.200 άτομα/ώρα με ΙΧ αυτοκίνητα, 6.000-10.000 άτομα/ώρα με λεωφορεία και 20.000-50.000 άτομα/ώρα με κάποιο μέσο σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό, σιδηρόδρομος). Το αυτοκίνητο είναι κατάλληλο μόνο για αραιοκατοικημένες περιοχές ή για χρήση κάτω από ειδικές μορφές συλλογικής ιδιοκτησίας (car-sharing), που θα γίνουν εφικτοί και στην Ελλάδα, μόνον όταν μειωθούν οι τεράστιες έμμεσες επιδοτήσεις που απολαμβάνει σήμερα.

- Το αυτοκίνητο δεν είναι ταχύ μέσο μεταφοράς

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση που πλήττει πρακτικά όλες τις μεγάλες πόλεις του κόσμου κάνει συχνά τις μετακινήσεις με το αυτοκίνητο να είναι βραδύτερες από αυτές που θα γίνονταν με λεωφορείο αν δεν υπήρχαν καθόλου αυτοκίνητα στις πόλεις. Και για τις υπεραστικές μετακινήσεις η ταχύτητα του αυτοκινήτου είναι πολύ μικρότερη από αυτή ενός σύγχρονου τραίνου (με πολύ μικρότερη ασφάλεια και πολύ μεγαλύτερο ενεργειακό και περιβαλλοντικό κόστος). Οι χώροι όμως που απαιτεί ως κυρίαρχο μεταφορικό μέσο αυξάνουν ακόμα περισσότερο τις αποστάσεις μειώνοντας έτσι ακόμα περισσότερο τους χρόνους μετακίνησης. Επίσης, με τις αβιώτες συνθήκες που προκαλεί στις πόλεις δημιουργεί την ανάγκη πρόσθετων μετακινήσεων. Στην Αθήνα για παράδειγμα, με την ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλεί, και την καταστροφή του περιβάλλοντος και των ελεύθερων χώρων δημιουργείται πρόσθετη ζήτηση για μετακινήσεις έξω από την πόλη με σκοπό την αναψυχή.

- Το βάδισμα και η ποδηλασία είναι τα πιο ασφαλή μέσα μετακίνησης

Πράγματι, αρκεί να σκεφτούμε ότι σε ένα μέρος όπου το σύνολο των μετακινήσεων θα γινόταν αποκλειστικά με τα πόδια (ή/και με ποδήλατα) τα ατυχήματα θα ήταν πρακτικά μηδέν – σε ένα μέρος όπου το σύνολο των μετακινήσεων θα γινόταν αποκλειστικά με αυτοκίνητα (ή/και με μοτοσυκλέτες) τα ατυχήματα θα ήταν ασφαλώς ακόμα περισσότερα από ό,τι σήμερα. Ένα μεγάλο μέρος των μετακινήσεων στις πόλεις θα μπορούσαν να γίνονται με τα πόδια, ειδικά αν σκεφτεί κανείς ότι συχνά η μέση ταχύτητα των αυτοκινήτων στις πόλεις, λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης, είναι συγκρίσιμη με αυτή των πεζών και η διαδρομή που ακολουθούν μεγαλύτερη από αυτούς. Έρευνες έχουν δείξει ότι η απόσταση που είναι διατεθειμένος να περπατήσει κανείς μπορεί να αυξηθεί περισσότερο από 70%, αν βελτιωθούν οι συνθήκες πεζή μετακίνησης. Το ποδήλατο μπορεί να καλύπτει επίσης μεγάλο μέρος των μετακινήσεων μέσης αποστάσεως.

- Η πολιτική ασφάλειας θα πρέπει να ενσωματώνεται σε κάθε επιμέρους πολιτική (περιβαλλοντική, οικονομική, κοινωνική, μεταφορών κλπ)

Είναι παράλογο να λαμβάνονται μέτρα οδικής ασφαλείας και να ακυρώνουν ή να ακυρώνονται από άλλες πολιτικές. Είναι τουλάχιστον άστοχο μέτρα που παρουσιάζονται σαν προστασία της ζωής να προκαλούν δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία ή το περιβάλλον. Γιατί πολλές επεμβάσεις που γίνονται για άλλους λόγους έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η κατάργηση των νυκτερινών δρομολογίων του μετρό, του τραμ και των βασικών λεωφορειακών γραμμών που είχαν αρχίσει να λειτουργούν με την ευκαιρία των ολυμπιακών αγώνων. Τα δρομολόγια αυτά θα μπορούσαν λ.χ. να αποτρέψουν τους θαμώνες των νυκτερινών κέντρων, που επιστρέφουν στα σπίτια τους σε κατάσταση ευθυμίας, από τη χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου, με προφανείς ευεργετικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια. Το ίδιο παράλογο είναι να εμφανίζονται ως πολιτική οδικής ασφαλείας, η οποία (ως προστασία της ανθρώπινης ζωής) είναι από τη φύση της ενταγμένη στο γενικότερο πλαίσιο της προστασίας της αξίας του ανθρώπου, μέτρα που προωθούν τον κοινωνικό αποκλεισμό και έρχονται σε αντίθεση με αυτές τις αρχές και αξίες. Δεν είναι δυνατόν στο όνομα της οδικής ασφαλείας να διώκονται οι πεζοί ή να καταργούνται τα δικαιώματα κινητικότητας των ευπαθών ομάδων του πληθυσμού (ηλικιωμένοι, μικρά παιδιά, άτομα με αναπηρίες, εγκυμονούσες, τραυματίες κλπ).

Βάση επομένως μιάς συνεπούς πολιτικής οδικής ασφάλειας δεν μπορεί παρά να είναι η υποκατάσταση μετακινήσεων με εγγενώς ανασφαλής μέσα από μετακινήσεις με εγγενώς ασφαλή μέσα. Τελικός στόχος επομένως θα πρέπει να είναι η υποκατάσταση των μετακινήσεων με αυτοκίνητα και μηχανές από μετακινήσεις με βάδισμα ή ποδήλατο. Για μεγαλύτερες αποστάσεις οι μετακινήσεις μπορούν να καλύπτονται πλήρως από μέσα συλλογικής μεταφοράς (μέσα σταθερής τροχιάς ή, όπου αυτό δεν δικαιολογείται οικονομικά, λεωφορεία), τα οποία, αν απαλλαγούν από τον ανταγωνισμό και τα εμπόδια των αυτοκινήτων, θα μπορούν να κινούνται με ταχύτητα, οικονομική αποδοτικότητα και πολύ μεγαλύτερη ασφάλεια.

Βραχυπρόθεσμα κάθε αύξηση της ζήτησης για μετακινήσεις θα πρέπει να ικανοποιείται με τη βελτίωση της υποδομής για πεζοκίνηση ή ποδηλασία και όχι με νέους δρόμους και τη διάλυση του αστικού ιστού ή την καταστροφή του περιβάλλοντος. Τεχνικές διαχείρισης της μεταφορικής ζήτησης και πολεοδομικές ρυθμίσεις για διατήρηση της πυκνότητας και ανάμειξης των χρήσεων θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τη μείωση αυτής της πρόσθετης ζήτησης. Τα μέσα συλλογικής μεταφοράς πρέπει να αναβαθμιστούν, ώστε να προσφέρουν καλύτερη εξυπηρέτηση από τα αυτοκίνητα και τις μοτοσικλέτες (σε όρους χρόνου, κόστους, άνεσης και αξιοπιστίας).

Άμεσα θα πρέπει να απελευθερωθούν οι χώροι των πεζών, ώστε να ενθαρρυνθεί η πεζοκίνηση. Οι προτεραιότητες της αστυνόμευσης θα πρέπει να στραφούν από τους ελέγχους για χρήση ζωνών ασφαλείας και κράνη, στο αποτρόπαιο φαινόμενο της κατάληψης των πεζοδρομίων, των πεζοδρόμων και των άλλων χώρων των πεζών από αυτοκίνητα και μηχανές που διώχνουν τους πεζούς και υπονομεύουν τις συνθήκες ασφαλείας τους (αλλά σε τελική ανάλυση και την ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού) και γενικότερα στον έλεγχο της επιθετικότητας και θρασύτητας των οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών. Επίσης θα πρέπει να επιδιωχθεί η μείωση των ταχυτήτων, όχι μόνο με άμεση αστυνόμευση, αλλά και με κατάλληλες διαμορφώσεις που θα τονίζουν την προτεραιότητα που θα πρέπει να δίνεται στην ποδηλασία και το βάδισμα. Τέλος είναι ανάγκη να βελτιωθεί η λειτουργία των δημοσίων συγκοινωνιών και να αναγνωρισθούν ως βασικό κοινωνικό και παραγωγικό αγαθό (όπως π.χ. το νερό ή το ηλεκτρικό ρεύμα) που είναι υποχρεωμένο το κράτος να φροντίζει να παρέχεται σε επαρκή ποσότητα, ικανοποιητική ποιότητα και προσιτή (και ανταγωνιστική με τα ΙΧ) τιμή.

Μεγάλη σημασία έχει η ενημέρωση και η συμμετοχή των πολιτών στην πραγματοποίηση μίας τέτοιας πολιτικής, όπως και η αλλαγή της νοοτροπίας των στελεχών της διοίκησης που ασχολούνται με σχετικά θέματα. Και ιδιαίτερα σημαντική είναι η κυκλοφοριακή αγωγή των παιδιών, η οποία θα πρέπει να συνίσταται στην ενθάρρυνση τους να περπατούν και να ενημερώνονται για τις δυσμενείς επιπτώσεις και τους κινδύνους της χρήσης των αυτοκινήτων και των μοτοσικλετών.

Μια τέτοια πολιτική οδικής ασφάλειας θα έχει ευνοϊκές επιδράσεις και στις άλλες πολιτικές (κοινωνική, οικονομική, τουριστική, περιβαλλοντική, ενεργειακή, μεταφορών, υγείας).

4. Συμπεράσματα

Η δογματική επιμονή στην χρήση των αυτοκινήτων (και δευτερευόντως των μοτοσικλετών) ως κυρίαρχο τρόπο χερσαίας μεταφοράς έχει οδηγήσει την πολιτική

οδικής ασφάλειας σε παταγώδη αποτυχία. Η οδική ασφάλεια δεν θα πρέπει να είναι μια μασκαρεμένη πολιτική ενίσχυσης της χρήσης των αυτοκινήτων και των μοτοσικλετών, αλλά να ενσωματωθεί σε μια αποδοτική πολιτική μεταφορών που θα στοχεύει στην προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας και ευημερίας των πολιτών. Γιατί επιτέλους είναι καιρός να πάψουν οι μηχανές και τα διαπλεκόμενα με αυτές συμφέροντα να αποτελούν την πρωταρχική μέριμνα του κράτους, και μια νέα πολιτική οδικής ασφάλειας, συναντώντας τις αρχές και τις αξίες της κλασικής αρχαιότητας και του διαφωτισμού, να βάλει ξανά στο κέντρο της τον άνθρωπο.

1.24 ΨΗΦΙΣΜΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ

ΨΗΦΙΣΜΑ

σχετικά με την προστασία των πεζών και τον ευρωπαϊκό χάρτη δικαιωμάτων του πεζού

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

-έχοντας υπόψη την πρόταση ψηφίσματος του κ. Ulburghs για την προστασία των πεζών

-έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 18.2.1986 για τη λήψη κοινών μέτρων με στόχο τον

περιορισμό των οδικών ατυχημάτων

-έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 13.3.1987 για το ποδήλατο ως μέσο μεταφοράς

-έχοντας υπόψη τα αποτελέσματα των πρωτοβουλιών που ανελήφθησαν επ' ευκαιρία του Ευρωπαϊκού Έτους Οδικής Ασφάλειας,

-έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Περιβάλλοντος Δημοσίας Υγείας και Προστασίας των Καταναλωτών

Α. λαμβάνοντας υπόψη ότι το τέταρτο πρόγραμμα δράσης της Κοινότητας σε θέματα περιβάλλοντος δίνει όλο και μεγαλύτερη προτεραιότητα στα προβλήματα του αστικού περιβάλλοντος και ότι, στο πλαίσιο αυτό, η προστασία της κυκλοφορίας των

πεζών μπορεί να συμβάλει αποτελεσματικά στην ευημερία των πολιτών, την αναβάθμιση των συλλογικών χώρων και την προστασία των ιστορικο-πολεοδομικών και περιβαλλοντικών αξιών,

Β. λαμβάνοντας υπόψη ότι κάθε άνθρωπος, σε κάποια εποχή της ζωής του, κυκλοφορεί πεζός. ότι, στις αστικές περιοχές, οι μετακινήσεις με τα πόδια αντιπροσωπεύουν σημαντικό ποσοστό της κυκλοφορίας (25 έως 45%) και ότι αφορά κυρίως τις ασθενέστερες κοινωνικές ομάδες (παιδιά, ηλικιωμένους),

Γ. έχοντας υπόψη ότι το ένα τρίτο περίπου των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων αφορά πεζούς και ότι το ήμισυ σχεδόν των θανάτων παιδιών αποδίδεται σε παρόμοια ατυχήματα,

Δ. λαμβάνοντας υπόψη, ότι η αιτία πολλών οδικών ατυχημάτων, κατά το μεγαλύτερο ποσοστό, πρέπει να αναζητηθεί στην κινούμενη με μεγάλη ταχύτητα κυκλοφορία αυτοκινήτων,

Ε. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η κοινωνική ιδεολογία του “προτεραιότητα στην οδική κυκλοφορία σε κάθε περίπτωση”, η οργάνωση των πόλεων, η κατάσταση του οδικού δικτύου και η εισβολή των ιδιωτικών αυτοκινήτων περιορίζουν τις δυνατότητες μετακίνησης των πεζών και αποκλείουν από τους δημόσιους χώρους τις ασθενέστερες κατηγορίες και ιδίως τους ανάπηρους και τα μειονεκτούντα άτομα που αποτελούν σημαντικό ποσοστό του ευρωπαϊκού πληθυσμού,

ΣΤ. έχοντας υπόψη ότι η προϊούσα γήρανση του πληθυσμού καθιστά οξύτερο το πρόβλημα της προστασίας των πεζών τόσο από ποιοτική όσο και από ποσοτική άποψη, .

Ζ. έχοντας υπόψη ότι στις πόλεις και ιδίως στα ιστορικά κέντρα και τις βιομηχανικές ζώνες οι συνθήκες μετακίνησης των πεζών είναι απαράδεκτες, εξαιτίας του υψηλού ποσοστού ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης, και ότι τα παιδιά είναι η πιο εκτεθειμένη ομάδα πεζών στα καυσαέρια (στα οποία συγκαταλέγεται ο μόλυβδος) και στις βλάβες του ακουστικού και νευροφυτικού συστήματος, λόγω του αναστήματός τους και του ευαίσθητου οργανισμού τους

Η. έχοντας υπόψη ότι ως χώροι για τους πεζούς τις περισσότερες φορές θεωρούνται όσοι έχουν απομείνει από τους χώρους που προορίζονται για την οικοδόμηση και τις ανάγκες της κυκλοφορίας των οχημάτων

Θ. έχοντας υπόψη ότι, στις περισσότερες χώρες, τα μέτρα που αποβλέπουν στην αύξηση της οδικής ασφάλειας (διαφημιστικές εκστρατείες, νομοθετικά μέτρα, συντήρηση και βελτίωση των οδικών υποδομών) ευνοούν κυρίως τους αυτοκινητιστές και ότι στα εκπαιδευτικά προγράμματα καθώς και σε εκείνα για την απόκτηση άδειας οδηγείσεως αυτοκινήτου, ελάχιστη προσοχή δίδεται σε προσαρμοσμένη προς τους πεζούς συμπεριφορά

Ι. έχοντας υπόψη ότι όλο και περισσότερες ομάδες του πληθυσμού θεωρούν ως επιτακτική ανάγκη τη στροφή προς μία αξιοπρεπή και φιλική προς το περιβάλλον εξέλιξη στον τομέα της οδικής κυκλοφορίας.

1. Θεωρεί ότι η πολιτική υπέρ των πεζών οφείλει να είναι το κεντρικό στοιχείο δράσης που θα αποβλέπει στη δημιουργία μιας νέας και περισσότερο ανθρώπινης πολεοδομικής αντίληψης και επομένως οφείλει να καταστεί ουσιαστικός παράγοντας της πολιτικής των κρατών μελών στον τομέα των μεταφορών, της πολεοδομίας και των οικοδομικών κατασκευών.

2. Για το σκοπό αυτό εγκρίνει τον ακόλουθο Ευρωπαϊκό Χάρτη των δικαιωμάτων του πεζού:

“I-. ο πεζός έχει δικαίωμα να ζει σε ένα υγιές περιβάλλον και να απολαμβάνει ελεύθερα τους δημόσιους χώρους μέσα σε κατάλληλες συνθήκες που θα εξασφαλίζουν τη σωματική και ψυχική του υγεία.

II-. ο πεζός έχει δικαίωμα να ζει σε αστικά κέντρα ή χωριά οργανωμένα για την εξυπηρέτηση του ανθρώπου και όχι του αυτοκινήτου, τα οποία να διαθέτουν υποδομή προσιτή στους πεζούς και στους ποδηλάτες.

III-. τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα μειονεκτούντα άτομα δικαιούνται μία πόλη που να αποτελεί χώρο κοινωνικοποίησής τους και όχι χώρο επιδείνωσης της κατάστασης αδυναμίας τους.

IV-. Τα μειονεκτούντα άτομα δικαιούνται ειδικών μέτρων τα οποία θα τους εγγυώνται την όσο το δυνατό μεγαλύτερη ανεξαρτησία κινητικότητας μέσω προσαρμογής του δημόσιου χώρου, τεχνικών συστημάτων κυκλοφορίας και δημοσίων μέσων μεταφοράς (διαχωριστικές γραμμές, προειδοποιητικές ενδείξεις, ακουστική σήμανση, πρόσβαση με ευκολία σε λεωφορεία, τράμ και τραίνα),

V-. Ο πεζός δικαιούται να έχει στην αποκλειστική του χρήση αφενός μεν αστικές ζώνες, κατά το δυνατόν εκτεταμένες, οι οποίες δεν θα αποτελούν απλώς “νησίδες πεζών” αλλά θα εντάσσονται αρμονικά στη γενική συγκρότηση της πόλης, αφετέρου δε διασυνδεδεμένες σύντομες, λογικές και ασφαλείς διαδρομές.

VI-. Συγκεκριμένα, ο πεζός έχει δικαίωμα:

α) στην τήρηση των προδιαγραφών που θεωρούνται αποδεκτές από επιστημονική άποψη και αφορούν τις εκπομπές θορύβου και χημικών ουσιών από τα αυτοκίνητα,

β) στη γενικευμένη χρήση, στα δημόσια μεταφορικά μέσα, αυτοκινήτων που δεν αποτελούν πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης ή ηχορύπανσης,

γ) στη δημιουργία πνευμόνων πράσινου, μεταξύ άλλων, μέσω της δενδροφύτευσης αστικών περιοχών,

δ) στον καθορισμό ορίων ταχύτητας και στην επανευθέτιση των οδών και των διασταυρώσεων ώστε να υπάρχουν πραγματικές εγγυήσεις για την κυκλοφορία των πεζών και των ποδηλατών,

ε) στην απαγόρευση των διαφημίσεων που προβάλλουν την επικίνδυνη και αντικανονική χρήση του αυτοκινήτου,

στ) σε αποτελεσματικά συστήματα σήμανσης που να εξυπηρετούν και όσους στερούνται όρασης ή ακοής,

ζ) σε ειδικά μέτρα που θα επιτρέπουν τη στάση, την πρόσβαση και τη διάβαση οδών και πεζοδρομίων,

η) στην προσαρμογή του οχήματος και εξοπλισμού των αυτοκινήτων κατά τρόπο ώστε να αμβλυνθούν τα πιο αιχμηρά μέρη τους και να καταστούν αποτελεσματικότερα τα συστήματα προειδοποιητικών φωτεινών σημάτων,

θ) στην καθιέρωση ενός συστήματος ευθύνης περί του κινδύνου ούτως ώστε εκείνοι που δημιουργούν τον κίνδυνο να υφίστανται και τις οικονομικές συνέπειες (όπως π.χ. στη Γαλλία από το 1985),

ι) σε εκπαίδευση οδηγών αυτοκινήτων που θα αποβλέπει σε προσαρμοσμένη οδική συμπεριφορά ως προς τους πεζούς και όσους κυκλοφορούν με μικρή ταχύτητα.

VII-. Ο πεζός έχει δικαίωμα για απόλυτη και πλήρη ελευθερία μετακίνησης, η οποία είναι δυνατή με τη χρησιμοποίηση όλων των μέσων μεταφοράς. Συγκεκριμένα, έχει δικαίωμα:

α) σε φιλικό για το περιβάλλον πλήρες δίκτυο δημοσίων μεταφορικών μέσων κατάλληλο για την ικανοποίηση των αναγκών όλων των πολιτών, μειονεκτούντων ή μη,

β) σε διευκολύνσεις για τα ποδήλατα που θα καλύπτουν ολόκληρη την πόλη,

γ) στη διαμόρφωση χώρων στάθμευσης κατά τέτοιο τρόπο που δεν παρεμποδίζουν την κινητικότητα των πεζών και θα τους επιτρέπουν να επωφελούνται από τα αρχιτεκτονικά πλεονεκτήματα.

VIII-. Κάθε κράτος πρέπει να εξασφαλίζει την πλήρη ενημέρωση των πεζών ως προς τα δικαιώματά τους καθώς και ως προς τις εναλλακτικές δυνατότητες κυκλοφορίας που είναι φιλικές τόσο για τα άτομα όσο και για το περιβάλλον, μέσω των καταλληλότερων διαύλων και ήδη από τις πρώτες βαθμίδες της σχολικής εκπαίδευσης.”

3. Καλεί την Επιτροπή να καθιερώσει Ευρωπαϊκή Ημέρα των Δικαιωμάτων των Πεζών, να γνωστοποιήσει το περιεχόμενο του παρόντος Χάρτη και να υποβάλει σχετική πρόταση οδηγίας.

4. Ζητεί από τα κράτη μέλη να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την υλοποίηση του Χάρτη αυτού, δηλαδή άσκηση προσεκτικού ελέγχου για την ουσιαστική εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας περί προστασίας των πεζών, και ιδίως των κοινοτικών οδηγιών που αναφέρονται στη ρύπανση από τα αυτοκίνητα και στην απαγόρευση της βενζίνης με μόλυβδο, και να προβλέψουν επιτέλους αυστηρές κυρώσεις για τους παραβάτες.

5. θεωρεί σκόπιμο να συσταθεί στο πλαίσιο της Επιτροπής ομάδα μελέτης επιφορτισμένη με τη χαρτογράφηση των πιο επικίνδυνων και πιο υποβαθμισμένων αστικών περιοχών και την εξεύρεση , των ενδεδειγμένων λύσεων σε κάθε περίπτωση.
6. Αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο, την Επιτροπή, τις κυβερνήσεις των κρατών μελών και τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις.

1.25 21 ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ-ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

1. Τι αφορά το θέμα των δικαιωμάτων των πεζών και γιατί έχει τόση σημασία;

Μέχρι πριν από δύο περίπου αιώνες ο αποκλειστικός σχεδόν τρόπος μεταφοράς προσώπων ήταν η μετακίνηση με τα πόδια. Με αυτόν τον τρόπο εξελιχθήκαμε και δημιουργηθήκαμε ως είδος και αυτός είναι μέρος του εαυτού μας και της φύσης μας. Με την ανακάλυψη του ΙΧ αυτοκινήτου στις αρχές του περασμένου αιώνα και, κυρίως, με την επέκταση της χρήσης του πριν από 50 χρόνια, μετά από τον 2^ο παγκόσμιο πόλεμο, ο χώρος που ζούσαν οι άνθρωποι, οι πόλεις δηλαδή, δέχθηκε ένα πλήγμα. Οι προσδοκίες ότι το ΙΧ αυτοκίνητο θα βελτιώσει τη ζωή των ανθρώπων και θα αυξήσει την ανεξαρτησία μετακίνησης αποδείχτηκαν σύντομα απατηλές. Αυτό που στην πραγματικότητα έφερε ήταν η ρύπανση, ο θόρυβος, η διάλυση του αστικού ιστού και της άμεσης ανθρώπινης επαφής, ένας δυσανάλογα μεγάλος φόρος αίματος (την εποχή μάλιστα που η θνησιμότητα από άλλες αιτίες μειώθηκε θεαματικά), αυξημένη νοσηρότητα από τον καθιστικό τρόπο ζωής που προώθησε και τελικά εξάρτηση από αυτό και αυξημένους χρόνους μετακίνησης λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Όσο για το περπάτημα, ο φυσικός τρόπος μετακίνησης, απαραίτητος για την ψυχική και σωματική υγεία μας, περιθωριοποιήθηκε και, σε πολλά μέρη, για πολλές κατηγορίες ανθρώπων, έπαψε να υπάρχει, ακόμα και ως εναλλακτική επιλογή.

Η συνειδητοποίηση αυτών των προβλημάτων και αυτής της αφύσικης κατάστασης δημιούργησε αντίδραση, αρχικά στις πιο ανεπτυγμένες πολιτιστικά περιοχές, και έφερε μια προσπάθεια να οργανωθούν οι μετακινήσεις με φιλικό για τους πεζούς τρόπο. Πριν από 20 περίπου χρόνια το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ψήφισε το χάρτη των δικαιωμάτων των πεζών και μετά από λίγα χρόνια (1996) ψηφίστηκε από ένα δίκτυο ευρωπαϊκών πόλεων η διακήρυξη της Κοπεγχάγης που αφορούσε την προώθηση και ενίσχυση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (περπάτημα, ποδηλασία και, για μεγαλύτερες αποστάσεις, συλλογικές μεταφορές).

Στην Ελλάδα, ωστόσο, η κατάσταση για τους πεζούς, όχι μόνο δεν βελτιώθηκε, αλλά διαρκώς επιδεινώνεται. Παρόλη την κατά καιρούς ρητορική για ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, η πεζή μετακίνηση στις ελληνικές πόλεις, και στην Αθήνα ακόμα περισσότερο, είναι δύσκολη: οι διαβάσεις κατειλημμένες και τα πεζοδρόμια γεμάτα από αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες που σταθμεύουν ή ακόμα και κινούνται (ιδίως οι μοτοσικλέτες). Ακόμα πιο δύσκολη είναι η κατάσταση για κάποιες ευάλωτες κατηγορίες ατόμων, αυτές που ονομάζονται “εμποδιζόμενα άτομα” (μικρά παιδιά, υπερήλικες, άτομα με αναπηρίες κλπ, που υπολογίζονται στο 50% περίπου του πληθυσμού), σχεδόν αδύνατη. Γι’ αυτό και βλέπουμε αυτοί οι άνθρωποι να έχουν “εξαφανιστεί” από την πόλη. Το μεγαλύτερο μέρος του μη οικοδομημένου χώρου στην πόλη έχει διατεθεί για την κίνηση και στάθμευση των μηχανοκίνητων οχημάτων. Τα πεζοδρόμια είναι στενά και ανεπαρκή για την κυκλοφορία των πεζών, ενώ οι λίγοι ελεύθεροι χώροι που έχουν απομείνει οικοδομούνται με χρήσεις που προσελκύουν ακόμα μεγαλύτερη κίνηση και στάθμευση. Αλλά και σ’ αυτούς τους ελάχιστους χώρους που έχουν απομείνει για τους πεζούς, με την ενθάρρυνση των αρχών, εισβάλλουν τα τροχοφόρα, περιθωριοποιώντας ακόμα περισσότερο, με βίαιο τρόπο, τη φυσική μορφή μετακίνησης.

Πρόκειται για μια παραβίαση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων (δικαιώματα κινητικότητας, χάρτης δικαιωμάτων των πεζών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου) και παράνομης επιβολής βίας σε μία σημαντική μερίδα του πληθυσμού. Αν και η βία αυτή είναι χαμηλής έντασης, εντούτοις, επειδή είναι συνεχής και πανταχού παρούσα είναι εξαιρετικά αποτελεσματική στην εκδίωξη των πιο αδύνατων και στη δημιουργία συνεχούς ψυχολογικής έντασης πεζών και οδηγών. Ασφαλώς η καταπάτηση του δικαιώματος αυτόνομης και ασφαλούς κινητικότητας συνιστά μια βαρβαρότητα που προσβάλλει τις ανθρωπιστικές παραδόσεις του ελληνικού λαού και μάλιστα σε μια χώρα και μια πόλη που θέλει να υπερηφανευτεί ότι γέννησε τον πολιτισμό και τη δημοκρατία.

2. Βλέπω ότι τα δικαιώματα των πεζών δεν γίνονται σεβαστά. Όμως πολλές φορές ψάχνω για πολλή ώρα και δεν βρίσκω θέση για να παρκάρω παρά μόνο σε χώρους πεζών. Τι να κάνω;

Δυστυχώς τα πράγματα είναι ακόμα χειρότερα. Βλέπουμε ότι πολλές φορές (και αυτό ισχύει σχεδόν πάντα για τις μοτοσικλέτες) ενώ υπάρχουν μερικές εκατοντάδες μέτρα παραπέρα διαθέσιμες νόμιμες θέσεις στάθμευσης, αυτοκίνητα σταθμεύουν σε χώρους πεζών (διαβάσεις, πεζοδρόμια κλπ). Αυτό συμβαίνει συχνά ακόμα και σε πλατείες ή πεζοδρόμια ακριβώς πάνω από υπόγεια γκαράζ με κενές θέσεις στάθμευσης.

Όμως το να μη βρίσκει κάποιος θέση στάθμευσης (ακόμα και μέρος για να πραγματοποιήσει στάση) σε πολλά σημεία μιας πόλης (ιδιαίτερα σε κεντρικές ή πυκνοκατοικημένες περιοχές) είναι μια απόλυτα φυσιολογική κατάσταση. Σε μια τέτοια περίπτωση, όταν δεν έχετε εξασφαλισμένη θέση στάθμευσης (και, αν έχετε κοινωνική συνείδηση και δεν έχετε απόλυτη ανάγκη, ούτε και τότε) δεν πρέπει να χρησιμοποιήσετε το αυτοκίνητο ή τη μοτοσικλέτα σας, αλλά τα συλλογικά μέσα μεταφοράς (λεωφορεία, τραμ, μετρό κλπ). Η ποδηλασία είναι επίσης ένα μέσο που στις ανεπτυγμένες πολιτιστικά χώρες ενισχύεται και χρησιμοποιείται για μεταφορές στην πόλη.

3. Πολλές φορές δεν βρίσκω θέση στάθμευσης ούτε στο σπίτι μου. Τι να κάνω;

Όποιος θέλει να έχει αυτοκίνητο (ή μοτοσικλέτα) θα πρέπει να φροντίσει ο ίδιος να βρει νόμιμο μέρος για να το σταθμεύει. Το κόστος για το χώρο στάθμευσης (που στις πόλεις είναι σημαντικό) δεν θα πρέπει να το επιβαρύνεται η κοινωνία και όσοι δεν έχουν τη δυνατότητα ή δεν επιθυμούν να χρησιμοποιούν ΙΧ αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα, εις βάρος μάλιστα άλλων κοινωνικών αγαθών (υγεία, παιδεία, κοινωνική προστασία) που θα πρέπει να έχουν απόλυτη προτεραιότητα στην κρατική χρηματοδότηση. Στις πιο προκλητικές περιπτώσεις βλέπουμε άνθρωποι που κάνουν μεγάλες δαπάνες για το αυτοκίνητό τους (π.χ. πολυτελή, μεγάλου κυβισμού, 4x4) να περιμένουν από τους άλλους να αναλάβουν το κόστος για το χώρο στάθμευσης. Όμως σε κάθε περίπτωση, όποιος μπορεί να αγοράσει και να συντηρεί ένα ΙΧ όχημα, έχει μεγαλύτερη οικονομική δυνατότητα από κάποιο πεζό ή ποδηλάτη που δεν μπορεί. Δεν είναι επομένως δίκαιο αυτός ο τελευταίος να πληρώνει μέσω των κοινωνικών πόρων τους πρώτους.

4. Πληρώνω φόρους για το αυτοκίνητό (ή τη μοτοσικλέτα) μου. Δεν αποτελεί υποχρέωση του κράτους να μου παρέχει επαρκή υποδομή γι αυτό;

Όχι. Μελέτες που έχουν γίνει αποδεικνύουν ότι, ιδίως αν υπολογιστεί το κρυμμένο κόστος, με το οποίο η μηχανοκίνητη κυκλοφορία επιβαρύνει την κοινωνία, αυτό δηλαδή που οι οικονομολόγοι ονομάζουν “εξωτερικό κόστος” (ρύπανση, θόρυβος, “ατυχήματα”, αστυνόμευση κλπ – και φυσικά και ο απλήρωτος χώρος για στάθμευση και κίνηση), οι φόροι δεν καλύπτουν τις δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται η κοινωνία για χάρη του αυτοκινήτου. Με άλλα λόγια τα ΙΧ επιδοτούνται, εκτός από τον κρατικό προϋπολογισμό, και από τη ζημιά που κάνουν στο περιβάλλον και στην ποιότητα ζωής μας. Επίσης, ως αγαθό που χρησιμοποιείται περισσότερο από τους οικονομικά ισχυρότερους, θα ήταν λογικό, στα πλαίσια μιας αναδιανεμητικής φορολογικά πολιτικής να φορολογηθεί περισσότερο. Σε κάθε περίπτωση δεν υπάρχει κανένα “δικαίωμα” για να κυκλοφορεί κανείς με αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα (και μάλιστα όπου αυτός θέλει). Αντίθετα υπάρχει δικαίωμα ελεύθερης μετακίνησης για όλους, ακόμα και για αυτούς (π.χ. υπερήλικες, μικρά παιδιά, άτομα με αναπηρίες κλπ) που τα δικαιώματα αυτόνομης κινητικότητάς τους εμποδίζονται από το σημερινό τρόπο οργάνωσης των μεταφορών που βασίζεται στο ΙΧ αυτοκίνητο και τις μοτοσικλέτες. **Υπάρχει υποχρέωση του κράτους να παρέχει δημόσια συγκοινωνία τέτοια, που**

να μη χρειάζεται κανείς να έχει ΙΧ αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα για να μετακινηθεί στην πόλη

5. Αν το κράτος έφτιαχνε γκαράζ, όπως έχει αρχίσει να γίνεται με τα υπόγεια γκαράζ σε πλατείες και άλλους δημόσιους χώρους, δεν θα λυνόταν το πρόβλημα της στάθμευσης στα πεζοδρόμια και τις διαβάσεις;

Όχι. Το πρόβλημα, όχι μόνο δεν λύνεται με τα γκαράζ που κατασκευάζονται και καταστρέφουν ή υποβαθμίζουν τους ελεύθερους χώρους (πράγμα που έχει δημιουργήσει δικαιολογημένες αντιδράσεις σε πολλές περιπτώσεις), αλλά επιδεινώνεται ακόμα περισσότερο, γιατί προσελκύουν μεγαλύτερη κίνηση στις περιοχές που κατασκευάζονται, όπως ακόμα και οι συγκοινωνιολόγοι παραδέχονται. Αυτό είναι εύκολο να το διαπιστώσει κάποιος παρατηρώντας τους χώρους γύρω από ήδη κατασκευασμένα υπόγεια γκαράζ (π.χ. Κλαυθμώνος, Κάνιγγος, Μέγαρο Μουσικής κ.α.): όχι μόνο δεν έχει βελτιωθεί η κατάσταση για τους πεζούς, όπως ισχυρίζονται όσοι προώθησαν την κατασκευή τους, αλλά διαρκώς επιδεινώνεται.

Και σε μικροκλίμακα, όμως, οι χώροι γύρω από τα γκαράζ (λ.χ. τα πεζοδρόμια μπροστά από υπαίθριους ή στεγασμένους χώρους στάθμευσης) μπορεί να παρατηρήσει κανείς ότι καταστρέφονται συχνά και υποβαθμίζονται

6. Η πυκνή δόμηση δεν είναι παράγοντας που συμβάλλει στην παραβίαση των χώρων των πεζών, αφού τα αυτοκίνητα δεν έχουν χώρο για να κυκλοφορήσουν και να παρκάρουν;

Η πυκνή δόμηση, όταν αφήνονται χώροι πρασίνου, είναι πλεονέκτημα για μια πόλη, γιατί μπορούν πολλές μετακινήσεις να γίνουν με τα πόδια (ή με ποδήλατο σε λίγο μεγαλύτερες αποστάσεις). Καμιά φορά προωθείται η άποψη ότι αν γεμίσει η πόλη αυτοκινητόδρομους και χώρους στάθμευσης εις βάρος του δομημένου και ελεύθερου χώρου, θα μπορούν όλοι να κινούνται πιο γρήγορα με αυτοκίνητο όπου θέλουν. Όμως με τον τρόπο αυτό μεγαλώνουν και οι αποστάσεις και έτσι ο χρόνος μετακίνησης δεν μειώνεται. Επιπλέον, στο περιβάλλον που δημιουργείται έτσι, όχι μόνο δεν ευνοούνται οι μετακινήσεις με τα πόδια, λόγω των μεγάλων αποστάσεων, αλλά ούτε μέσα μαζικής μεταφοράς δεν μπορούν να λειτουργήσουν με αποδοτικό τρόπο και ικανοποιητική συχνότητα. Έτσι δημιουργείται η απόλυτη εξάρτηση από το ΙΧ αυτοκίνητο (συνήθως χρειάζονται πάνω από ένα ΙΧ ανά νοικοκυριό) και όσοι λόγω ηλικίας, υγείας ή οικονομικής ή άλλης κατάστασης δεν μπορούν να οδηγήσουν, οδηγούνται σε ένα είδος κοινωνικού αποκλεισμού. Τέτοια παραδείγματα στρεβλής ανάπτυξης πόλεων παρουσιάζονται στις περισσότερες πόλεις της Β. Αμερικής, αλλά και σε αρκετές ευρωπαϊκές, και έχει αναγνωριστεί ως περιβαλλοντικό πρόβλημα γιατί επιπλέον στις περιοχές αυτές χρειάζονται μεγαλύτερα δίκτυα υποδομών και καταναλώνονται τεράστιες ποσότητες γής και άλλων μη ανανεώσιμων πόρων. Έρευνες που έγιναν στην Αμερική έχουν δείξει ότι στις περιοχές με αραιή δόμηση παρουσιάζονται αυξημένα ποσοστά παχυσαρκίας και τροχαίων ατυχημάτων, λόγω της μεγαλύτερης χρήσης ΙΧ που γίνεται, αλλά και η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι έντονη χωρίς μάλιστα να είναι εύκολη η στροφή σε μέσα συλλογικής μεταφοράς.

Δυστυχώς με την ακολουθούμενη στην Ελλάδα πολιτική (αυτοκινητόδρομοι, πολιτική διασποράς δημοσίων υπηρεσιών κλπ) είναι πιθανό να αντιμετωπίσουμε στο μέλλον με μεγαλύτερη ένταση τέτοιου είδους προβλήματα.

7. Βλέπω ότι πολλές φορές οι πεζοί κυκλοφορούν στο δρόμο. Δεν θα έπρεπε να σέβονται και αυτοί τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις; Κάτι τέτοιο δεν είναι σε τελευταία ανάλυση για την ασφάλειά τους;

Την ερώτηση αυτή μπορεί να εύκολα να την απαντήσει κανείς, αν περπατήσει για λίγα λεπτά (για την ακρίβεια: προσπαθήσει να περπατήσει) στα πεζοδρόμια της Αθήνας. Θα καταλάβει ότι οι χώροι των πεζών είναι τόσο μπλοκαρισμένοι από αυτοκίνητα, μοτοσικλέτες, τραπεζοκαθίσματα, εμπορεύματα κλπ, που είναι αδύνατο για τους πεζούς να κυκλοφορήσουν στα “πεζοδρόμια” αυτά. Κανένας πεζός δεν είναι ευχαριστημένος όταν περπατάει ανάμεσα σε αυτοκίνητα, μέσα στο καυσαέριο, κινδυνεύοντας να τον χτυπήσουν.

Με πρόφαση μάλιστα την ασφάλεια των πεζών σε πολλά σημεία της πόλης τα πεζοδρόμια έχουν αποκλειστεί από κάγκελα, που αφήνουν λίγα ανοίγματα στις νόμιμες διαβάσεις, για να ανεβαίνουν και να κατεβαίνουν οι πεζοί. Δυστυχώς τα ανοίγματα αυτά είναι συνήθως μπλοκαρισμένα από αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες και έτσι εμποδίζουν περισσότερο τους πεζούς να χρησιμοποιήσουν τα πεζοδρόμια, παρά τα αυτοκίνητα και (ιδιαίτερα) τις μοτοσικλέτες, όπως μπορεί κανείς να παρατηρήσει από την εφαρμογή τους στις ελληνικές συνθήκες.

Αλλά και τον στόχο της ασφάλειας δεν μπορούν να τον πετύχουν στο βαθμό που μπορούν να εμποδίσουν τους πεζούς, γιατί δίνουν στα αυτοκίνητα την ψευδαίσθηση ότι δεν μπορεί κανείς να βρεθεί στο δρόμο και ενθαρρύνουν έτσι μεγάλες ταχύτητες. Έτσι μειώνεται στην πραγματικότητα η ασφάλεια και για τους πεζούς, αλλά και για τους χρήστες των οχημάτων. Από πειράματα μάλιστα που έχουν γίνει στην Ολλανδία, τη Βρετανία και αλλού, η εξάλειψη των εμποδίων για τους πεζούς (naked streets) ελάττωσε τις ταχύτητες των αυτοκινήτων και μείωσε τα ατυχήματα.

Η λύση επομένως για την ασφάλεια των πεζών (αλλά και των οδηγών) είναι φαρδιά πεζοδρόμια, χωρίς εμπόδια και πυκνές διαβάσεις με επαρκή κύκλο για τους πεζούς. Τέλος, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ο οδηγός (θα πρέπει να) είναι κάποιος γνώστης των οδικών κανόνων, νηφάλιος και ειδικευμένος στο δύσκολο έργο της οδήγησης. Ο πεζός αντίθετα μπορεί να είναι ο οποιοσδήποτε, ένα παιδί, ένας ηλικιωμένος με ασθενή όραση, ένα άτομο με κάποια ψυχική ή σωματική αναπηρία. **Γιατί και αυτοί οι άνθρωποι έχουν δικαίωμα να περπατούν.** Επομένως η πόλη θα πρέπει να είναι έτσι σχεδιασμένη και ρυθμισμένη, και οι οδηγοί έτσι εκπαιδευμένοι, ώστε να μπορούν όλοι να περπατούν με ασφάλεια. Γι’ αυτό και σε κάποιες ευρωπαϊκές χώρες έχει θεσπιστεί αντικειμενική ευθύνη των οδηγών σε περίπτωση που χτυπήσουν πεζό.

8. Δεν θεωρείτε το αυτοκίνητο αναπόφευκτο στοιχείο της σύγχρονης κοινωνίας και της υλικής προόδου;

Τα τελευταία χρόνια στις πιο ανεπτυγμένες χώρες συνειδητοποιούνται όλο και περισσότερο τα προβλήματα που έφερε το αυτοκίνητο. Γι' αυτό και υπάρχει στροφή προς τα ήπια μέσα μεταφορά (βάδισμα, ποδηλασία) και μέσα μαζικής μεταφοράς. Επίσης εφαρμόζονται τεχνικές διαχείρισης της μεταφορικής ζήτησης ώστε να μειωθούν οι ανάγκες για μετακίνηση. Σ' αυτό βοηθάει και η εγγύτητα των προορισμών και η ικανοποιητική οικιστική πυκνότητα. Οι πόλεις που κατάφεραν να μειώσουν τις μετακινήσεις με ΙΧ οχήματα κατάφεραν, όχι μόνο να βελτιώσουν τις συνθήκες και την ποιότητα ζωής των κατοίκων τους, αλλά να έχουν και άμεσα οικονομικά οφέλη, προσελκύνοντας επενδύσεις. Ιδιαίτερα πόλεις που βασίζονται στον τουρισμό (όπως λ.χ. το Παρίσι) έχουν κάνει με επιτυχία βήματα προς αυτή την κατεύθυνση.

Σήμερα το ΙΧ αυτοκίνητο και οι μοτοσικλέτες, έχοντας κλείσει τον κύκλο τους ως προϊόν στις μητροπόλεις του ανεπτυγμένων χωρών, προωθούνται κυρίως στις αναπτυσσόμενες χώρες του τρίτου κόσμου (Ινδία, Κίνα, Αφρική κλπ). Όμως οι εφιαλτικές συνθήκες που δημιουργούν στις πόλεις έχουν στρέψει και εκεί πολλούς στην αναζήτηση άλλων λύσεων, παρά τη διαφθορά που μαστίζει πολλές από αυτές. Είναι κρίμα που η Αθήνα, ενώ είναι προικισμένη από τη φύση και την ιστορία με τόσα μνημεία και ένα από τα καλύτερα κλίματα στον κόσμο, έχει καταντήσει η πιο ρυπασμένη πρωτεύουσα της Ευρώπης με μικρή, σε σχέση με την ιστορική κληρονομιά της, τουριστική κίνηση.

9. Αν περιοριστεί η κυκλοφορία των αυτοκινήτων δεν θα μαραζώσει η ζωή της πόλης;

Αυτοί οι φόβοι εκφράστηκαν - και διαψεύστηκαν - και όταν αρχικά προτάθηκε η δημιουργία πεζόδρομων. Στην πραγματικότητα αν η πόλη απεξαρτηθεί από το αυτοκίνητο και τις μοτοσικλέτες ως κύριο μέσο μεταφοράς και βασιστεί στην πεζή μετακίνηση, το ποδήλατο και τα μέσα συλλογικής μεταφοράς θα μπορεί να λειτουργεί καλύτερα και δεν θα κινδυνεύει με "έμφραγμα" από διαδηλώσεις, ατυχήματα και άλλες έκτακτες καταστάσεις. Πραγματική αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας μπορεί να επιτευχθεί μόνο με ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς και τη βελτίωση των συνθηκών κίνησης πεζών και ποδηλατών. Μια λωρίδα δρόμου μπορεί να μεταφέρει μέχρι περίπου 1500 άτομα ανά ώρα αν χρησιμοποιηθεί για ΙΧ και ταξί (και αυτό στην περίπτωση που δεν υπάρχει κορεσμός), μέχρι 10.000 αν χρησιμοποιηθεί σαν λεωφορειολωρίδα και πάνω από 25.000 για κάποιο μέσο σταθερής τροχιάς (τραμ, τραίνο,). Πόλεις που κινήθηκαν προς αυτή την κατεύθυνση (π.χ. Ζυρίχη, Κοπεγχάγη, Άμστερνταμ κλπ) όχι μόνο δεν μαράζωσαν, αλλά είχαν και οφέλη από την προσέλκυση τουριστικών και άλλων δραστηριοτήτων λόγω της βελτίωσης της ποιότητας ζωής.

10. Πώς είναι δυνατόν να κινούμαστε άνετα και γρήγορα χωρίς αυτοκίνητα;

Το αυτοκίνητο δεν είναι από τη φύση του ένα γρήγορο μέσο μετακίνησης. Στην πραγματικότητα έχει γίνει το πιο γρήγορο μετακίνησης, εξ αιτίας της στρεβλής πολιτικής μεταφορών, που επιμένει να τα ευνοεί με κάθε τρόπο εις βάρος των άλλων μέσων μεταφοράς (σιδηρόδρομοι, ποδήλατο, λεωφορεία, βάδισμα). Τα περισσότερα

προβλήματα μάλιστα δημιουργούνται ακριβώς από αυτήν την προσπάθεια να καταστεί γρήγορο. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση κάνει μαρτυρικές τις μετακινήσεις στις πόλεις, ενώ εκτός πόλεως δεν μπορεί να συναγωνιστεί σε άνεση και ταχύτητα το σιδηρόδρομο (όταν βέβαια αυτός είναι σύγχρονος και σωστά οργανωμένος). Αν επομένως οι συγκοινωνίες γίνουν όπως πρέπει και **όπως είναι δικαίωμά μας** θα μπορούμε να μετακινούμαστε πολύ πιο άνετα και πολύ πιο γρήγορα από ότι σήμερα, με το βασισμένο στο ΙΧ αυτοκίνητο και τη μοτοσικλέτα σύστημα αστικών μεταφορών

11. Είναι ρεαλιστικό να περιμένει κανείς ότι μπορεί να περιοριστεί η χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου;

Αυτό που δεν είναι ρεαλιστικό είναι να περιμένουμε να συνεχιστεί η παρούσα κατάσταση. Είναι βέβαιο ότι στα επόμενα χρόνια η ανάγκη για προστασία του κλίματος του πλανήτη, αλλά και οι αυξανόμενες απαιτήσεις για ποιότητα ζωής, θα επιβάλλουν περιορισμούς στη χρήση του. Μια πολιτική όμως μείωσης της χρήσης αυτοκινήτων και μοτοσικλετών θα έχει ευνοϊκή επίδραση και σε άλλους στόχους: λιγότερα ατυχήματα, βελτίωση της υγείας του πληθυσμού, οικονομία συναλλάγματος, μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο κ.α.

12. Η ενίσχυση των μοτοσικλετών δεν βοηθά στη βελτίωση του σεβασμού των δικαιωμάτων των πεζών;

Η διοίκηση στην Ελλάδα ενισχύει την κυκλοφορία των μοτοσικλετών γιατί υποτίθεται ότι εκπέμπουν λιγότερους ρύπους και καταλαμβάνουν λιγότερο χώρο από τα αυτοκίνητα. Πέρα από το ότι είναι αμφίβολο αν ρυπαίνουν λιγότερο (τα στοιχεία δείχνουν το αντίθετο), ιδίως αν συμπεριληφθεί και η ηχορύπανση (σήμερα κυκλοφορούν χωρίς έλεγχο καυσαερίων, όπως αυτός που επιβάλλεται στα αυτοκίνητα) η αλήθεια είναι ότι καταλαμβάνουν διαφορετικό χώρο από ότι τα αυτοκίνητα, δηλαδή καταλαμβάνουν κυρίως χώρο πεζών παρά αυτοκινήτων. Πράγματι οποιοσδήποτε μπορεί να διαπιστώσει εύκολα ότι οι μοτοσικλέτες στην Ελλάδα, κινούνται στα διάκενα μεταξύ των αυτοκινήτων και στους λεωφορειόδρομους, σταματάνε στους σηματοδότες πάνω στις διαβάσεις πεζών και κατά κανόνα σταθμεύουν στα πεζοδρόμια και στους άλλους χώρους των πεζών (πεζόδρομοι, πλατείες - ακόμα και μέσα σε στοές) - σε όσους έχουν απομείνει από την παράνομη στάθμευση των αυτοκινήτων. Η αστυνομία επιτρέπει ακόμα (τελείως παράνομα φυσικά) την κίνησή τους σε όλους τους χώρους (πάρκα, πεζόδρομους, πλατείες, ακόμα και σε πεζοδρόμια μπροστά από αστυνομικά τμήματα), πράγμα που τις καθιστά εξαιρετικά βολικές και ενισχύει τη χρήση και τις πωλήσεις τους. Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο (και ενδεικτικό του θράσους με το οποίο καταλαμβάνουν χώρους πεζών - όπως και τα αυτοκίνητα) ότι για να ανεβαίνουν στα πεζοδρόμια χρησιμοποιούν συνήθως τις ράμπες που έχουν κατασκευαστεί για τα άτομα με αναπηρίες, γονείς με καρτσάκια κλπ, τα οποία εκδιώκουν από τα πεζοδρόμια δια της βίας. Δρουν ανταγωνιστικά προς τη χρήση των ποδηλάτων, γι' αυτό και οργανώσεις καταναλωτών των μοτοσικλετών είναι αντίθετες με την κατασκευή ποδηλατόδρομων και την ενίσχυση της ποδηλασίας και των ήπιων μορφών μετακίνησης. Τα

αυτοκίνητα αντίθετα ενοχλούνται ελάχιστα από την κίνησή τους - αυτό εξάλλου ήταν και το κύριο επιχείρημα για να επιτραπεί η νόμιμη κίνηση τους στους λεωφορειόδρομους.

13. Τι ρόλο παίζουν για τα δικαιώματα των πεζών μέτρα όπως, η “ελεγχόμενη στάθμευση”, η απαγόρευση των διαφημιστικών πινακίδων στους αυτοκινητόδρομους, τα αστικά διόδια ή η απαγόρευση κάποιων οχημάτων (τζιπ, 4x4 κλπ) στο κέντρο της πόλης;

Όλα αυτά είναι μέτρα που στοχεύουν κυρίως στην καλύτερη κίνηση των αυτοκινήτων και δεν έχουν άμεση σχέση με τα δικαιώματα των πεζών. Φυσικά επηρεάζουν την κίνηση και την κυκλοφορία στην πόλη, και κατά συνέπεια, έμμεσα, και το θέμα των δικαιωμάτων των πεζών. Το αν όμως αυτή η επίδραση θα είναι θετική ή αρνητική εξαρτάται κυρίως από τον τρόπο και τις λεπτομέρειες εφαρμογής τους, και όχι από αυτή καθ' εαυτή την εφαρμογή τους. Για παράδειγμα, το μέτρο της ελεγχόμενης στάθμευσης, όπως εφαρμόστηκε στην Αθήνα, φαίνεται να παγιώνει την παραβίαση των δικαιωμάτων των πεζών όσον αφορά τα ανεπαρκών διαστάσεων πεζοδρόμια. Βλέπουμε δηλαδή να εφαρμόζεται σε δρόμους με πεζοδρόμια πλάτους ακόμα και 50 εκ.: χώροι που θα έπρεπε να διατεθούν για να μπορέσουν να περπατήσουν με ασφάλεια οι άνθρωποι, χρησιμοποιούνται για να ενισχύσουν τα ταμεία του δήμου. Ακόμα, η δημοτική αστυνομία, αντί να χρησιμοποιηθεί για να επιβάλει και να ευαισθητοποιήσει προς την κατεύθυνση των δικαιωμάτων των πεζών, ασχολείται με την απομύζηση εσόδων από τους χώρους αυτούς, αποτελώντας ένα ακόμη δείγμα της αντιστροφής των αξιών που θα έπρεπε να καλλιεργούνται. Γι' αυτό και, όχι αδικαιολόγητα, έχει δώσει την εντύπωση ότι πρόκειται για καθαρά εισπρακτικό μέτρο.

14. Πως πρέπει να είναι κατασκευασμένα τα πεζοδρόμια;

Σύμφωνα με τα διεθνώς ισχύοντα (π.χ. συστάσεις ΟΟΣΑ) το “ελεύθερο πλάτος διέλευσης” του πεζοδρομίου θα πρέπει να είναι σε μη εμπορικούς δρόμους 1,80-2,00 μέτρα και σε εμπορικούς δρόμους ή σε σημεία συγκέντρωσης κοινού (π.χ. στάσεις λεωφορείων) πάνω από 3-3,50 μέτρα. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία (ΦΕΚ 18B'/02) θα πρέπει όλα τα πεζοδρόμια, για λόγους κίνησης ατόμων με αναπηρίες, να έχουν ελεύθερο πλάτος διέλευσης τουλάχιστον 1,50 μέτρο που αντιστοιχεί σε πλάτος πεζοδρομίου πάνω από 2,00 μέτρα. Όμως και αυτό το πλάτος που προβλέπει η ανεπαρκής νομοθεσία σε ελάχιστα σημεία της πόλης τηρείται.

Επίσης, εκτός από την παράνομη στάθμευση και κίνηση των οχημάτων στα πεζοδρόμια, συχνά οι ίδιοι οι δήμοι, υποκύπτοντας, είτε σε μια εισπρακτική λογική, είτε σε διάφορα διαπλεκόμενα συμφέροντα, επιτρέπουν τη χρήση υπερβολικά μεγάλου μέρους του πεζοδρομίου από παρακείμενα καταστήματα. Μάλιστα έχει γίνουν τα τελευταία χρόνια τα τραπεζοκαθίσματα καφενείων και εστιατορίων, που καταλαμβάνουν τόσο χώρο, ώστε να μειώνονται σε απαράδεκτο βαθμό οι διαστάσεις του χώρου των πεζών. Σε κεντρικά σημεία της Αθήνας (π.χ. πλατεία Κολωνακίου, οδός Κοραή κ.α.) βλέπουμε κοινόχρηστους χώρους κυριολεκτικά να “κτίζονται”,

ακόμα και μόνιμες κατασκευές, για να στεγάσουν τραπεζοκαθίσματα, με την ανοχή ή συνενοχή κρατικών, δημοτικών και δικαστικών αρχών.

Παράπονα εκφράζονται και για ακατάλληλα υλικά κάλυψης των πεζοδρομίων. Όμως, όσο κατάλληλο και να είναι κάποιο υλικό κάλυψης (καλαίσθητο, αντιολισθητικό κλπ), αν δεν υπάρχει αρκετός χώρος, δεν πρόκειται να βελτιώσει το πεζοδρόμιο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η λωρίδα για τα άτομα με προβλήματα όρασης, που βλέπουμε να τοποθετείται ακόμα και σε πεζοδρόμια πλάτους 50 εκατοστών. Τέτοιες παρεμβάσεις όμως προϋποθέτουν και αποκατάσταση του πεζοδρομίου σε κανονικό πλάτος. Αλλιώς, όχι μόνο δεν εξυπηρετεί τα άτομα με αυτού του είδους προβλήματα (γι' αυτό εξ' άλλου και δεν βλέπουμε να τα χρησιμοποιούν), αλλά υποβαθμίζουν τα πεζοδρόμια ακόμα περισσότερο και για όλους τους άλλους.

15. Τι σχέση έχουν τα δικαιώματα των πεζών με τους ελεύθερους χώρους στην πόλη;

Η ύπαρξη ελεύθερων χώρων στην πόλη είναι βασικό δικαίωμα του πεζού: “ο πεζός έχει δικαίωμα στη δημιουργία πνευμόνων πράσινου, μεταξύ άλλων, μέσω της δενδροφύτευσης αστικών περιοχών”. Η πόλη δεν είναι ένα μέρος για να μετακινούμαστε μόνο (αυτό είναι μόνο μία λειτουργία της πόλης), αλλά (θα πρέπει να) είναι κυρίως ένα μέρος όπου κοινωνικοποιούμαστε και βιώνουμε την ύπαρξή μας. Γι' αυτό, ακόμα και τα πεζοδρόμια, δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται σαν χώροι μόνο διέλευσης, αλλά και παραμονής ανθρώπων και να έχουν ανάλογη διαμόρφωση και διαστάσεις. Δυστυχώς τα τελευταία χρόνια πολλοί από τους λιγιστούς ελεύθερους χώρους που έχουν μείνει στην Αθήνα και τις μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις υποβαθμίζονται και χτίζονται αλλάζοντας χρήση.

16. Πιστεύετε ότι η αστυνόμευση είναι ο κατάλληλος τρόπος για να γίνουν σεβαστά τα δικαιώματα των πεζών;

Σίγουρα δεν φτάνει η αστυνόμευση - χρειάζεται και έντονη ενημερωτική εκστρατεία για να ευαισθητοποιηθούν οι πολίτες, πράγμα όμως που βλέπουμε να μην γίνεται καθόλου. Όμως με τη συμπεριφορά που επιδεικνύει σήμερα η αστυνομία είναι αδύνατον να βελτιωθεί η κατάσταση του σεβασμού των δικαιωμάτων των πεζών. Σύμφωνα με την κυρίαρχη άποψη στην αστυνομία, όταν κάποιος οδηγός δεν βρίσκει χώρο να σταθμεύσει το όχημά του είναι δικαιολογημένος να το αφήσει σε χώρο κίνησης πεζών. Η αστυνομία, ενώ κατέχει το μονοπώλιο της νόμιμης βίας με σκοπό την προστασία των πολιτών, προστατεύει κάθε αυθαιρεσία κατά των πεζών. Παραβιάσεις των χώρων των πεζών (πεζοδρόμια, διαβάσεις, πλατείες, πεζόδρομοι) γίνονται μπροστά στα αδιάφορα βλέμμα των αστυνομικών χωρίς την παραμικρή αντίδραση από μέρους τους. Αν κάποιος απευθυνθεί στους παραβάτες, που έχουν πλέον αποθρασυνθεί, θα εισπράξει την απάντηση “αν θες φώναξε την αστυνομία”, όντας βέβαιοι ότι δεν πρόκειται ποτέ να έρθει. Αλλά ακόμα και αν είναι παρόντες αστυνομικοί και ζητήσει κάποιος την επέμβασή τους για την προστασία των δικαιωμάτων των πεζών υπάρχει συνήθως άρνηση. Μέχρι και οι χώροι των πεζών

μπροστά από τα περισσότερα αστυνομικά τμήματα έχουν μετατραπεί σε παράνομο χώρο στάθμευσης. Φυσικά το να ελέγξει κάποιος τροχονόμος την προτεραιότητα των πεζών σε σηματοδοτημένη διάβαση ή τη συστηματική στάση των μοτοσικλετών στη διάβαση των πεζών στα φανάρια, θα μπορούσε να αποτελέσει είδηση. Ενώ όμως η αστυνομία δείχνει αυτή την “επιείκεια” στη συστηματική βία κατά των πεζών, στις διαμαρτυρίες των πολιτών κατά των συνεπειών αυτής της κατάστασης δεν δείχνει την ίδια στάση. Είναι χαρακτηριστικό ότι η ίδια “επιείκεια” δεν επιδείχθηκε την 1-1-2007 όταν κινητοποιήθηκαν οι ειδικές δυνάμεις ασφαλείας κατά περίοικων στο Πεδίο του Άρεως που πραγματοποιούσαν δενδροφύτευση στο πάρκο με σκοπό να αποτρέψουν την παράνομη είσοδο οχημάτων. Ενώ τότε πραγματοποίησαν άσκοπες και παράνομες (όπως αποδείχθηκε και στο δικαστήριο) συλλήψεις και κρατήσεις, αποφεύγουν στη συντριπτική πλειονότητα να επιβάλλουν ακόμα και τα μικρά πρόστιμα που προβλέπει ο νόμος για τους παραβάτες των δικαιωμάτων των πεζών. Τα πρόστιμα που επιβάλλονταν κατά των πεζών πριν από λίγα χρόνια, επειδή δεν περπατούσαν στα ανύπαρκτα (από αστυνομική συνυπαιτιότητα) πεζοδρόμια, και εκπορεύτηκαν από αστυνομικούς κύκλους, είναι ένα άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα της νοοτροπίας που έχει καλλιεργηθεί.

Βέβαια, η συμπεριφορά του αστυνομικού μηχανισμού δεν είναι αποτέλεσμα πρωτοβουλίας των μεμονωμένων τροχονόμων (από τους οποίους είναι σε κάποιες περιπτώσεις πιθανό ακόμα και να βρει κανείς ανθρώπινη στάση), αλλά πολιτικής επιλογής από τις κεντρικές υπηρεσίες, που αμελούν να εκπαιδεύσουν και να δώσουν τις κατάλληλες εντολές και καλλιεργούν μια νοοτροπία για την με κάθε τρόπο διευκόλυνση της κίνησης των οχημάτων εις βάρος των πεζών, τόσο στους τροχονόμους, όσο και στους χρήστες των οχημάτων. Γιατί η αστυνομία έχει ρόλο να παίξει, όχι μόνο στον τομέα της καταστολής, αλλά και στον τομέα της ευαισθητοποίησης και του σχηματισμού κοινωνικών αξιών. Όταν λ.χ. η αστυνομία επιβάλλει με αυστηρότητα πρόστιμα για τη μη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους (αδικήματα, δηλαδή, από τα οποία κινδυνεύει αυτός που παρανομεί), ενώ από την άλλη πλευρά αδιαφορεί για τη στάθμευση και κίνηση στα πεζοδρόμια αυτοκινήτων και μοτοσικλετών (δηλαδή αδικήματα από τα οποία κινδυνεύει, όχι αυτός που παρανομεί, αλλά οι πεζοί, και μάλιστα οι πιο ευάλωτοι από αυτούς – ηλικιωμένοι, μικρά παιδιά, άτομα με αναπηρίες κλπ – που πετάγονται στο οδόστρωμα), τότε είναι προφανές ότι προωθεί τη νοοτροπία του “εμείς να κάνουμε τη δουλειά μας και για τους άλλους δε βαριέσαι” - αξίες αντικοινωνικού ατομισμού δηλαδή και νοοτροπίες “ωχαδερφισμού” και “βολέματος”.

Δυστυχώς η αστυνομία έχει εξελιχθεί στο κυριότερο μηχανισμό προστασίας της βίας κατά των πεζών, και της μέσω της βίας επιβολής, της κατά προτεραιότητα κίνησης των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς, εις βάρος των ήπιων μορφών μετακίνησης.

17. Ποιες είναι οι βαθύτερες αιτίες για την έλλειψη σεβασμού των δικαιωμάτων των πεζών;

Όποιος προσπαθήσει να αποκωδικοποιήσει συστηματικά την πολιτική των αρχών θα καταλήξει στο συμπέρασμα ότι συνίσταται (παρά την κατά καιρούς αποκλίνουσα ρητορική) στην κατ' απόλυτη προτεραιότητα εξυπηρέτηση της κίνησης των ΙΧ αυτοκινήτων και μοτοσικλετών και διάφορων άλλων μικρών και μεγάλων συμφερόντων (από περιπετεράδες μέχρι μεγαλόσχημους καταπατητές των λίγων ελεύθερων χώρων που απέμειναν στην πόλη). Το συμφέρον των πολιτών και της πόλης, μια πόλη δηλαδή πραγματικά αξιοβίωτη και ανθρώπινη που εξυπηρετεί τους πολίτες και όχι τις μηχανές έρχεται πολύ χαμηλά στην κλίμακα των προτεραιοτήτων. Υπάρχει μια νοοτροπία που διατρέχει οριζόντια όλη τη διοίκηση (σε τοπικό και κεντρικό επίπεδο) που θεωρεί το ΙΧ αυτοκίνητο και τη μοτοσικλέτα σαν κύριο μέσο μετακίνησης, τις δημόσιες συγκοινωνίες συμπληρωματικό και αγνοεί τελείως το βάδισμα και την ποδηλασία στους σχεδιασμούς και τις ενέργειές της.

Για τους λόγους, για τους οποίους η διοίκηση δείχνει αυτή την, σε τελευταία ανάλυση, αντίθετη προς το εθνικό συμφέρον στάση, υπάρχουν διστάμενες απόψεις. Σύμφωνα με μία άποψη αυτή είναι μία ακόμα εκδήλωση της ανεπάρκειας του κρατικού μηχανισμού. Χρειάζονται λοιπόν πραγματικές βελτιώσεις, οι οποίες διαρκώς παραλείπονται στα διάφορα προγράμματα “εκσυγχρονισμού” ή “μεταρρυθμίσεων”. Άλλοι όμως θεωρούν πιο εύλογη εξήγηση το να υποθεθεί ότι η στάση αυτή έχει σκοπιμότητα και στοχεύει στην εξυπηρέτηση διαφόρων πελατειακών και μεγάλων συμφερόντων. Αποτελεί δηλαδή σύμπτωμα της βαθύτερης σήψης και διαφθοράς που βλέπουμε να οδηγεί προς την απαξίωση της πολιτικής και στην κατάταξη της χώρας μας στην κορυφή των πιο διεφθαρμένων χωρών στην Ευρώπη. Είναι γεγονός λ.χ. ότι κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 αυτή η “ανεπαρκής” διοίκηση κατάφερε να οργανώσει με ικανοποιητικό τρόπο τις μεταφορές στην Αθήνα, χρησιμοποιώντας, όπως πράγματι πρέπει, τα μέσα συλλογικής μεταφοράς και ευαισθητοποιώντας προς την κατεύθυνση αυτή τους πολίτες. Δυστυχώς, μετά από τους αγώνες η πόλη επέστρεψε στη συνηθισμένη αθλιότητα. Μήπως οι επιταγές της ΔΟΕ και άλλων εξωτερικών παραγόντων έχουν για κάποιους μεγαλύτερη σημασία από την ευημερία του ελληνικού λαού;

18. Μήπως φταίνε και οι πολίτες; Άλλωστε δεν είναι αυτοί που θέλουν τόσο πολύ το αυτοκίνητο;

Η αλήθεια είναι ότι ο όλες οι μεταπολεμικές κυβερνήσεις (δυστυχώς με την ανοχή, αν όχι και την υποστήριξη, μέρους της αντιπολίτευσης) καλλιέργησαν μια νοοτροπία που θεωρεί το ΙΧ αυτοκίνητο και τη μοτοσικλέτα σαν κύριο μέσο μετακίνησης, τις δημόσιες συγκοινωνίες συμπληρωματικό και αγνοεί τελείως το βάδισμα και την ποδηλασία στους σχεδιασμούς και τις ενέργειές τους. Έτσι ο ελληνικός λαός έχει υποστεί και εξακολουθεί να υφίσταται μια πλύση εγκεφάλου για να χρησιμοποιεί ΙΧ αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες που διαφημίζονται αφειδώς και συχνά με παραπλανητικό ή και παράνομο (άρθρο 6ε του χάρτη των δικαιωμάτων των πεζών) τρόπο. Μεγάλη παραπληροφόρηση και κοροϊδία βλέπουμε και σήμερα και από την πλευρά του επίσημου κράτους, και μια σειρά από προβλήματα που δημιουργούνται λόγω της αυτοκινητοκεντρικής πολιτικής χρησιμοποιούνται ώστε, αντί να αλλάξει αυτή η πολιτική, να ενισχύεται όλο και περισσότερο

- νέα γκαράζ κατασκευάζονται καταστρέφοντας ή υποβαθμίζοντας δημόσιους χώρους με την έωλη υπόσχεση ότι θα βελτιώσουν την παράνομη στάθμευση (πράγμα που δε έχουμε δει πουθενά να συμβαίνει)
- όταν σημειώνονται τραγικά ατυχήματα (λ.χ. Τέμπη, Μαλλιακός), που είναι άμεση συνέπεια του βασισμένου στο ΙΧ κυκλοφοριακού σχεδιασμού, αντί να ενισχύεται ο σιδηρόδρομος, χρησιμοποιούνται για να κατασκευάζονται ακόμα περισσότεροι αυτοκινητόδρομοι
- για τις μοτοσικλέτες καλλιεργείται συστηματικά ο μύθος ότι είναι "οικολογικό" μέσο μεταφοράς (αγνοώντας τη ρύπανση, το θόρυβο και τη ροπή προς τα "ατυχήματα", και φυσικά τις επιπτώσεις που έχουν στους πεζούς)
- χώροι καταστρέφονται και υποβαθμίζονται για να κατασκευαστούν αυτοκινητόδρομοι που υποτίθεται ότι θα λύσουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα, το οποίο στην πραγματικότητα επιδεινώνουν ενισχύοντας παραπέρα τη χρήση ΙΧ οχημάτων
- Ισχυρίζονται ότι υποστηρίζουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, όμως εξακολουθούν να θεωρούν τα ΙΧ ως τον κυρίαρχο και "φυσικό" τρόπο μεταφοράς και δεν κάνουν τίποτε για να βελτιώσουν τις συνθήκες κίνησης των πεζών και την προσβασιμότητα των στάσεων.

Τέλος δεν πρέπει να ξεχνάμε το ρόλο της βίας στη διαμόρφωση της θέσης που κατέχουν σήμερα τα αυτοκίνητα και οι μοτοσικλέτες

Όταν όμως οι πολίτες ενημερώθηκαν σωστά ανταποκρίθηκαν κατάλληλα. Η εμπειρία των ολυμπιακών αγώνων είναι χαρακτηριστική. Όμως η ενημέρωση, τα συχνά και χρονικά εκτεταμένα δρομολόγια και ο προγραμματισμός εκείνων των ημερών έπαυσαν την επομένη της λήξης των αγώνων. Σε δημοσκοπήσεις επίσης βλέπουμε συχνά ότι η κοινή γνώμη εμφανίζεται να υποστηρίζει περιορισμούς προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής. Η μεγάλη πλειονότητα των πολιτών επομένως είναι έτοιμη να δεχθεί ακόμα και περιορισμούς στη χρήση του ΙΧ, αρκεί να πεισθεί ότι πρόκειται για μια σοβαρή προσπάθεια και όχι για το συνηθισμένο εμπαιγμό που αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση διαφόρων συμφερόντων. Φαίνεται λοιπόν ότι κάποιοι προσπαθούν να μας προσβάλουν ως πολίτες, προσπαθώντας ίσως να κρύψουν την διαπλοκή και τη διαφθορά τους – ή τουλάχιστον την ανεπάρκεια και την ανοησία τους.

19. Όμως τα τελευταία χρόνια έχουν βελτιωθεί οι συγκοινωνίες, π.χ. έγινε το μετρό. Γιατί δεν βελτιώθηκε ο σεβασμός των δικαιωμάτων των πεζών;

Είναι αλήθεια ότι τα τελευταία χρόνια βελτιώθηκαν οι συγκοινωνίες, όμως είναι επίσης αλήθεια ότι βελτιώθηκαν ακόμα περισσότερο οι εξυπηρετήσεις για τα ΙΧ αυτοκίνητα και τις μοτοσικλέτες, πράγμα που εξηγεί και την κυρίαρχη θέση που έχει δοθεί, μέσω διοικητικών παρεμβάσεων, σ' αυτούς τους τρόπους μεταφοράς. Για παράδειγμα με την ευκαιρία των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 κατασκευάστηκε το τραμ και κάποιες γραμμές του προαστιακού σιδηρόδρομου, αλλά κατασκευάστηκαν πολλοί περισσότεροι αυτοκινητόδρομοι – οι οποίοι μάλιστα ήδη έχουν αρχίσει να παρουσιάζουν κυκλοφοριακό κορεσμό λόγω της κίνησης που οι ίδιοι δημιούργησαν. Η μερίδα του λέοντος των δαπανών για χερσαίες μεταφορές κατευθύνονται προς τους

αυτοκινητόδρομους, ενώ το σιδηροδρομικό δίκτυο παραμένει ένα από τα πιο καθυστερημένα στην Ευρώπη (μονή γραμμή στο μεγαλύτερο μέρος, ελλιπής κάλυψη της χώρας, υποτυπώδης ηλεκτροκίνηση).

Κάποιοι μάλιστα έχουν την άποψη ότι, ακόμα και αυτή η μικρή βελτίωση που έχει σημειωθεί τα τελευταία χρόνια στις αστικές συγκοινωνίες, δεν σηματοδοτεί (μερικώς έστω) στροφή προς τις ήπιες μορφές μετακίνησης, αλλά στόχο έχει, και πάλι, την καλύτερη κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Γιατί τα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν είναι ωφέλιμα μόνο για τους πεζούς, αλλά και για τα αυτοκίνητα, γιατί απορροφούν μέρος της κίνησης που αλλιώς θα κινούνταν με ΙΧ αυτοκίνητα ή ταξί και έτσι επιτρέπουν στα αυτοκίνητα που απομένουν να κυκλοφορούν πιο άνετα. Αυτό έχει ήδη καταστεί απόλυτα αναγκαίο, γιατί όλες οι αρτηρίες στην Αθήνα και στις περισσότερες ελληνικές πόλεις είναι πλέον κορεσμένες. Άλλωστε, τα στοιχεία δείχνουν ότι και το μετρό απορρόφησε μεγάλο μέρος του μεταφορικού έργου, όχι μόνο των αυτοκινήτων, αλλά και των λεωφορείων, η κίνηση των οποίων παρουσιάζει στασιμότητα ή και μικρή μείωση (παρά την συνολική αύξηση των μέσων μαζικής μεταφοράς). Έτσι το μετρό απελευθερώνει χώρο στη επιφάνεια που διατίθεται και πάλι για την κίνηση των αυτοκινήτων.

Ανεξάρτητα από το ποια άποψη βρίσκεται πιο κοντά στην πραγματικότητα, τα μέσα συλλογικής μεταφοράς θα πρέπει να ενισχυθούν ακόμα περισσότερο, τόσο σε ποσοτικούς (σε πολλές περιπτώσεις τα λεωφορεία είναι υπερπλήρη και έτσι, εκτός των άλλων, δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από άτομα με καρότσια), όσο και σε ποιοτικούς όρους (συχνότερα δρομολόγια, επέκταση ωρών λειτουργίας τις νυκτερινές ώρες και τις αργίες, καλύτερη ενημέρωση επιβατών κλπ).

20. Εντάξει, έχω πεισθεί ότι θα πρέπει να κυκλοφορούμε στην πόλη με τα πόδια, με ποδήλατο ή, σε μεγαλύτερες αποστάσεις, με μέσα συλλογικής μεταφοράς. Όμως οι συγκοινωνίες σήμερα δεν είναι σωστά οργανωμένες. Τι να κάνω;

Είναι αλήθεια ότι σε πολλές περιπτώσεις, η αμέλεια ή η σκόπιμη πολιτική των αρχών να δημιουργήσουν σωστές συγκοινωνίες, αναγκάζει τους πολίτες να χρησιμοποιούν ΙΧ μέσα μεταφοράς. Όμως αυτό δεν δικαιολογεί σε καμιά περίπτωση τη χρήση τους με τρόπο που να καταπατά αυτούς τους ελάχιστους χώρους που έχουν απομείνει για τους πεζούς. Κάτι τέτοιο σημαίνει ότι λύνει κάποιος το πρόβλημά του μεταβιβάζοντάς το, μέσω της επιβολής βίας, στους άλλους. Είναι λ.χ. σαν κάποιος που έχει πέσει θύμα κλοπής, να κλέψει και αυτός με τη σειρά του κάποιον άλλο. Γιατί το να καταλαμβάνει χώρο πεζών είναι πράγματι σαν να τον κλέβει από τους νόμιμους χρήστες του. Αυτό λοιπόν που θα πρέπει να κάνει είναι να απαιτήσει από αυτούς που καταπατούν τα δικαιώματά του να τα σεβαστούν.

21. Τι μπορώ να κάνω για να βοηθήσω να γίνουν σεβαστά τα δικαιώματα των πεζών;

Πρώτα απ' όλα φροντίστε να ενημερωθείτε σωστά, ώστε να μην μπορούν να σας χρησιμοποιούν για να προωθούν πολιτικές που οδηγούν στην καταπάτηση των δικαιωμάτων των πεζών, με πρόφαση την προστασία τους.

Ύστερα διαδώστε τα στους φίλους, τους γνωστούς σας, στους συλλογικούς φορείς που συμμετέχετε και γενικότερα σε όσους μπορείτε να επηρεάσετε, και προσπαθήστε να τους ευαισθητοποιήσετε.

Τέλος εκφράστε με κάθε πρόσφορο τρόπο τη διαμαρτυρία σας, είτε ατομικά, είτε και συλλογικά μέσα από τους φορείς (συνλόγους, κινήσεις πολιτών κλπ) που συμπολίτες σας δημιούργησαν για να αντιδράσουν στην αναλγησία των αρχών απέναντι στα προβλήματα των πεζών και στην καταπάτηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων κινητικότητάς τους.

Μέσα από μια περιγραφή που έγινε για διάφορες πόλεις όλου του κόσμου εντοπίζουμε διάφορα υποπροβλήματα που έχουν κάνει τους ανθρώπους να δυσφορούν. Η διαμόρφωση και η χωροθέτηση των κατοικιών έχουν να κάνουν με την μεγάλη πυκνότητα και την κακή ποιότητα της ζωής των κατοίκων. Έχουν ληφθεί διάφορα μέτρα όπως ο περιορισμός των ορόφων δόμησης και διαπλάτυνσης δρόμων κάτι το οποίο δεν είναι αρκετό για μια θεαματική αλλαγή. Σε πολλές τέτοιες περιοχές ανθίζει το φαινόμενο της υπερτίμησης παλαιών πολυκατοικιών των οποίων η αξία είναι μηδαμινή. Αποτέλεσμα αυτού, οι πολυκατοικίες αυτές να παρέχουν σημαντικό εισόδημα εις βάρος του ανθρώπου. Το γεγονός ότι δεν έχει υπάρξει νομοθεσία που να θεσπίζει όρους για σύγχρονη κατοικία, η οποία θα πρέπει να εξασφαλίζει προστασία και να παρέχει στον άνθρωπο όλα τα απαραίτητα μέσα, δυσκολεύει ακόμη περισσότερο την κατάσταση. Ακόμη πιο σημαντική δε είναι η τοποθεσία που δημιουργούνται οι κατοικίες. Βλέπουμε κατοικίες οι οποίες είναι απομακρυσμένες από σχολεία, νοσοκομεία και κέντρα ανεφοδιασμού των οποίων οι κάτοικοι αναγκάζονται να διανύουν μεγάλες αποστάσεις με το Ι.Χ για να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στην καθημερινότητα τους. Ιδιαίτερα τα σχολεία βρίσκονται συχνά πάνω σε κυκλοφοριακούς άξονες κάτι το οποίο είναι απαράδεκτο για την ασφάλεια των παιδιών.

Από την ιστορική εξέλιξη της Αθήνας και από τις τότε πολιτικές εξελίξεις που ευνόησαν τη δημιουργία της μεσαιάς αστικής τάξης, δόθηκε η ευκαιρία για αντιπαροχή της διανεμηθείσας γης, πράγμα το οποίο εκμεταλλεύτηκαν οι ίδιοι με αποτέλεσμα να έχουμε προβλήματα κίνησης στον αστικό χώρο. Αυτά τα προβλήματα έχουν να κάνουν κυρίως με την επάρκεια, την κατανομή στον συνολικό χάρτη της πόλης και με την ύπαρξη και το βαθμό τήρησης κανόνων χρήσης του αστικού χώρου. Όλα αυτά όμως έχουν σοβαρό αντίκτυπο στα δικαιώματα των πεζών οι οποίοι βλέπουν το χώρο τους να περιορίζεται συνεχώς από αυθαίρετα πάρκινγκ, από εμπορεύματα καταστημάτων ακόμη και από περίπτερα που κατέληξαν σε μικρά σούπερ μάρκετ. Ο αρνητικός αυτός αντίκτυπος και η διατάραξη της κινητικής αρμονίας είναι και συνέπεια της έλλειψης σχεδίου γεγονός το οποίο ζούμε στην Πάτρα όπου έχουμε σαν αποτέλεσμα δύσμορφα, τερατώδη αθροίσματα κτισμάτων

και όχι πόλη. Μια έξυπνη λύση εφαρμόστηκε στην Ρώμη, Ιταλία το 1920 όπου προκειμένου να αντιμετωπιστεί η συμφόρηση του κεντρικού αστικού χώρου δημιούργησαν εσκεμμένα προάστια προβλέποντας μαζική μετακίνηση των φτωχών ομάδων. Όμως στις περισσότερες περιπτώσεις τα προαστιακά αυτά συστήματα τύπου “εξάπλωση” αποδείχθηκαν αναποτελεσματικά για πεζούς και ποδηλάτες καθώς δεν προβλέφθηκε για αυτούς άμεση διαδρομή. Καλές συγκοινωνιακές υποδομές σε δυτικές χώρες αλλά και στην Ελλάδα όπως η “Αττική Οδός” ευνοούν τη δημιουργία εμπορικών κέντρων και επιχειρήσεων, πράγμα το οποίο εμποδίζει ακόμη περισσότερο τους ποδηλάτες και τους πεζούς.

Η πολεοδομία εκφράζει τον τρόπο ύπαρξης μιας εποχής. Οι τέσσερις βασικές της λειτουργίες είναι η κατοικία, η εργασία, η αναψυχή και η κυκλοφορία. Όλοι θεωρούν ότι δόθηκε μεγάλη έμφαση στην κυκλοφορία δεδομένου ότι είδαν όλοι με τα μάτια τους πολλά έργα όπως διανοίξεις δρόμων και λεωφόρων. Αυτά όλα όμως αφορούσαν στην μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Οι πεζοί θεωρούνται συνήθως δευτερεύων στοιχείο της κυκλοφορίας και αποτέλεσμα αυτής της αντιμετώπισης είναι η μειωμένη σημασία που δίνεται στα ζητήματα ασφαλείας τους. Αυτό επικράτησε διότι με την απόλυτη προώθηση και κατ' επέκταση με την προτίμηση των καταναλωτών το Ι.Χ καθιερώθηκε ως κύριο μέσο χειρσαίας μετακίνησης. Βέβαια στις περισσότερες αναπτυγμένες χώρες από το 1990 αρχίζουν να ενισχύονται εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης όπως βάδισμα και ποδηλασία για μικρότερες αποστάσεις, σε συνδυασμό με αποδοτικά δίκτυα συλλογικών μεταφορών για μεγαλύτερες. Την ίδια εποχή περίπου τροποποιήθηκε νομοθεσία κατά των πεζών με σκοπό την προώθηση του αυτοκινήτου. Θα είχε όμως ιδιαίτερη σημασία να εφαρμοστεί αυτή η πολιτική και στην μετακίνηση στην Ελλάδα διότι όπως είδαμε και στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 οι μετακινήσεις προγραμματίστηκαν κυρίως με τα ΜΜΕ με πολύ μεγάλη επιτυχία. Για να επανέλθουμε όμως στην πραγματικότητα τα ΜΜΕ αφέθηκαν να υποβαθμιστούν σημειολογικά και λειτουργικά ενώ καλλιεργήθηκε στην κοινή γνώμη η πεποίθηση ότι το Ι.Χ ταυτίζεται με την πρόοδο και πρέπει να ενισχυθεί με κάθε τρόπο. Επίσης όταν επήλθε ένας σχετικός κορεσμός με το Ι.Χ, άρχισε να εφαρμόζεται η ίδια στρατηγική προώθησης. Είναι λοιπόν ξεκάθαρο ότι αυτή η νοοτροπία δυσχεραίνει την πεζοκυκλοφορία και γενικότερα την ποιότητα ζωής των ανθρώπων μιας πόλης. Πρόσφατη έρευνα έδειξε ότι το Ι.Χ είναι το πιο ακατάλληλο μέσο για την αύξηση του μεταφορικού έργου. Τα πλέον κατάλληλα μέσα αποδείχθηκαν τα μέσα σταθερής τροχιάς και στη συνέχεια τα λεωφορεία. Παρ' όλα αυτά όμως δεν βλέπουμε κάποια πρόοδο ή κάποιες καινοτομίες στο θέμα των Μ.Μ.Μ πράγμα το οποίο θα εμπόδιζε την αύξηση των Ι.Χ ιδιαίτερα σε μικρότερες πόλεις που το πρόβλημα είναι σίγουρα σε πιο ελεγχόμενο βαθμό. Πολλοί άνθρωποι επίσης που εξακολουθούν να προτιμούν να μετακινούνται χωρίς αυτοκίνητο, αποθαρρύνονται βλέποντας την κατάργηση των νυχτερινών δρομολογίων του μετρό, του τραμ και των λεωφορείων. Ένα ακόμη αδιέξοδο για τους ίδιους είναι η ασυνέχεια των πεζοδρομίων που διακόπτονται διαρκώς από τραπέζια, κάδους, αυθαίρετα παρκινγκ, κάγκελα και περίπτερα. Είναι προφανές ότι πρέπει να εφαρμοστεί αμέσως πολιτική υπέρ των πεζών, που θα αποβλέπει στη δημιουργία μιας νέας και περισσότερο ανθρώπινης πολεοδομικής αντίληψης διότι ο πεζός έχει δικαίωμα να ζει σε ένα υγιές περιβάλλον που θα του εξασφαλίζει σωματική και ψυχική υγεία.

Οι πόλεις που κατάφεραν να μειώσουν τη μετακίνηση με Ι.Χ κατάφεραν όχι μόνο να βελτιώσουν τις συνθήκες και την ποιότητα ζωής των κατοίκων αλλά και να έχουν άμεσα οικονομικά οφέλη. Για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο απαιτείται συλλογική

προσπάθεια γεγονός το οποίο σημαίνει πως ο κόσμος πρέπει να ενημερωθεί όχι μόνο για αυτά που πρέπει να κάνει αλλά και για αυτά που αποσκοπούνται. Πρέπει λοιπόν να γίνει ένας καταγισμός διαφημίσεων για να καταλάβουν όλοι ότι υπάρχει δυνατότητα να μετακινούμαστε με τα ΜΜΜ και με τα πόδια και είναι αυτονόητο ότι όσο εύκολα προωθήθηκε η χρήση του αυτοκινήτου στη ζωή μας, τόσο εύκολα μπορεί να προωθηθεί ένα νέο μοντέλο που θα απεικονίζει πόσο γρήγορες και ευχάριστες μπορούν να γίνουν οι καθημερινές μας μετακινήσεις. Επίσης με την κατάλληλη παιδεία η οποία θα παρέχεται θα μπορούν οι εκκολαπτόμενοι νέοι πολίτες να έχουν την συνείδηση και την θέληση να υποστηρίζουν και να υλοποιούν αυτές τις νέες ιδέες. Θα χρειαστεί ακόμη να γίνει κάποια ανανέωση-αναβάθμιση των ΜΜΜ ώστε να γίνουν πιο ελκυστικά και να αποτελούν προτίμηση έναντι του αυτοκινήτου. Μαζί με αυτό επίσης να πραγματοποιηθεί ανασύνταξη και αναδιοργάνωση όλων των δρομολογίων φέροντας εις πέρας τις μετακινήσεις όλο το 24ωρο. Σε ότι αφορά στα Ι.Χ θα μπορούσαν να αυξηθούν τα περιοριστικά μέτρα με την διεύρυνση των δακτύλων στους πολυσύχναστους χώρους με στόχο την εξάλειψη των άσκοπων μετακινήσεων.

Παρατηρούμε συχνά σε κέντρα μεγάλων πόλεων και κυρίως στην Αθήνα στενούς δρόμους οι οποίοι υπερφορτώνονται συνεχώς με αποτέλεσμα να έχουν μηδαμινό μετακινησιακό έργο δημιουργώντας μεγάλο εκνευρισμό και άσχημη εικόνα. Όλοι αυτοί οι δρόμοι μπορούν να μετατραπούν σε όμορφους και γραφικούς πεζοδρόμους οι οποίοι θα εξυπηρετούν όλες τις μετακινήσεις με τα πόδια αποφεύγοντας αυτή την αναποτελεσματική κυκλοφορία των Ι.Χ. Όντας το κέντρο των πόλεων ένας πολυσύχναστος χώρος για όλους, πρέπει να μένει ανέπαφος από τα Ι.Χ διατηρώντας έτσι την αρμονία και την απλότητα που χρειάζεται ο άνθρωπος για να επωφελείται από αυτόν. Σε μικρά κέντρα οι αποστάσεις καλύπτονται άνετα με τα πόδια, σε μεγάλα όμως κέντρα όπου οι αποστάσεις είναι μεγαλύτερες και οι στάσεις του μετρό δεν εξυπηρετούν θα μπορούσε να γίνει διάνοιξη ποδηλατοδρόμου. Το ποδήλατο είναι ένα οικονομικό, καθαρό και υγιεινό μέσο μεταφοράς. Πέρα όμως από τα τρία πολύ σημαντικά του πλεονεκτήματα το ποδήλατο είναι ένα ευέλικτο μέσο το οποίο μπορεί να καλύψει αποστάσεις μέχρι 13χλμ. σε λιγότερο χρόνο από ότι ένα Ι.Χ σε συνθήκες αυξημένης κυκλοφορίας. Τα έξοδα συντήρησης είναι μηδαμινά, τα καύσιμα τα προσφέρει η μυϊκή δύναμη ενώ το παρκινγκ και η μετακίνηση σε σκαλοπάτια και πλατείες είναι απλούστατη. Ένα ακόμη φαινόμενο το οποίο παρατηρούμε είναι να βλέπουμε πολλούς προορισμούς όπως σχολεία, ψυχαγωγικά πάρκα, νοσοκομεία, δημόσιες υπηρεσίες να βρίσκονται πολύ κοντά σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας. Οι αρνητικές συνέπειες που έχει προκαλέσει αυτή η κακή διάταξη σε πεζούς είναι πολλές. Σε αρκετά σημεία που το πρόβλημα έγινε εντονότερο κατασκευάστηκαν οι πρώτες υπόγειες διαβάσεις. Ήταν έργα τα οποία έδωσαν άμεση λύση σε πολλούς ανθρώπους για την εξυπηρέτηση των καθημερινών τους αναγκών. Επιτέλους για πρώτη φορά η πεζό κυκλοφορία δεν διακόπτεται από αυτοκίνητα, κάγκελα, stop και τροχονόμους. Παρ' όλο το σχετικά μεγάλο κόστος στη συνέχεια κατασκευάστηκαν όλο και περισσότερες τέτοιες υπόγειες διαβάσεις τόσο σε μεγάλες όσο και σε μικρότερες πόλεις. Στις μεγάλες πόλεις όμως με την πάροδο του χρόνου πως όσο αφορά στις υπόγειες διαβάσεις άρχισε να τίθεται το θέμα της ασφάλειας, αυτή τη φορά όχι από εξωγενείς παράγοντες αλλά από τους ίδιους τους ανθρώπους. Ήταν πολλά τα περιστατικά κλοπών, ξυλοδαρμών και βιασμών που συνέβησαν στους υπόγειους και απομονωμένους αυτούς χώρους. Ο κόσμος άρχισε μετά από αυτά να τις αποφεύγει και σειρά μετά από αυτό είχε να καταστήσουν αυτά τα έργα στέκια ναρκομανών και ανθρώπων του υποκόσμου. Ύστερα από όλη αυτή την εξέλιξη και

έχοντας όλοι στο μυαλό τους την μολυσμένη εικόνα για τις υπόγειες διαβάσεις γεννήθηκε το ερώτημα γιατί θα πρέπει να περπατάει ο κόσμος κάτω από τη γη και τα αυτοκίνητα και γιατί να μη δημιουργήσουμε ένα επίπεδο πάνω από αυτά. Έτσι φτάνουμε λοιπόν στην πεζογέφυρα η οποία με το χαμηλότερο κόστος κατασκευής πρακτικά φέρνει το ίδιο αποτέλεσμα με τις υπόγειες διαβάσεις.

1.26 ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΑ

Η πεζογέφυρα όμως εκτιμήθηκε και προτιμήθηκε περισσότερο από τον κόσμο. Χάρισε κάποιο κύρος στους πεζούς οι οποίοι έχουν επισκιασθεί από τα αυτοκίνητα και την αδιαφορία για αυτούς. Οι περισσότεροι ένιωσαν να αλλάζει η ποιότητα της καθημερινότητάς τους πράγμα το οποίο δημιουργεί καλύτερη διάθεση στο να κυκλοφορεί ο κόσμος ελεύθερος και χαρούμενος. Επιπλέον κάτι πολύ σημαντικό είναι πως με κάθε πεζογέφυρα που κατασκευάζεται δίνεται η δυνατότητα διακόσμησης κάποιου θεωρητικά ασήμαντου χώρου. Η λειτουργικότητα κάθε πεζογέφυρας είναι πρακτικά η ίδια. Οι επιπλέον παρεμβάσεις που μπορεί να κάνει κάποιος μηχανικός πέρα από κυλιόμενες σκάλες που διευκολύνουν τη διέλευση είναι κυρίως εικαστικές. Αυτές οι παρεμβάσεις έχουν σχέση κατά κύριο λόγο με το σχήμα, με τον τρόπο στήριξης, με το χρώμα, με το κύριο υλικό κατασκευής και με το φωτισμό. Έχουμε δει στις πιο αναπτυγμένες χώρες κατασκευές εκθαμβωτικές και αξιόλογες αλλά και κατασκευές υπερβολικά στολισμένες που σίγουρα ο προϋπολογισμός τους ξεφεύγει σημαντικά.

Στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στην Αθήνα παρατηρούμε στο θέμα μας όπως και σε πολλά άλλα θέματα μεγάλες αντιθέσεις.

Η πεζογέφυρα του ΤΕΙ Πειραιά είναι από τις πιο άχρωμες και πρόχειρες κατασκευές. Είναι ένα έργο το οποίο ζητούσαν για πολλά χρόνια οι υπεύθυνοι του ΤΕΙ και για το οποίο έγινε και πορεία διαμαρτυρίας από τους φοιτητές. Εξυπηρετεί καθημερινά χιλιάδες φοιτητές από όλη την Ελλάδα και σίγουρα ο Δήμος θα έπρεπε



να κάνει κάτι καλύτερο για αυτούς.

Ελάχιστα πιο πέρα υπάρχει η πεζογέφυρα στην Λ.Κηφισού που εξυπηρετεί τα εργοστάσια της AMSTEL. Η πεζογέφυρα αυτή είναι μια όμορφη κρεμαστή πεζογέφυρα η οποία χωρίς ιδιαίτερα υψηλό κόστος κατασκευής προσδίδει κύρος σε

αυτή τη μεγάλη επιχείρηση, δείχνοντας έτσι πόσο διαφέρει η αντίληψη και αίσθηση κάποιου ιδιωτικού έργου.

Στα ΚΤΕΛ Κηφισού, στην ίδια λεωφόρο με το εργοστάσιο της AMSTEL, έχουμε την κατασκευή μιας απλούστατης και ασήμαντης αισθητικά πεζογέφυρας η οποία διευκολύνει χιλιάδες ταξιδιώτες από όλη την Ελλάδα. Είναι προφανές πλέον ότι το κράτος δεν ενδιαφέρεται για την αισθητική και δίνει πάντοτε τις πιο φτηνές και πρόχειρες λύσεις.

Αξιόλογο έργο αποτελεί ακόμη η κρεμαστή πεζογέφυρα στο λιμάνι του Πειραιά. Η αναγκαιότητα του έργου αυτού ήταν μεγάλη μιας και καθημερινά και ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες η κίνηση είναι αυξημένη. Ο Δήμος Πειραιά τίμησε αυτό το ιστορικό λιμάνι φτιάχνοντας ένα ωραίο κόσμημα στην παραλιακή λεωφόρο που εξυπηρετεί τους ταξιδιώτες και όχι μόνο.



Λίγο πιο βόρεια τώρα και εν όψει της Ολυμπιάδας του 2004 ο διάσημος Ισπανός αρχιτέκτονας Santiago Calatrava κατασκεύασε τη διασημότερη πεζογέφυρα της Ελλάδας. Είναι αναμφισβήτητη η ομορφότερη πεζογέφυρα Όμως παρόλη τη σκοπιμότητα του να χρίσουν απευθείας ανάδοχο του έργου τον διάσημο αρχιτέκτονα Calatrava και παρόλο το μεγάλο κόστος η γέφυρα δε χρησιμοποιείται από τους περισσότερους ανθρώπους. Το σημείο στο οποίο κατασκευάστηκε η γέφυρα είναι ένα μεγάλο σταυροδρόμι όπου η κυκλοφορία διακόπτεται συνεχώς έτσι οι πεζοί εύκολα μπορούν να μετακινηθούν στην απέναντι πλευρά. Είναι κρίμα λοιπόν τέτοια μοναδικά έργα, λόγω κάποιας σκοπιμότητας, να μένουν σε αχρηστία τη στιγμή που άλλες ασήμαντες αρχιτεκτονικά πεζογέφυρες διασχίζονται από χιλιάδες ανθρώπους κάθε μέρα.





Πεζογέφυρες στους σταθμούς του ηλεκτρικού

Βασική ανάγκη αποτελεί η πεζογέφυρα και για τους περισσότερους σταθμούς του ηλεκτρικού. Οι ήδη υπάρχουσες κατασκευές αλλά και οι συνεχής επέκταση των σιδηροδρόμων όπως για παράδειγμα του προαστιακού δημιουργούν νέα προβλήματα στις μετακινήσεις των πεζών. Σε πολλές περιπτώσεις παρατηρούμε μια συγκεκριμένη παράδοση κατασκευής που απεικονίζει την προχειρότητα και την παντελώς έλλειψη διακοσμητικής διάθεσης. Στις χρονολογικά πιο πρόσφατες πεζογέφυρες βλέπουμε την τάση που υπάρχει για να υλοποιηθούν πιο μικρές- μαζεμένες κατασκευές. Αυτό είναι αποτέλεσμα της λογικής για εξοικονόμηση οικοδομικών υλικών αλλά και προσαρμογής στον ήδη περιορισμένο χώρο. Παρόλα αυτά όμως ακόμη και σήμερα έχουμε παραδείγματα πρόχειρων κατασκευών καθώς και παραδείγματα που περιγράφουν την απλότητα και την λειτουργικότητα μέσα από μια πιο όμορφη πεζογέφυρα.



Ένα παράδειγμα είναι η πεζογέφυρα στο σταθμό του ηλεκτρικού στο Θεσείο. Πρόκειται για την πλέον απλούστατη κατασκευή. Ο κατασκευαστής όμως κατάφερε προσέχοντας κάποιες λεπτομέρειες να δώσει στην πεζογέφυρα μια μορφή που παραπέμπει σε μια πιο μοντέρνα κατασκευή. Η κύρια στήριξη γίνεται από λευκές και λείες κυλινδρικές κολώνες καλά αρμοσμένες με το χώρο. Επιπλέον στοιχείο αποτελεί το στέγαστρο το οποίο είναι κατασκευασμένο από μεταλλικό πλέγμα που χαρίζει την αίσθηση του μοντέρνου. Τέλος τα καλόγουστα και γυαλιστερά προστατευτικά κάγκελα που χρησιμοποιήθηκαν δίνουν μια λαμπερή όψη στην τόσο απλή αυτή κατασκευή.



Η πεζογέφυρα στο σταθμό του ηλεκτρικού στο Κ.Α.Τ. είναι και αυτή μια σχετικά απλή κατασκευή αν κρίνουμε από τις διατάξεις και το σχήμα της. Παρόλα αυτά όμως αποτελεί ένα σπουδαίο παράδειγμα καλής αισθητικής. Το γενικό σχήμα δεν το δίνει αυτή τη φορά ο τρόπος στήριξης αλλά οι δύο ανελκυστήρες που υψώνονται εκατέρωθεν σε μορφή πύργων. Πρόκειται για μια εξ' ολοκλήρου μεταλλική κατασκευή στο εμφανές μέρος η οποία όμως δεν είναι καθόλου μονότονη χάρη στις διάφορες αποχρώσεις του μετάλλου. Κάποιες λεπτομέρειες επίσης όπως τα όμορφα προστατευτικά κάγκελα και το γαλάζιο κρύσταλλο στους ανελκυστήρες στολίζουν αυτή την όμορφη πεζογέφυρα που δημιουργεί μια πολύ ευχάριστη ατμόσφαιρα στο χώρο.



1.27 Οι νεότερες εξελίξεις της πόλης των Ιωαννίνων

Κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα τα Ιωάννινα αντιμετωπίζουν, το φαινόμενο της ανταλλαγής πληθυσμών και της εισροής προσφύγων και μετέπειτα, τα αποτελέσματα του ΄Β Παγκοσμίου πολέμου και του Εμφυλίου. Όπως και όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα δέχονται το μεγάλο κύμα της εσωτερικής μετανάστευσης, με συνέπεια την μεγάλη συσσώρευση πληθυσμού και την ανάγκη για στέγαση, που επιχειρήθηκε να λυθεί χωρίς ιδιαίτερο πολεοδομικό και νομικό πλαίσιο με πρακτικές όπως αυτή της άναρχης και αυθαίρετης δόμησης και της αντιπαροχής. Εάν υπολογισθεί ότι ο



πληθυσμός της πόλης αναμένεται να αυξηθεί λόγω των αναπτυξιακών έργων που πραγματοποιούνται, τόσο σε τοπικό και σε υπερτοπικό επίπεδο, το πρόβλημα θα γίνει εντονότερο, λαμβανομένου υπόψη το μικρό οικιστικό υπόθεμα που υπάρχει στην πόλη των Ιωαννίνων και την εντυπωσιακή θετική πληθυσμιακή μεταβολή των τελευταίων χρόνων. Επιπλέον πρέπει να σημειωθεί ότι σήμερα η πόλη συγκεντρώνει το 90% των κατοίκων στο σύνολο του Δήμου.

Στο σύγχρονο κέντρο της πόλης αναπτύσσονται επίσης και οι δημόσιες υπηρεσίες. Διακριτά κτήρια φιλοξενούν αυτές τις λειτουργίες και οι χώροι πρασίνου και πεζοδρόμια συνδυάζονται και δημιουργούν ελεύθερους χώρους, που αποτελούν σημαντικά τοπόσημα για τους κατοίκους, και όχι μόνο, της πόλης. Η αρχιτεκτονική των κτιρίων και η διαμόρφωση του χώρου σε μορφή πλατειών προσδίδουν έντονο δημόσιο χαρακτήρα στην περιοχή και δημιουργούν ιδανικούς χώρους για τέτοιες λειτουργίες.

Το ιστορικό κέντρο των Ιωαννίνων- χαρακτηρισμένο σαν παραδοσιακός οικισμός από το 1989- παρουσιάζει ιδιαίτερα προβλήματα που έχουν σχέση με την αλλοίωση του πολιτιστικού περιβάλλοντος ενώ το σύγχρονο κέντρο εμφανίζει δυσλειτουργίες εξαιτίας της συγκέντρωσης των λειτουργιών.

Τα προβλήματα λειτουργικού χαρακτήρα που υπάρχουν σήμερα στο κέντρο της πόλης και απαιτούν άμεση αντιμετώπιση, οφείλονται κυρίως στο ακανόνιστο ρυμοτομικό σχέδιο, στην ανεπάρκεια της κυκλοφοριακής οργάνωσης και στη συγκέντρωση υπερτοπικών λειτουργιών που προκαλούν κυκλοφοριακή φόρτιση(Στάδιο Ιωαννίνων, Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων, Λαϊκή Αγορά). Η μη εγκεκριμένη δόμηση, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η επικράτηση προσωπικών συμφερόντων πάνω από το κοινό καλό, αποτελούν παράγοντες οι οποίοι έχουν βλάψει την ποιότητα του κέντρου της πόλης και έχουν επιτρέψει την ανάπτυξη της.

Τα παραπάνω προβλήματα εντείνονται αν αναλογισθεί κανείς την διαχείριση του δημοσίου χώρου από την τοπική αρχή στο κέντρο της πόλης. Ο τουρισμός είναι η μοναδική κατευθυντήρια γραμμή στην οργάνωση και την ανάπτυξη της πόλης. Εξ' ου και οι πιέσεις για κάθε είδους << αξιοποιήσεις >>, οι οποίες με υποτιθέμενο στόχο τη

η ανάπτυξη υποβαθμίζουν πλέον κατά κανόνα τον μοναδικό φυσικό πόρο που διαθέτει η πόλη, δηλαδή το φυσικό περιβάλλον, με σταδιακή απαξίωση του, η οποία με τη σειρά της ακυρώνει αυτού του είδους την ανάπτυξη. Ο <<γιγαντισμός>> και το χτίσιμο σε όποιον ελεύθερο χώρο έχει απομείνει, αποτελεί αυτοκαταστροφική πρακτική.

Σε συνάρτηση με τα παραπάνω παρουσιάζονται ήδη προβλήματα υποβάθμισης του κτιριακού αποθέματος, μεγάλης ανάμειξης εμπορίου με κατοικία, που μακροπρόθεσμα μπορεί να δράσει εις βάρος της τελευταίας, εκτοπίζοντας την.

Η ανάπτυξη μιας πόλης, είναι μια φυσική συνέπεια. Φυσική συνέπεια παραμέτρων, όπως είναι η κοινωνική, η οικονομική και πολιτισμική ανάπτυξη. Το να παραμένει κάποιος, στο ύψος και στο χρώμα μιας πόλης, απ' τη μια πλευρά είναι μια μυθολογία, και απ' την άλλη πλευρά βέβαια, οπωσδήποτε είναι μια πραγματικότητα. Μετά το 1960 η πόλη των Ιωαννίνων αλλάζει όψη, χωρίς να απαιτείται πολεοδομικό χωροταξικό και νομικό πλαίσιο. Η πολιτική της αντιπαροχής και της κατεδάφισης εφαρμόστηκε χωρίς να υπάρχουν κάποιες πολιτικές οικιστικές, διατήρησης συνόλων, ιστορικών κέντρων, όπως έγινε για παράδειγμα σε άλλες Ευρωπαϊκές πόλεις. Απ' την άλλη πλευρά η πολυκατοικία, ήταν το φυσικό επακόλουθο. Και ως ένα σημείο λειτούργησε σαν ένα εργαλείο για να στεγαστεί ο κόσμος. Και βέβαια, δεν πρέπει να παραγνωρίζει κανείς, ότι σε όλη αυτή την ιστορία, το κράτος ήρθε εκ των υστέρων. Το Ελληνικό κράτος πρόλαβε τα γεγονότα και δεν συνέβαινε το αντίθετο. Το αποτέλεσμα, βέβαια ήταν η καθολική δόμηση της πόλης, η καταστροφή ενός μεγάλου κομματιού του ιστορικού κέντρου και η έλλειψη ελεύθερων και αδόμητων χώρων.

Η παραπάνω κατάσταση συνεχίζεται ακόμη και σήμερα. Η πόλη χτίζεται αποσπασματικά, χωρίς να υπάρχει ένας γενικότερος προγραμματισμός, χωρίς να έχει ενταχθεί σε κάποιο γενικότερο πλαίσιο. Βασικό πρόβλημα είναι έλλειψη ενός σχεδίου, μιας στρατηγικής με βάση την οποία θα υπάρξει καθολική διαχείριση του περιβάλλοντος. Το γενικό πολεοδομικό σχέδιο δεν μπορεί να λύσει το πρόβλημα, ούτε να ανταποκριθεί στην αυξανόμενη πληθυσμιακή τάση.

Ειδικότερα στην πόλη των Ιωαννίνων, οι περισσότερες κατηγορίες λειτουργιών συγκεντρώνονται κοντά στους βασικούς άξονες της πόλης, και επιπλέον παρατηρείται το φαινόμενο της σύγκρουσης χρήσεων γης.

Η πόλη των Ιωαννίνων εμφανίζει μια τυπική μορφή σύγχρονης Ελληνικής πόλης. Αυτό σημαίνει ότι μεγάλα ύψη οικοδομών, συναρτήσει της εμπορευματοποίησης και του συστήματος αντιπαροχής, διαμόρφωσαν και συνεχίζουν να διαμορφώνουν ένα νέο αστικό τοπίο, το οποίο χαρακτηρίζεται από πυκνή και έντονη χρήση γης, ανατρέποντας τις ισορροπίες με το φυσικό περιβάλλον και περιορίζοντας σημαντικά τους ελεύθερους χώρους και το πράσινο.

Γεωγραφική Θέση της πόλης των Ιωαννίνων.

Τα Ιωάννινα, πρωτεύουσα του ομώνυμου νομού, ήταν η διοικητική πρωτεύουσα της τοπαρχίας των Ιωαννίνων, στην ομώνυμη κοιλάδα, που έχει μήκος 37 χιλιόμετρα, μέγιστο πλάτος 13, βρίσκεται στο κέντρο της Ηπείρου, περικλείεται από ψηλά βουνά και έχει υψόμετρο από την επιφάνεια της θάλασσας 484 μέτρα.



Κατά μήκος της κοιλάδας, υπάρχει μια χαμηλή σειρά λόφων από το χωριό Κάτω Λαψίστα ως τη νοτιοδυτική πλευρά της πόλης που χωρίζει την κοιλάδα σε δύο μέρη: στο δυτικό και στο ανατολικό, την κυρίως πεδιάδα των Ιωαννίνων, που περιλαμβάνει την πόλη με τα διάφορα χωριά γύρο, λόφους και βουνά και δύο λίμνες, την Παμβώτιδα (Λίμνη Ιωαννίνων) και την λίμνη της Λαψίστας. Το μεταξύ των Λιμνών τμήμα είναι μια ελώδης πεδιάδα, που αρχίζει από το χωριό Πέραμα και εκτείνεται εκατέρωθεν της πόλης, κυρίως προς την βορεινή πλευρά της. Βορειοανατολικά υψώνεται η τριπλή σειρά της Πίνδου, παραφυάδα της οποίας, αποτελεί το βουνό Μιτσικέλη. Προεκτάσεις του Μιτσικελίου διαχωρίζουν την πεδιάδα από την κοιλάδα του Αράχθου ποταμού. Νοτιοδυτικά, η κοιλάδα των Ιωαννίνων, χωρίζεται από το λεκανοπέδιο της Τσιαρκοβίτσας, με μια βραχώδη συστάδα υψωμάτων, που εκτείνονται ως το βορεινό άκρο του Μιτσικελίου.





Εκτός των χαμηλών λόφων, στην κυρίως πεδιάδα των Ιωαννίνων παρατηρούνται και οι παρακάτω εδαφικές εξάρσεις: (α) Ένας ακατοίκητος λόφος κοντά στο Πέραμα, (β) Το βουνό της Καστρίτσας, (γ) Το λεγόμενο νησί των Ιωαννίνων, ΒΑ της πόλης, απέναντι από το φρούριο και σε 1.850 περίπου μέτρα απόσταση και (δ) Η περιοχή του σημερινού φρουρίου, που σε μορφή χερσονήσου εισχωρεί ΒΑ μέσα στη λίμνη, καταλήγοντας σε δύο βραχώδη υψώματα, όπου και οι δύο ακρόπολεις του κάστρου Ιωαννίνων, η βορειοδυτική και η νοτιοανατολική. Το μήκος της χερσονήσου από την λίμνη μέχρι την πύλη του φρουρίου είναι 450 μέτρα, ενώ το πλάτος της από την ανατολική μέχρι την βόρεια πλευρά της 540 μέτρα. Υψομετρικά, το φρούριο των Ιωαννίνων στη θέση του νότιου ακρωτηρίου, όπου και η ακρόπολη ΙΤΣ- ΚΑΛΕ, βρίσκεται 18 μέτρα περίπου πάνω από την επιφάνεια της λίμνης, εώ το βορειοδυτικό, όπου σήμερα είναι το Δημοτικό μουσείο – Τζαμί Ασλάν Πασά, 23 μέτρα.



Το μήκος της λίμνης είναι περίπου 7,5 χιλιόμετρα και το πλάτος κυμαίνεται από 1,5 χιλιόμετρο στο στενότερο σημείο έως 5 χιλιόμετρα το πλατύτερο. Το μέσο βάθος είναι 4-5 μέτρα και το μέγιστο μεταξύ νησιού και Μιτσικελιού 11 μέτρα. Η έκταση της φτάνει τα 23 τετραγωνικά χιλιόμετρα και το υψόμετρο της σε σχέση με τη θάλασσα είναι 470 μέτρα.

Σημερινή θέση του δήμου Ιωαννιτών στο ευρύτερο χωροταξικό πλαίσιο

Ο Δήμος Ιωαννιτών καταλαμβάνει μικρό μέρος στο κεντρικό τμήμα του νομού Ιωαννίνων. Η συνολική έκταση του Δήμου ανέρχεται σε 49.800 στρέμματα και αντιπροσωπεύει το 1% της συνολικής έκτασης του Νομού Ιωαννίνων. Πρόκειται για μια περιοχή πεδινή κατά το μεγαλύτερο μέρος της. Με βάση την απογραφή του 2001, ο πληθυσμός του Δήμου ανέρχεται σε 70.203 κατοίκους, που αντιπροσωπεύει το 66% του πληθυσμού του λεκανοπεδίου, 41,2% του Νομού και 19,8% της Περιφέρειας. Ο δήμος κατέχει την πρώτη θέση όσον αφορά στο πληθυσμιακό μέγεθος ανάμεσα στους 28 Δήμους και 13 κοινότητες του Νομού. Η μικτή πυκνότητα του Δήμου Ιωαννιτών είναι εντυπωσιακά υψηλότερη της αντίστοιχης της Περιφέρειας Ηπείρου, με ακόμη υψηλότερη τη μικτή πυκνότητα του Δ.Δ. Ιωαννιτών.

Πίνακας 1. Μικτή πυκνότητα του Δήμου Ιωαννιτών, του Νομού Ιωαννίνων και της περιφέρειας Ηπείρου

Περιοχή	Πληθυσμός 2001	Έκταση(τ.χλμ) 1991	Πυκνότητα(BRUTTO) (ατ./τ.χλμ)
Δ.Δ. Ιωαννιτών	61629	17	3625
Λοιπά Δ.Δ Δήμου Ιωαννιτών	5874	32,80	261
Δήμος Ιωαννιτών	70203	49,80	1410
Νομός Ιωαννίνων	170239	4990,40	34
Ήπειρος	353820	9203,20	38

Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή πληθυσμού 2001 & ΕΣΥΕ, Κατανομή της εκτάσεως της Ελλάδας κατά βασικές κατηγορίες χρήσεως, Απογραφή 1991, Αθήνα 1996

Περίπου το 40% της έκτασης του Δήμου καταλαμβάνουν οι βοσκότοποι, ενώ το 1/4 καλύπτεται από τους οικισμούς. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τον Νομό είναι 55,1% και 3.5%. Τα δάση καλύπτουν 7,6% της έκτασης του Δήμου, ποσοστό που ανέρχεται στο 29,5% για το σύνολο του Νομού. Το ποσοστό που καταλαμβάνουν οι καλλιεργούμενες εκτάσεις είναι 16,4% μεγαλύτερο από το αντίστοιχο ποσοστό του Νομού, δεδομένου ότι ο Δήμος εντάσσεται στην πεδινή περιοχή του. Ωστόσο, σε μεγάλο βαθμό στις εκτάσεις αυτές παρατηρείται αστική ανάπτυξη με τη μορφή της εκτός σχεδίου δόμησης.

Η ανάπτυξη της πόλης των Ιωαννιτών επηρέασε και επηρεάζει μια ευρύτερη περιοχή και ουσιαστικά το σύνολο του Λεκανοπεδίου Ιωαννίνων. Από διοικητική άποψη στο Λεκανοπεδίου Ιωαννίνων, στο οποίο διαχέεται η αστική ανάπτυξης πόλης των Ιωαννίνων, εντάσσονται διοικητικά – εκτός του Δήμου Ιωαννιτών και της μικρής κοινότητας της Νήσου- άλλοι 5 Δήμοι οι οποίοι έχουν μέγεθος που κυμαίνεται από 4.200 έως 9.700 κατοίκους.

Πίνακας 2. Πληθυσμός και εξέλιξη του πληθυσμού των Δήμων του Λεκανοπεδίου Ιωαννίνων

Δήμος	Πληθυσμός		Μεταβολή 1991-01 (%)	% στον πληθ. του Λεκανοπεδίου	
	1991	2001		1991	2001
Δ. Ιωαννιτών	63.725	70.203	10,17	67,60	66,16
Δ. Παμβώτιδας	9.762	9.925	1,67	10,36	9,35
Δ. Πασσαρώνος	7.197	8.452	17,44	7,63	7,97
Δ. Ανατολής	5.578	7.198	29,04	5,92	6,78
Δ. Περάματος	4.605	5.743	24,71	4,89	5,41
Δ. Μπιζανίου	3.052	4.241	38,96	3,24	4,00
Κ. Νήσου	348	347	-0,29	0,37	0,33

Ιωαννίνων					
Σύνολο λοιπών Δήμων πλην Δ. Ιωαννιτών	30.542	35.906	17,56	32,4	33,84
Σύνολο Δήμων Λεκανοπεδίου	94.267	106.109	12,56	100,00	100,00

Πηγή: ΕΣΥΕ Απογραφή πληθυσμού 2001 % ΕΣΥΕ, Κατανομή της εκτάσεως της Ελλάδας κατά βασικές κατηγορίες χρήσεως. Απογραφή 1991, Αθήνα 1996

Σε σύγκριση με το 1991 Παρατηρείται μια μικρή μείωση της συμμετοχής του Δήμου Ιωαννιτών στο συνολικό πληθυσμό των Δήμων του Λεκανοπεδίου. Τη δεκαετία 1991-2001, οι λοιποί Δήμοι παρουσίασαν αύξηση της τάξης του 18%, ποσοστό υψηλότερο από αυτό του Δήμου Ιωαννιτών. Η μικρή αύξηση των περιφερειακών Δήμων μοιράζεται ανάμεσα στους Δήμους Πασσαρώνος, Ανατολής Περάματος και Μπιζανίου, ενώ ο Δήμος Παμβώτιδας, που είναι και ο μεγαλύτερος από τους λοιπούς Δήμους του Λεκανοπεδίου, μείωσε τη συμμετοχή του στο συνολικό πληθυσμό, καθώς την δεκαετία 1991-01 παρουσίασε ουσιαστικά στασιμότητα. Αυτή η μικρή αύξηση του πληθυσμού των λοιπών Δήμων σχετίζεται με τις τάσεις προαστικοποίησης. Ωστόσο από τα στοιχεία που παραθέτει το Γ.Π.Σ. Ιωαννίνων, η αύξηση των εκτός πόλης περιοχών του Δήμου Ιωαννιτών είναι πολύ μεγαλύτερη, γεγονός που καταδεικνύει ότι το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης για προαστιακή κατοικία απορροφάται από αυτές τις περιοχές.

Μια σύγκριση των Ιωαννίνων με τις λοιπές πόλεις της περιφέρειας σε σχέση με τη συγκέντρωση απασχολούμενων ανά κλάδο δείχνει την μεγάλη υπεροχή των Ιωαννίνων σε ότι αφορά τη συγκέντρωση απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα, καθώς στα Ιωάννινα απασχολείται περίπου το 79% των απασχολούμενων (το αντίστοιχο ποσοστό σε επίπεδο Χώρας είναι 61%). Στον δευτερογενή τομέα το αστικό κέντρο παρουσιάζει , βεβαίως μια μικρή υπεροχή όχι όμως με ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό, ενώ στον πρωτογενή τομέα απασχολείται μόλις το 2% του πληθυσμού. Αύτη η διάρθρωση αποδεικνύει τα αμιγώς αστικά χαρακτηριστικά της οικονομίας της πόλης των Ιωαννίνων, χαρακτήρας που προσδιορίζεται και από το γεγονός ότι τα Ιωάννινα αποτελούν το διοικητικό και εμπορικό κέντρο για το σύνολο της περιφέρειας της Ηπείρου.

Πίνακας 3. Κατανομή της απασχόλησης των κατοικιών ανά τομέα και ανά αστικό κέντρο της περιφέρειας Ηπείρου, 2001

Αστικό Κέντρο	Σύνολο απασχολούμενων	Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής
Ιωάννινα	26.420	2,01	19,25	78,74
Άρτα	23.062	33,86	19,24	46,90
Πρέβεζα	19.532	32,11	17,78	50,11
Ηγουμενίτσα	5.442	8,67	19,63	71,70

Πηγή : ΕΣΥΕ, Απογραφή πληθυσμού 2001

Σύμφωνα με σχετική έρευνα , ο δυναμισμός που διατηρούν τα αστικά κέντρα του επιπέδου των Ιωαννίνων (πολεοδομικά ή αστικά συγκροτήματα άνω των 15-20.000κατ.) προέρχεται από μια κρίσιμη μάζα οικονομικών δραστηριοτήτων και μια σημαντική σε μέγεθος ενδοχώρα.

Σύμφωνα με άλλη έρευνα για το οικιστικό δίκτυο στην Ελλάδα, εξειδίκευση του μελλοντικού αναπτυξιακού ρόλου των Περιφερειακών- Νομαρχιακών Κέντρων ή << μεσαίων πόλεων>> πρέπει να ενταχτεί στην κατεύθυνση δημιουργίας σχημάτων ανταγωνιστικών σε διεθνές επίπεδο , όπως είναι οι δικτυώσεις των θεσμοθετημένων Περιφερειακών Κέντρων με άλλα κέντρα μεγάλου η μεσαίου μεγέθους. Η βασική δικτύωση στην Περιφέρεια Ηπείρου περιλαμβάνει τη διασύνδεση του Περιφερειακού Κέντρου των Ιωαννίνων με τα Νομαρχιακά κέντρα της Ηγουμενίτσας της Πρέβεζας και της Άρτας. Σύμφωνα με την εν λόγω έρευνα, τα Ιωάννινα εντάσσονται στην κατηγορία των <<συνεκτικών Δήμων/αστικά κέντρα>>, τα οποία εμφανίζουν ευνοϊκές προοπτικές ανάπτυξης.

Τα Ιωάννινα χαρακτηρίζονται από το περιφερειακό πλαίσιο ως κέντρο πρώτου επιπέδου καθώς αποτελούν το κυρίαρχο Κέντρο της Περιφέρειας Ηπείρου με εμπέλεια διαπεριφερειακή και διακρατική (Αλβανία). Διαθέτουν υπηρεσίες περιφερειακού και διαπεριφερειακού επιπέδου όσο αφορά στη παροχή τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων)

Αποτελούν τον κύριο πόλο έλξης της εσωτερικής μετανάστευσης της Περιφέρειας παρουσιάζοντας σημαντική πληθυσμιακή αύξηση και με κυρίαρχο τομέα απασχόλησης το τριτογενή και κατά δεύτερο λόγο τον δευτερογενή τομέα. Ο Δήμος αναμένεται να αναβαθμίσει τον ήδη δυναμικό ρόλο του ως κέντρο μεταφορών, τουρισμού, υπηρεσιών εκπαίδευσης και μεταφοράς νέων τεχνολογιών σε διαπεριφερειακό και διακρατικό επίπεδο.

Η μελέτη του Χωροταξικού σχεδίου Περιφέρειας Ηπείρου θεωρεί ότι τα Ιωάννινα μαζί με τη Θεσσαλονίκη, την Αθήνα και την Πάτρα, θα ορίζουν το τετράπλευρο των συγκοινωνιακών αξόνων της χώρας (ΠΑΘΕ, ΕΓΝΑΤΙΑ, ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ), ενώ ο ρόλος της πόλης θα ενισχυθεί περαιτέρω με την προτεινόμενη κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμπάκας Ηγουμενίτσας και τη βελτίωση του αεροδρομίου της.

Σημειωτέον ότι, σύμφωνα με την Έκθεση του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας οδού ο πληθυσμός στον οποίο έχουν πρόσβαση τα Ιωάννινα(150χλμ. Επί του τοπικού δικτύου), είναι διπλάσιος από τον πληθυσμό της Περιφέρειας Ηπείρου. Με δεδομένη την κατασκευή της Εγνατίας οδού και αναμενόμενη δραστική μείωση των χρόνων αποστάσεων η απόσταση των 150 χλμ. Εκφράζει μια περιοχή δυνητικά συχνών μετακινήσεων και επομένως με αυξημένες πιθανότητες ύπαρξης λειτουργικών διασυνδέσεων.

Εκτός από τον αναπτυξιακό ρόλο της πόλης των Ιωαννίνων το Περιφερειακό Πλαίσιο αναφέρει βασικά προβλήματα της πόλης τον κορεσμό κεντρικών περιοχών, την έλλειψη κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων και την κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο της πόλης, ενώ γενικότερα για το Λεκανοπέδιο Ιωαννίνων επισημαίνονται τα προβλήματα τν συγκρούσεων στις χρήσεις γης, ιδιαίτερα μεταξύ γεωργίας/ πτηνοτροφίας και οικιστικής ανάπτυξης..

Το σημαντικότερο κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης των Ιωαννίνων αφορά το μεγάλο ποσοστό διερχόμενης κυκλοφορίας στο κεντρικό οδικό δίκτυο της πόλης. Η υπό ολοκλήρωση Παράκαμψη της πόλης θα παραλάβει, σε κάποιο βαθμό, αυτόν τον φόρτο και θα συνεισφέρει στην βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης στην κεντρική περιοχή.

Σημαντικό θέμα αφορά τον επιμερισμό των ενδοιαστικών μετακινήσεων στο οδικό δίκτυο της πόλης, ειδικά με την εφαρμογή των επεκτάσεων που προτείνονται από το παρόν Γ.Π.Σ. Για την καλύτερη διεξαγωγή της κυκλοφορίας προτείνεται ένας <<δακτύλιος>> ο οποίος θα διανέμει την ενδοιαστική κυκλοφορία στις επιμέρους πολεοδομικές ενότητες.

Ιδιαίτερα προβλήματα δημιουργούνται από την άναρχη και παράνομη στάθμευση, κυρίως στη κεντρική περιοχή, που δυσχεραίνει την διεξαγωγή των μετακινήσεων πεζών και οχημάτων. Υπάρχει σημαντική έλλειψη στάθμευσης, της τάξης των 1.500 θέσεων, και η οποία πρέπει να αντιμετωπιστεί με συνδυασμό προσφοράς χώρων στάθμευσης εκτός οδού, βελτίωσης των δημοσίων συγκοινωνιών και αποθάρρυνσης των Ι.Χ αυτοκινήτων για την πρόσβαση στο κέντρο.

Η κεντρική πλατεία των Ιωαννίνων περιβάλλεται από κτήρια όπως αυτό της Νομαρχίας και του Δικαστικού Μεγάρου, και όπως προβλέπεται και από το νέο Δημαρχιακό Μέγαρο της πόλης. Η οδός που την ορίζει είναι η λεωφόρος Δωδώνης, η οποία αποτελεί και τον βασικό άξονα της πόλης. Στη λεωφόρο Δωδώνης συγκλίνουν και οι βασικές οδικές αρτηρίες της πόλης, με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται καθημερινά το κέντρο με σημαντική απολήουσα και διερχόμενη κυκλοφορία.

Καθημερινά στο λεκανοπέδιο εκτελούνται πάνω από 120.000 μετακινήσεις με κυρίαρχο μέσο μεταφοράς το Ι.Χ (90-93%). Ειδικότερα στην περιοχή του κέντρου της πόλης παρουσιάζονται τα παρακάτω χαρακτηριστικά: περιορισμένη κυκλοφοριακή ικανότητα του οδικού δικτύου και συνεχόμενος αυξανόμενος κυκλοφοριακός φόρτος. Κατά τις ώρες αιχμής, παρουσιάζεται με ώρες αύξησης, κορεσμός και συμφόρηση με ταυτόχρονη μείωση της μέσης ταχύτητας κυκλοφορίας, σημαντική αύξηση του χρόνου διέλευσης, της ρύπανσης, του θορύβου και των καυσαερίων, καθυστερήσεις στους κόμβους.

Η έλλειψη δακτυλίων και εγκάρσιων αρτηριών, στο οδικό βασικό δίκτυο, οδηγεί στους διαμήκεις άξονες (Λεωφόρος Δωδώνης) σημαντικό ποσοστό διερχόμενης κυκλοφορίας (30-35%) και δεν δίνει την δυνατότητα επιλογής εναλλακτικών διαδρόμων αλλά υποχρεωτικής κίνησης στους διαμήκεις άξονες.

Το κεντρικό πολεοδομικό συγκρότημα έχει φτάσει στα όρια του κορεσμού, 4700 νόμιμα σταθμευμένα οχήματα και 1500 παράνομα, έχουν υπερκαλύψει κάθε μέτρο προσφερόμενου ελεύθερου οδοστρώματος και επεκτείνονται στην κάλυψη πεζοδρομίων, ακόμη και στις απομακρυσμένες ζώνες του κέντρου.

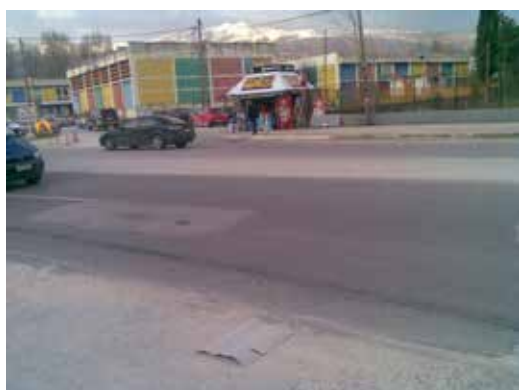
Υποβαθμισμένα Μ.Μ.Μ στα Ιωάννινα

Τα τελευταία 15 χρόνια τα δρομολόγια που εκτελούνται στην πόλη των Ιωαννίνων είναι συγκεκριμένα. Βέβαια το πρόγραμμα αυτό μπορούσε να καλύψει τις ανάγκες των ανθρώπων τη δεκαετία του 90 όμως τα τελευταία 7 χρόνια παρουσιάζονται σημαντικές αλλαγές στα δεδομένα της πόλης. Το μοναδικό μέσο συγκοινωνίας που υπάρχει είναι το λεωφορείο και τα οχήματα είναι τα ίδια με αυτά

που χρησιμοποιούνται απ' τη δεκαετία του 80. Πρόκειται για απαρχαιωμένα και αντιαισθητικά μέσα που δείχνουν μια εικόνα εγκατάλειψης των μέσων συγκοινωνιών. Όμως κύριος λόγος που δεν προτιμούνται από τους περισσότερους ανθρώπους είναι ότι τα δρομολόγια εξυπηρετούν κυρίως τα πλησιέστερα χωριά, δήμους και το Πανεπιστήμιο των Ιωαννίνων. Ένας ακόμη βασικός λόγος είναι ότι για πολλά χρόνια η κυκλοφορία με το Ι.Χ γινότανε με επιτυχία εξυπηρετώντας τις ενδοιαστικές μετακινήσεις. Τα τελευταία χρόνια όμως έχουμε συμπτώματα μεγάλης κυκλοφοριακής φόρτισης και δυσκολία των μετακινήσεων. Το κέντρο της πόλης έχει ενοποιηθεί με τους πλησιέστερους Δήμους και ο αριθμός των Ι.Χ είναι υπερβολικός σε σχέση με την έκταση και τους δρόμους που υπάρχουν. Η κατάσταση αυτή όμως στην πόλη των Ιωαννίνων μπορεί να τεθεί υπό έλεγχο εάν αυξηθούν τα περιοριστικά μέτρα για τα Ι.Χ και προωθηθεί μια νέα αντίληψη για τα Μ.Μ.Μ. Αυτό θα γίνει πραγματικότητα με τη βελτίωση των αστικών λεωφορείων έτσι ώστε να γίνουν πιο ελκυστικά και με τον προγραμματισμό των ενδοιαστικών δρομολογίων ούτως ώστε να αποφευχθεί η αλόγιστη χρήση του Ι.Χ στο κέντρο της πόλης.

1.28 Περιγραφή θέσεως του σχολείου

Ένα σημαντικό πρόβλημα το οποίο είναι διαπιστωμένο στη πόλη των Ιωαννίνων είναι ότι τα περισσότερα σχολεία βρίσκονται κοντά σε μεγάλες οδικές αρτηρίες. Το σχολείο το οποίο αφορά το θέμα μας στεγάζεται σε ένα κτήριο επί της εθνικής οδού Ιωαννίνων – Αθηνών, στην είσοδο της πόλης. Στο συγκεκριμένο χώρο συστεγάζονται γυμνάσιο, λύκειο, ΤΕΕ και ΙΕΚ πράγμα το οποίο σημαίνει ότι κατά τις σχολικές ώρες βρίσκονται στο χώρο πάνω από 1500 μαθητές των αντιστοίχων σχολών. Είναι γεγονός ότι η πρόσβαση στο σχολικό χώρο είναι εφικτή διασχίζοντας την εθνική οδό. Όπως είναι γνωστό η εθνική οδός από τη φύση της παραλαμβάνει μεγάλη κυκλοφορία με αποκορύφωμα τις ώρες έναρξης και λήξης του εργασιακού ωραρίου το οποίο ταυτίζεται με το σχολικό. Κάτι το οποίο πρέπει να τονιστεί είναι ότι στην απέναντι πλευρά της εθνικής υπάρχουν διάφορα σημεία ενδιαφέροντος των μαθητών όπως είναι INTEPNET CAFÉ, FAST FOOD καθώς και ένα βιβλιοπωλείο. Συνοψίζοντας τα παραπάνω μπορούμε να πούμε ότι πρόκειται για ένα άκρως επικίνδυνο σημείο για να υπάρχει ένα μεγάλο σχολικό συγκρότημα του οποίου οι μαθητές είναι αναγκασμένοι να διασχίζουν την εθνική οδό αρκετές φορές την ημέρα.





Μέσω αυτής της εργασίας προτείνουμε για τη λύση αυτού του σημαντικού προβλήματος την κατασκευή πεζογέφυρας η οποία ενώνει τα δυο άκρα της εθνικής έτσι ώστε οι μαθητές να κινούνται με ασφάλεια στις γύρω περιοχές .

1.29 Περιγραφή πεζογέφυρας και η προσαρμογή στον χώρο

Στο σημείο στο οποίο θα κατασκευασθεί η πεζογέφυρα το επίπεδο του εδάφους έχει μηδενική κλίση και το συνολικό άνοιγμα του δρόμου είναι 21.50μ. Το κάθε ένα ρεύμα κυκλοφορίας έχει πλάτος 10μ. και ενδιάμεσα υπάρχει διαχωριστική νησίδα. Τα ανοίγματα των πεζοδρομίων είναι 9,00μ. από τη μια και 10,00μ. από την άλλη μεριά πράγμα το οποίο σημαίνει ότι υπάρχει αρκετά διαθέσιμος χώρος για κατασκευή σκάλας. Η στήριξη θα γίνεται σε τρία σημεία λόγω της διαχωριστικής νησίδας. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνουμε μεγαλύτερη σταθερότητα μειώνοντας κατά το ήμισυ τη μέγιστη ροπή κάμψης. Αυτό επίσης μας δίνει τη δυνατότητα να επιλέξουμε μια πιο ελαφριά κατασκευή η οποία θα είναι και σαφώς πιο οικονομική. Η πεζογέφυρα που θα κατασκευασθεί θα είναι μια μικτή κατασκευή όπου το κύριο και εμφανές της μέρος θα είναι μεταλλικό. Αυτό επιλέγεται διότι στο κατάστρωμα της πεζογέφυρας δεν αναπτύσσονται μεγάλες θλιπτικές δυνάμεις. Ένας ακόμη λόγος είναι ότι η διαδικασία κατασκευής του μεταλλικού μέρους είναι απλή και γρήγορη, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι δεν θα διακοπεί η απαραίτητη κυκλοφορία της Εθνικής οδού για μεγάλο διάστημα. Το άνοιγμα της πεζογέφυρας θα είναι 25μ. και το πλάτος της 3,5μ. Το ύψος της πεζογέφυρας θα είναι 4,5μ. όπως ορίζει ο κανονισμός. Τα σκαλοπάτια θα έχουν παράλληλη διάταξη με τη γέφυρα κάτι το οποίο επιλέχτηκε για ευκολία κατασκευής αλλά και για πρωτοτυπία σχεδίου. Διακοσμητικό στοιχείο επίσης αποτελούν δύο μεταλλικά δοκάρια σε σχήμα καμάρας πάνω στη γέφυρα. Οι δύο αυτές καμάρες θα συνδέονται μεταξύ τους με μεταλλικούς δοκούς σε τρία σημεία για πλήρη σταθερότητα. Το χρώμα θα είναι πράσινο σκούρο και ο φωτισμός κρυφός κάτω από τις κολώνες.

1.30 Συμπεράσματα

Συμπερασματικά θα λέγαμε πως το μόνο σίγουρο είναι πως οι πεζογέφυρες πρέπει να πληθύνουν. Όλοι οι βασικοί προορισμοί του ανθρώπου πρέπει να γίνουν προσβάσιμοι. Μια καλή αρχή είναι να κρατήσουμε τα παιδιά μακριά από τα αυτοκίνητα προτείνοντας την κατασκευή πεζογεφυρών σε σχολεία που βρίσκονται σε μεγάλους κυκλοφοριακούς άξονες. Με βάση τα προαναφερθέντα και έχοντας υπόψη τις ανάγκες για πεζογέφυρα που έχουν δημιουργηθεί σε πολλά σημεία κεντρικών αξόνων κυκλοφορίας των Ιωαννίνων καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι μια πεζογέφυρα η οποία κυμαίνεται στις προδιαγραφές αυτής του Κ.Α.Τ αποτελεί πρότυπο για τις συγκεκριμένες περιπτώσεις.. Η πεζογέφυρα που επιλέχθηκε σαν θέμα της διπλωματικής εργασίας είναι μια σύμμεικτη πεζογέφυρα. Είναι μια σχετικά χαμηλού κόστους κατασκευή η οποία όμως έχει όλα τα τεχνικά χαρακτηριστικά προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες, κυρίως των παιδιών και όσων διαμένουν στην περιοχή αυτή. Το έργο θα γίνει στο 1^ο χλμ της Εθνικής Οδού Ιωαννίνων-Αθηνών και είναι βέβαιο πως θα προσφέρει την ικανοποίηση σε όσους ταλαιπωρούνται και αγωνιούν για τα παιδιά τους.