

ΟΙ ΠΕΖΟΙ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ Η ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΤΑΠΠΑΣ

*Γεωλόγος και μηχανικός περιβάλλοντος, μελετητής,
μέλος της «ΠΕΖΗ - Πρωτοβουλία Πολιτών για τα Δικαιώματα των Πεζών»*

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΟΥΡΛΑΚΗΣ

*Πολιτικός μηχανικός,
μέλος της «ΠΕΖΗ - Πρωτοβουλία Πολιτών για τα Δικαιώματα των Πεζών»*

Περίληψη

Η κίνηση των πεζών στις ελληνικές πόλεις και τους οικισμούς είναι κατά κανόνα υποβαθμισμένη και επικίνδυνη. Η προσπάθεια για αναβάθμιση της πεζή μετακίνησης και ευρύτερα της βιώσιμης κινητικότητας (βάδισμα, ποδήλατο μέσα μαζικής μεταφοράς) πρέπει να αποτελεί κεντρικό άξονα βελτίωσης της ποιότητας ζωής στις πόλεις, αφού συνδέεται με τη διαμόρφωση του δημόσιου χώρου και την αντίληψη του ανθρώπου για αυτόν, την απόδοση και απόλαυση δημόσιων αγαθών από τους κατοίκους, την βελτίωση πολλών περιβαλλοντικών τομέων, της κοινωνικότητας και της αξίας των ιδιοκτησιών. Αποτελεί επίσης σημαντικό παράγοντα οδικής ασφάλειας των πεζών, αλλά και έμμεσα, των οδηγών και επιβατών των οχημάτων, και απαραίτητο στοιχείο σεβασμού της ανθρώπινης ζωής και αξιοπρέπειας σε ένα σύγχρονο κράτος δικαίου. Στην εισήγηση αφού αναλυθούν τα προαναφερθέντα, παρουσιάζεται συνοπτικά η υφιστάμενη κατάσταση των χώρων των πεζών στις ελληνικές πόλεις, αναφέρονται οι προσπάθειες που γίνονται, αξιολογούνται τα κυριότερα προβλήματα και εντοπίζονται οι δυσκολίες ανάπτυξης γενικευμένων βελτιώσεων σε περιόδους συνήθεις ή οικονομικής κρίσης. Στη συνέχεια προτείνονται οι αρχές ενός σχεδίου βελτιώσεων. Τέλος παρουσιάζεται ένας κατάλογος ελέγχου των θεμάτων βιώσιμης κινητικότητας με κέντρο την μετακίνηση πεζή, σε επίπεδο οικισμού ή γειτονιάς, ο οποίος είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί από ΟΤΑ, μελετητές και ενδιαφερόμενους πολίτες για τον εντοπισμό προβλημάτων και ευκαιριών στη περιοχή τους, με στόχους αφενός τη βραχυχρόνια αντιμετώπιση σοβαρών προβλημάτων και αφετέρου την έναρξη μεσοπρόθεσμου σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας, με σταδιακή εφαρμογή. Οι απόψεις των συγγραφέων που παρουσιάζονται στην εισήγηση, στηρίζονται σε εργασίες τους για την πρωτοβουλία ΠΕΖΗ.

Λέξεις κλειδιά: *Πεζή μετακίνηση, βιώσιμη κινητικότητα, ποιότητα ζωής, ελληνικές πόλεις και οικισμοί, οδική ασφάλεια, ανθρώπινα δικαιώματα.*

1. Εισαγωγή

Είναι εδώ και χρόνια κοινός τόπος ότι οι ελληνικές πόλεις και πολλά χωριά πάσχουν από την υπερβολική παρουσία και χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου. Η χρήση μοτοσυκλετών και αυτοκινήτων γίνεται με γενικευμένη καταπάτηση των χώρων των πεζών. Αυτή η κατάχρηση γεννά μια σειρά από αρνητικές συνέπειες που επιβαρύνουν την υγεία, την απόλαυση της καθημερινότητας και γενικότερα την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Σαν πιο βασικές αναφέρονται:

- Ο βαρύς φόρος αίματος στην άσφαλτο
- Η σταδιακή κατάληψη κάθε ελεύθερου χώρου για τις “ανάγκες” της στάθμευσης και μετακίνησης των οχημάτων και η διάσπαση της πόλης. Ένα από τα αποτελέσματα αυτού του φαινομένου είναι ότι τα παιδιά έχουν χάσει τη δυνατότητα να παίζουν έξω.
- Η αισθητική και τουριστική υποβάθμιση των πόλεων
- Η αφαίρεση πόρων από τους πολίτες αλλά και την εθνική οικονομία, καθώς τόσο τα αυτοκίνητα όσο και τα καύσιμα είναι εισαγόμενα
- Η ακύρωση της ίδιας της ικανότητας του ΙΧ να μεταφέρει τους πολίτες γρήγορα και άνετα λόγω του κυκλοφοριακού προβλήματος

- Η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση αποτελούν πλέον κυρίαρχα χαρακτηριστικά της ζωής στην πόλη.
- Ο περιορισμός στο ελεύθερο περπάτημα έχει σαν αποτέλεσμα την λιγότερη άσκηση που προσφέρει το περπάτημα με άμεσες συνέπειες στην υγεία.

Τα οδικά ατυχήματα και δυστυχήματα με πεζούς στον αστικό χώρο αποτελούν μεγάλο ποσοστό των νεκρών και τραυματιών από οδικά ατυχήματα. Οι αστικές περιοχές της Ελλάδας αποτελούν ένα επικίνδυνο περιβάλλον για τους κατοίκους τους λόγω της κυκλοφορίας αυτοκινήτων.

Η διαφύλαξη των χώρων των πεζών και η καλύτερη διαμόρφωσή τους συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια και στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των ανθρώπων στις πόλεις και τα χωριά, αλλά και στην βελτίωση των τουριστικών τους δυνατοτήτων. Οι οργάνωση των πόλεων με βάση τη μετακίνηση με τα πόδια, το ποδήλατο και τα μέσα δημόσιας μεταφοράς, δηλαδή τη βιώσιμη κινητικότητα, έχει αποτέλεσμα καλύτερες πόλεις και χωριά και υγιέστερη ζωή.

Χώροι πεζών στις πόλεις και τους οικισμούς. Ως χώρους πεζών στις πόλεις και τους οικισμούς στην Ελλάδα θεωρούμε τους ελεύθερους δημόσιους χώρους ο οποίοι προσφέρονται στους πεζούς. Αυτοί είναι κυρίως (Αραβαντινός Αθ., 2013): *πεζοδρόμια, πλατείες, πεζόδρομοι, χώροι πρασίνου.*

Για να μετακινηθούμε χρειαζόμαστε ασφαλή διασύνδεση αυτών των χώρων.

Στις υποδομές που είναι χρήσιμες για τους πεζούς εντάσσονται και οι ποδηλατόδρομοι, εφ' όσον προβλέπεται και είναι εφικτή και χρήση τους από πεζούς (Βλαστός κ.ά. 2007, σ. 88, 108, 254, 266 κ.ά.).

2. Η σημασία της μετακίνησης πεζή και της βιώσιμης κινητικότητας για τη ζωή στις πόλεις και τους οικισμούς

Η προσπάθεια για αναβάθμιση της πεζή μετακίνησης και ευρύτερα της βιώσιμης κινητικότητας (βάδισμα, ποδήλατο μέσα μαζικής μεταφοράς) πρέπει να αποτελεί κεντρικό άξονα βελτίωσης της ποιότητας ζωής στις πόλεις, αφού συνδέεται με τη διαμόρφωση του δημόσιου χώρου και την αντίληψη του ανθρώπου γι αυτόν, την απόδοση και απόλαυση δημόσιων αγαθών από τους κατοίκους, την βελτίωση πολλών περιβαλλοντικών τομέων, της κοινωνικότητας και της αξίας των ιδιοκτησιών. Αποτελεί επίσης σημαντικό παράγοντα οδικής ασφάλειας των πεζών, αλλά και έμμεσα, των οδηγών και επιβατών των οχημάτων, και απαραίτητο στοιχείο σεβασμού της ανθρώπινης ζωής και αξιοπρέπειας σε ένα σύγχρονο κράτος δικαίου.

Οδική ασφάλεια

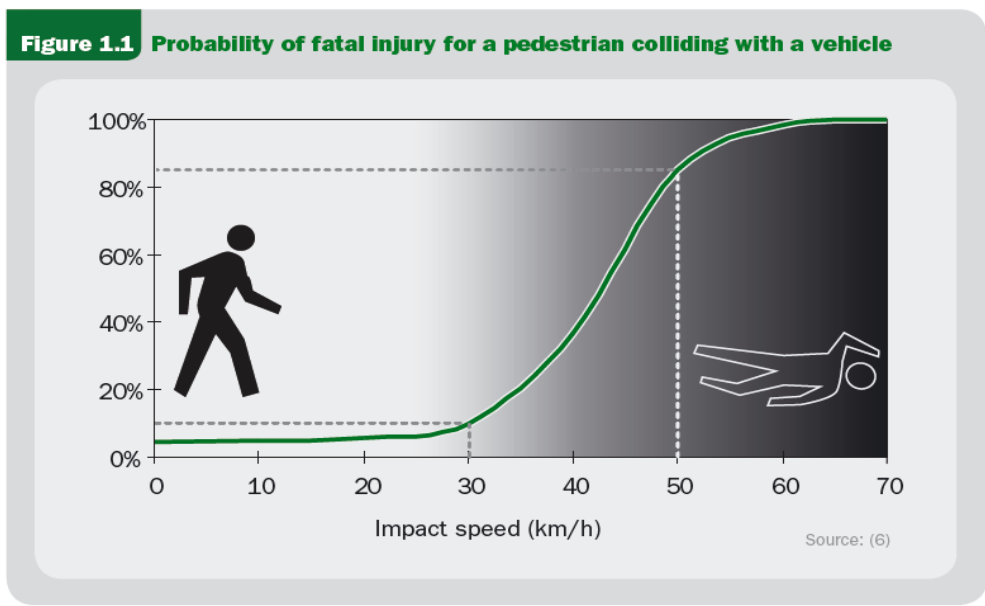
Θεωρούμε ότι ουσιαστική μείωση των τροχαίων «ατυχημάτων» στις πόλεις, θα γίνει με την σταδιακή αντικατάσταση των μετακινήσεων από ΙΧ αυτοκίνητο ή μοτοσυκλέτα με μετακινήσεις με τα πόδια ή με ποδήλατο. Για μεγαλύτερες αποστάσεις θα πρέπει να υπάρχει πλήρες δίκτυο δημοσίων συγκοινωνιών.

Βασικά θέματα του συγκοινωνιακού, πολεοδομικού και αρχιτεκτονικού σχεδιασμού με σκοπό την οδική ασφάλεια στις πόλεις είναι τα επόμενα.

Η ταχύτητα των μηχανοκίνητων οχημάτων αποτελεί μεγάλο κίνδυνο για τους πεζούς στην πόλη. Όπως φαίνεται στο επόμενο διάγραμμα, η ταχύτητα των 30km/h, αποτελεί σημείο καμπής για την εξαιρετική αύξηση του κινδύνου θανάτου κατά τη σύγκρουση με πεζό. Επομένως η ταχύτητα αυτή αποτελεί βασικό στοιχείο για τον πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Η δημιουργία στις πόλεις περιοχών με μικρές ταχύτητες αποτελεί σημαντικό στόχο. Περιοχές με πρακτικά χαμηλές ταχύτητες, υπάρχουν ήδη πολλές στις ελληνικές πόλεις, οπότε υπάρχουν ευκαιρίες αναγνώρισης τους, και κατόπιν ανάδειξης και φιλικότερης διαμόρφωσης και διαφύλαξης για τους πεζούς και τους κατοίκους.

Διάγραμμα 1. Πιθανότητα θανάσιμου τραυματισμού πεζού ο οποίος παρασύρεται από όχημα.

Figure 1.1 Probability of fatal injury for a pedestrian colliding with a vehicle



Πηγή: Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Global Road Safety Partnership, 2008. Συνεργασία των: Global Road Safety Partnership (GRSP), the World Health Organisation (WHO), the FIA Foundation for the Automobile and Society (FIA-F), World Bank

Διαχωρισμός πόλεων και οικισμών από κεντρικούς δρόμους. Οι εκατέρωθεν της οδού δραστηριότητες εμποδίζονται και μερικές από αυτές μπορεί να είναι καθημερινές (Τσωχος 1997, σ. 35). Συνήθως οι διαβάσεις πεζών, αν υπάρχουν, απέχουν μεταξύ τους εκατοντάδες μέτρα, με αποτέλεσμα οι πεζοί να βρίσκονται στο οδόστρωμα κεντρικών δρόμων. Στις καλύτερες περιπτώσεις αυξάνεται η αναγκαστική πορεία των πεζών.

Ο ανεπαρκής σχεδιασμός για τους πεζούς, προκαλεί νεκρούς, αναπήρους και τραυματίες. Προφανώς πρέπει:

1. να μην αναγκάζομαστε να περπατάμε στο οδόστρωμα, δηλαδή:
 - να υπάρχουν επαρκή πεζοδρόμια και διαβάσεις πεζών
 - να μην καταλαμβάνονται από οχήματα και άλλα αντικείμενα
2. να μην αναγκάζομαστε σε μεγάλου μήκους διαδρομές με τα πόδια, λόγω δρόμων χωρίς διαβάσεις και άλλων διαμορφώσεων για οχήματα, περιφράξεων, φυτοφρακτών ή άλλων κατασκευών και διαμορφώσεων που αγνοούν τη μετακίνηση του πεζού.

Περιβάλλον

Η μείωση των μετακινήσεων με οχήματα ΙΧ και η στροφή στην μετακίνηση με τα πόδια, το ποδήλατο και τα μέσα δημόσια μεταφοράς, δηλαδή τη βιώσιμη κινητικότητα, οδηγεί σε αντίστοιχα περιβαλλοντικά οφέλη.

Η υποστήριξη της πεζή μετακίνησης απαιτεί τη βελτίωση και την αύξηση των ελεύθερων δημόσιων χώρων κίνησης πεζών (πεζοδρόμια, πλατείες, πεζόδρομοι, χώροι πρασίνου).

Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, προκύπτουν βελτιώσεις στους πολυάριθμους τομείς του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος που παρουσιάζονται συνοπτικά στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 1: Κύριες περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την υποστήριξη της βιώσιμης μετακίνησης στις πόλεις			
ΤΟΜΕΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ	ΕΙΔΟΣ Ή ΚΑΙ ΑΙΤΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
Βιοποικιλότητα, πανίδα και χλωρίδα	βελτίωση	μέση	Αύξηση χώρων πρασίνου Δημιουργία διαδρόμων σύνδεσης αστικού και εξωστικού πρασίνου*
Ανθρώπινη υγεία	βελτίωση	υψηλή	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας 1. Λόγω βελτίωσης των χώρων πεζών 2. Λόγω μείωσης της ταχύτητας οχημάτων και κυκλοφοριακού φόρτου
Έδαφος	βελτίωση	μικρή	Αύξηση χώρων πρασίνου οδηγεί σε μείωση των επιφανειών ο οποίες καλύπτονται με άσφαλτο και τσιμέντο
Νερά	βελτίωση	μέση τοπικά ποικίλη	Ελάττωση στερεών και υγρών αποβλήτων οχημάτων λόγω μείωσης της ταχύτητας οχημάτων και κυκλοφοριακού φόρτου Δυνατότητα περιορισμού πλημμυρικών απορροών λόγω κατακράτησης σε χώρους πρασίνου ή κατάλληλες επιφάνειες*
Ατμόσφαιρα	βελτίωση	Μέση (:)	Ελάττωση ατμοσφαιρικών εκπομπών οχημάτων λόγω μείωσης της ταχύτητας οχημάτων και κυκλοφοριακού φόρτου
Θόρυβος	βελτίωση	τοπικά υψηλή	Λόγω μείωσης της ταχύτητας οχημάτων και κυκλοφοριακού φόρτου
Μικροκλίμα	βελτίωση	τοπικά υψηλή	Αύξηση χώρων πρασίνου (συμβάλλει ουσιαστικά στη μείωση του φαινομένου θερμικής νησίδας πόλεων)
Κλιματική αλλαγή	βελτίωση	μικρή	Λόγω μείωσης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα οχήματα Λόγω μείωσης του φαινομένου θερμικής νησίδας
Υλικά περιουσιακά στοιχεία	βελτίωση	υψηλή	Λόγω γενικής βελτίωσης της ποιότητας ζωής
Τοπίο	βελτίωση	υψηλή	Αύξηση των χώρων πρασίνου και της εικόνας της πόλης. Δυνατότητα ανθρώπων να παρατηρήσουν τη πόλη με ασφάλεια
Πληθυσμός	Πιθανή προσέλκυση	μέση	Γενική βελτίωση της ποιότητας ζωής
Ενέργεια	βελτίωση	μέση	Μείωση κατανάλωσης καυσίμων λόγω μείωσης μηχανοκίνητων μετακινήσεων
Πρώτες ύλες	βελτίωση	μικρή	Μείωση κατανάλωσης λόγω περιορισμού κατασκευής μηχανοκίνητων οχημάτων Χρήση ανακυκλωμένων ή και επαναχρησιμοποιούμενων υλικών στις κατασκευές*

*Με την ύπαρξη αστερίσκου επισημαίνεται ότι η δυνατότητα ειδικού επαρκούς σχετικού σχεδιασμού, συμβάλλει στην βελτίωση του περιβαλλοντικού τομέα αλλά και στην βελτίωση των χώρων πεζών (ή τουλάχιστον στη διατήρηση της λειτουργικότητάς τους).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι τομείς περιβάλλοντος είναι οι αναφερόμενοι στην Οδηγία της ΕΕ για τη Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση ΚΥΑ 107017/09-2006 με λίγες προσθήκες λόγω του αντικειμένου.

Βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις

Για τους λόγους ασφάλειας και περιβάλλοντος που αναφέρθηκαν προηγουμένως καθώς και λόγω της φύσης της, η μετακίνηση πεζή (καθώς και με ποδήλατο και υπό προϋποθέσεις με τα ΜΜΜ) καθώς και η υποστήριξη της, συμβάλλουν στα εξής χαρακτηριστικά της ποιότητας ζωής:

- Βελτίωση της υγείας, λόγω σωματικής δραστηριότητας και εμμέσως λόγω μείωσης περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων (πέραν της οδικής ασφάλειας)
- Εντονότερη αισθητηριακή αντίληψη (οπτική, καιρικών συνθηκών, οσμής κ.ά.)
- Μείωσης της ψυχολογικής έντασης πεζών, οδηγών και κάθε κατοίκου της πόλης
- Αύξηση της συναναστροφής και των κοινωνικών σχέσεων
- Βελτίωση της εικόνας των πόλεων για τον κάτοικο και τον επισκέπτη, ανακάλυψη της πόλης
- Βελτίωση της κίνησης των ΑΜΕΑ
- Μείωση του κόστους μεταφορών για τους πολίτες
- Μείωση αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων τοπικού χαρακτήρα (παρουσιάστηκαν εκτενέστερα προηγουμένως)

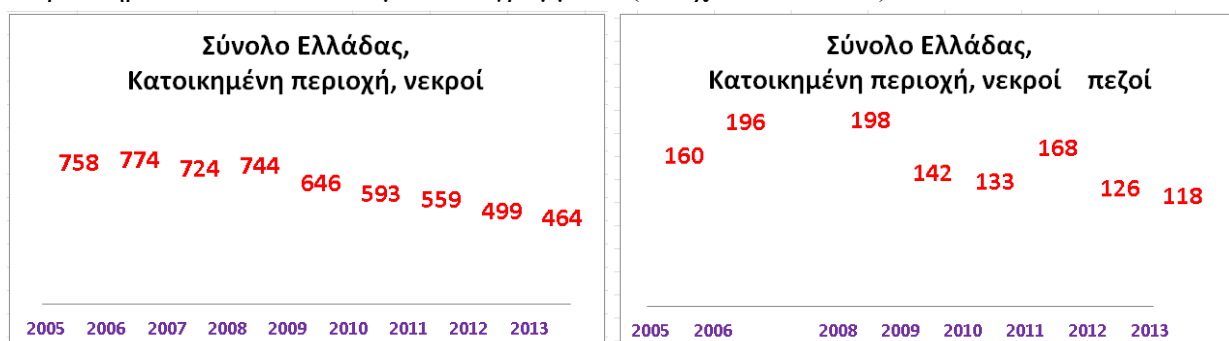
Από τα κριτήρια αξιολόγησης της ποιότητας ζωής για τις ελληνικές πόλεις και τις δέκα κατηγορίες τους, τα οποία προτείνουν οι Ψαθά και Δέφνερ (2011) η υποστήριξη των χώρων πεζών και της πεζή μετακίνησης, συμβάλλει θετικά τουλάχιστον στις κατηγορίες 1. Κοινωνικό Περιβάλλον (κοινωνικά δίκτυα), 2. Φυσικό περιβάλλον, 3. Χτισμένο περιβάλλον (γειτονιές), 4. Αστικό και περιαστικό πράσινο, 5. Δημόσιοι χώροι-Δημόσια κτίρια, 6. Πολιτισμός – Ελ. Χρόνος (χώροι άθλησης, δραστηριότητες ψυχαγωγίας και αναψυχής). Ως προς τις οικονομικές συνθήκες, η αύξηση των χώρων πεζών συμβάλλει στην αύξηση της αξίας των ιδιοκτησιών στη γειτονιά τους. Με τη βελτίωση της εικόνας και της ζωής στη πόλη, αυτό είναι πιθανό να συμβεί και ευρύτερα.

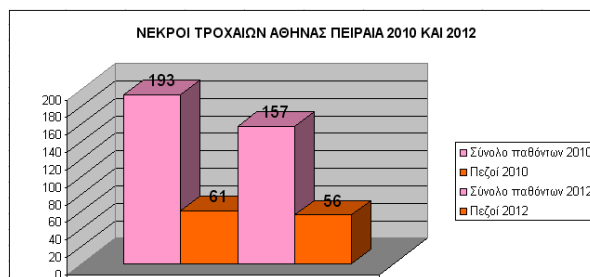
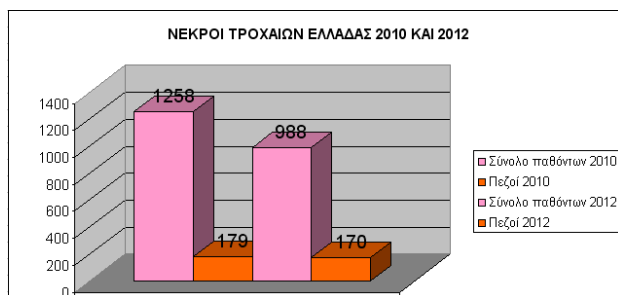
3. Σύνοψη της κατάστασης της μετακίνησης πεζών και των χώρων πεζών στην Ελλάδα.

Στις πόλεις της Ελλάδας κινδυνεύουμε από την κυκλοφορία των μηχανοκίνητων, αφού

- Οι πόλεις και τα χωριά σταδιακά παραχωρήθηκαν στα αυτοκίνητα
- Ο σχεδιασμός πόλεων, δρόμων και κυκλοφορίας κατά κανόνα αγνοεί τις ανάγκες και τα δικαιώματα των πεζών
- Οι παρανομίες με τροχοφόρα που καταλαμβάνουν χώρους πεζών είναι συνήθως αποδεκτές από την αστυνομία και πολλούς πολίτες.

Οι παρασύρσεις πεζών από οχήματα στον αστικό χώρο, αποτελούν μεγάλο ποσοστό των νεκρών και τραυματιών από οδικά ατυχήματα. Για παράδειγμα, το 2007 οι νεκροί πεζοί στο σύνολο της χώρας αποτελούσαν το 16% των νεκρών, ενώ στην Νομαρχία Αθηνών, μια σχεδόν πλήρως αστική περιοχή, το 29%. Επομένως οι αστικές περιοχές της Ελλάδας αποτελούν ένα επικίνδυνο περιβάλλον για τους κατοίκους τους λόγω της κυκλοφορίας αυτοκινήτων. Τα τελευταία χρόνια υπάρχει τάση μείωσης του πλήθους παθόντων από την οδική κυκλοφορία, αλλά αυτή η τάση είναι πολύ μικρότερη για τους πεζούς σε κατοικημένες περιοχές. Χαρακτηριστικά είναι τα επόμενα διαγράμματα (στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ).





Εξαιρετικά διασπαρμένα και πολυάριθμα «μικρά» και μεγάλα προβλήματα διαμορφώσεων και καταπατήσεων χώρων πεζών, συνθέτουν το επικίνδυνο χώρο των πόλεων και των χωριών. Η κοινωνία και οι τεχνικοί συνήθισαν να ζουν μαζί τους. Παρά τα τοπικά καλά παραδείγματα, νέες κατασκευές συνεχίζουν να γίνονται εκτός προδιαγραφών και με αδιαφορία για την μετακίνηση και την παρουσία των πεζών.

Τα συνηθέστερα είδη προβλημάτων στις ελληνικές πόλεις και τους οικισμούς είναι:

Στάθμευση πάνω σε πεζοδρόμια, πεζοδρόμους, πλατείες και διαβάσεις τυφλών και ΑΜΕΑ. Οι πεζοί συχνά εξωθούνται στο οδόστρωμα δρόμων υψηλής κυκλοφορίας.

Τα πεζοδρόμια είναι συνήθως ανεπαρκούς πλάτους και με απρόβλεπτα εμπόδια

Πεζοδρόμια με «επαρκές» πλάτος αλλά με εξοπλισμό (σήματα, κολώνες στάσεις) ή δέντρα που οδηγούν σε ανεπαρκές πλάτος διέλευσης.

Διαχωρισμός αστικής περιοχής από δρόμους υψηλής κυκλοφορίας. Οι διαβάσεις πεζών αν υπάρχουν απέχουν μεταξύ τους εκατοντάδες μέτρα.

Εθνική Οδός εντός οικισμού

Δρόμοι με μεγάλο πλάτος που βοηθούν στην ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων, χωρίς ή με ακατάλληλα πεζοδρόμια

Γραμμική ανάπτυξη δόμησης κατά μήκος οδών.

Περιφράξεις που εμποδίζουν την πρόσβαση και μεγαλώνουν τις αποστάσεις για τους πεζούς

Έλλειψη εργονομικού σχεδιασμού για πεζούς. Εμπόδια και παγίδες.

Κατασκευή εσοχών για κάδους απορριμμάτων σε πεζοδρόμια και διασταυρώσεις, σε θέσεις διάβασης πεζών.

Βλάστηση ή αντικείμενα σε χαμηλό ύψος που περιορίζουν την ελεύθερη διάβαση

Καταλήψεις χώρων από τραπεζοκαθίσματα

Έλλειψη πινακίδων προσανατολισμού για πεζούς σε πολύπλοκους χώρους

Νέες διαμορφώσεις πεζοδρομίων ανεπαρκούς πλάτους

Ανακατασκευή στενού πεζοδρομίου, στις ίδιες διαστάσεις

κ.ά.

Ο Συνήγορος του Πολίτη θεωρεί ότι η ελεύθερη πρόσβαση στον δημόσιο χώρο και η ελεύθερη χρήση ή απόλαυσή του είναι ζητήματα άρρηκτα συνδεδεμένα με την ποιότητα ζωής των πολιτών και έχει δημοσιεύσει εμπειριστατωμένες εκθέσεις για τα προβλήματα των πεζών και έχει υποδείξει μέτρα αντιμετώπισης προς τις υπεύθυνες αρχές. (ενδεικτικά: Χατζή 2006).

4. Προσπάθειες βελτίωσης της πεζή μετακίνησης στις Ελληνικές πόλεις

Η γενική εικόνα.

Δύο βασικές κατηγορίες βελτίωσης χώρων πεζών διακρίνουμε εύκολα στην Ελλάδα:

- Διαμορφώσεις κεντρικών περιοχών πόλεων με λεπτομερώς σχεδιασμένα και συχνά μεγάλου κόστους έργα. Έχουν αναμορφώσει τις κεντρικές περιοχές πολλών πόλεων.

- Διάσπαρτα μικρής έκτασης έργα. Αποτέλεσμα μεγάλων τοπικών προβλημάτων ή ανάγκης διασκορπισμού επεμβάσεων για λόγους ίσης μεταχείρισης των περιοχών ενός δήμου.

Συνήθεις είναι οι κατασκευές πεζοδρομίων και πλατειών συνήθως με απλοποιημένες μελέτες. Για τα έργα αυτά δεν απαιτούνται έλεγχοι από διαφορετικές υπηρεσίες, ούτε μελέτες και διαδικασίες περιβαλλοντικής αδειοδότησης και ολοκληρώνονται εύκολα εντός μιας δημορχιακής θητείας. Επομένως είναι έργα εύκολης προβολής της δραστηριότητας της τοπικής αρχής. Πολύ συχνά τα έργα αυτά δεν βελτιώνουν την μετακίνηση των πεζών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ανακατασκευή πεζοδρομίων ανεπαρκών διαστάσεων: εάν δεν υπάρχει βελτίωση του πλάτους, διαιωνίζουν δυσμενείς διαμορφώσεις κίνησης πεζών και αποτελούν σπατάλη σημαντικών πόρων, οικονομικών και φυσικών.

Νομοθεσία, προδιαγραφές & οδηγίες.

Στην Ελλάδα για τα πεζοδρόμια ισχύουν οι οδηγίες για τα ΑΜΕΑ. Αυτές εξυπηρετούν και τους πεζούς (ΥΑ 52907 ΥΠΕΚΑ/ ΦΕΚ 2621Β/31-12-2009) και μεταξύ άλλων προβλέπουν:

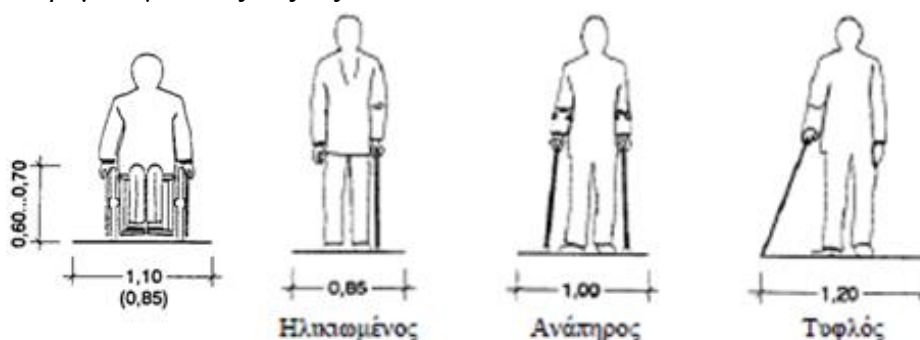
- ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 2 μέτρα
- ελεύθερο πλάτος 1,50 μέτρο (χωρίς κανένα εμπόδιο για τους πεζούς)
- ελεύθερο ύψος 2,20 μέτρα (χωρίς κανένα εμπόδιο για τους πεζούς)
- Μικρότερες επιφάνειες σε περίπτωση παλαιών ή προβληματικών διαμορφώσεων.

Τις διαστάσεις αυτές θεωρούμε ανεπαρκείς για πολλές περιοχές: π.χ. με μεγάλη κίνηση πεζών, σε εμπορικούς δρόμους, όπου δεν προβλέπεται κάποια ρύθμιση. Αλλά και αυτές οι θεσμοθετημένες οι οδηγίες συνήθως δεν εφαρμόζονται, επειδή είτε δεν είναι γνωστές στους μηχανικούς είτε αγνοούνται για να εφαρμοστούν οι κανονισμοί οδοποιίας (σε πολλές περιπτώσεις ίσως θεωρούνται περιττό το κόστος ή άνευ σημασίας).

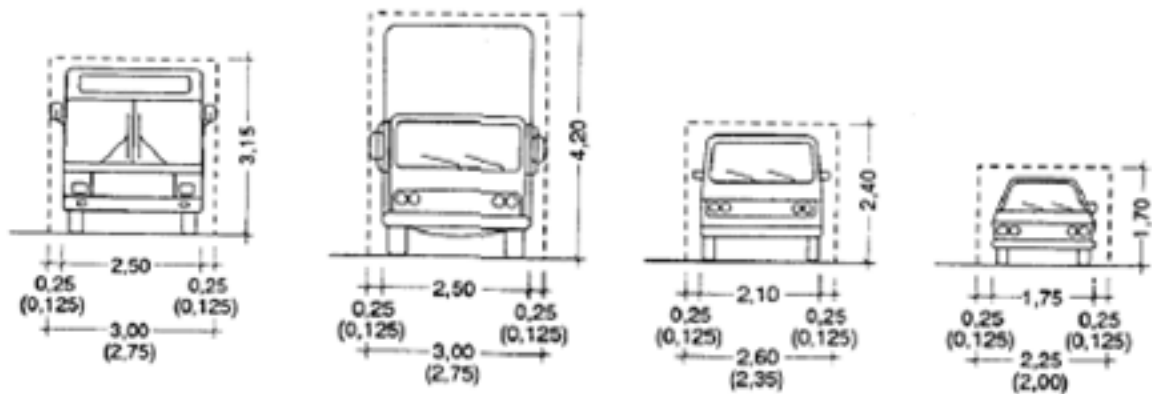
Λίγα θέματα διαμόρφωσης πεζοδρομίων καθορίζονται και στον Κτιριοδομικό Κανονισμό.

Ισχύει η ΚΥΑ 6952/2011(ΦΕΚ για 420Β/2011) για μέτρα για την ασφάλεια πεζών σε εργοτάξια σε χώρους πεζών. Εφαρμόζεται σε ελάχιστες περιπτώσεις.

Στις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) Τεύχος 4: Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ-ΚΑΟ) παρουσιάζονται οι διαστάσεις σχεδιασμού των παρακάτω σχημάτων. Σε πολλές περιπτώσεις πεζοδρομίων ανεπαρκούς πλάτους, υπάρχει πλάτος οδοστρώματος, το οποίο σύμφωνα με τις οδηγίες είναι άχρηστο και για τα οχήματα,. Με τη χρήση τους αξίζει να εντοπίσουμε και να εκμεταλλευτούμε κάθε δυνατότητα βελτίωσης των επιφανειών των υφιστάμενων δρόμων για τους πεζούς.



Σχήμα 2-3 : Βασικές διαστάσεις για τον καθορισμό του απαιτούμενου πλάτους πεζοδρομίου ή πεζοδρομίου (Οι διαστάσεις σε παρένθεση εφαρμόζονται υπο συνθήκες περιορισμένου χώρου)



Σχήμα 2-1α : Βασικές διαστάσεις κυκλοφοριακού χώρου οχημάτων σχεδιασμού.

(Οι διαστάσεις σε παρένθεση εφαρμόζονται υπό συνθήκες περιορισμένου χώρου όπου επιβάλλεται $V_{\max} \leq 40$ km/h).

5. Στοιχεία ενός σχεδίου βελτίωσης

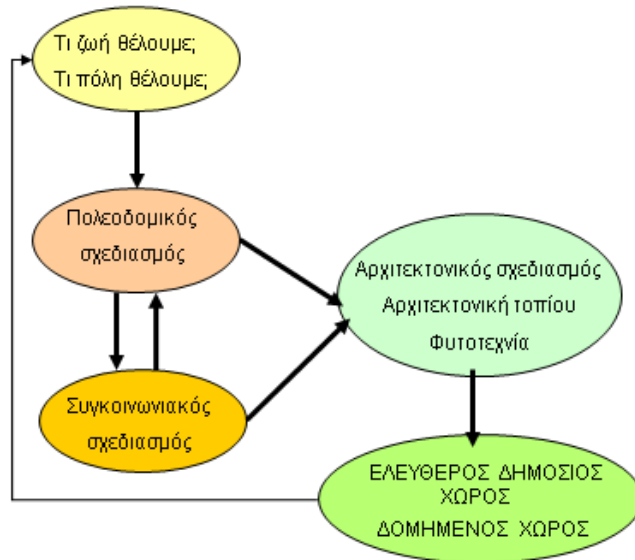
Βασικές αρχές

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ψήφισε τον Ευρωπαϊκό Χάρτη των Δικαιωμάτων του Πεζού (Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων Αριθ. C290/53, 12-10-1988), επειδή θεώρησε 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».

Στη κατεύθυνση αυτή, όπου ο στόχος είναι ο σχεδιασμός με επίκεντρο τον άνθρωπο και όχι τις μηχανές, μια καλή αρχή τέθηκε στην «Εισήγηση για τη Στρατηγική Αστικής Κινητικότητας σε θέματα αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ» (ΥΠΕΧΩΔΕ 2008): «...ο συνδυασμένος χωροταξικός/πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός είναι βασική αρχή για μια βιώσιμη πόλη». Αυτή η εισήγηση παρά τα προβλήματα που εντοπίστηκαν¹ και το μη θεσμικό ή καθοδηγητικό χαρακτήρα, αποτελεί το μόνο σχετικό κείμενο στρατηγικής της κεντρικής ελληνικής διοίκησης.

Διαγραμματικά και από άποψη κύριων ειδικοτήτων ισχύει το επόμενο συνοπτικό διάγραμμα:

¹ Σχολιασμός της εισήγησης αυτής έγινε από τις οργανώσεις ΠΕΖΗ, Επιβάτης, Ποδη-λάτισσ-ες και υποβλήθηκε στο τότε ΥΠΕΧΩΔΕ..



Η διαδικασία αυτή ίσως φαίνεται προφανής, όμως σπανίως εφαρμόζεται και στην ελληνική πραγματικότητα και διεθνώς.

Αλλά και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης η προσέγγιση αυτή θεωρείται νεωτεριστική, παρά τις πολλές εφαρμογές και τη μακροχρόνια σχετική εμπειρία σε κάποιες χώρες. όπως φαίνεται από τα εισαγωγικά στοιχεία των Οδηγιών Ανάπτυξης και Εφαρμογής Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Wefering F. et al, 2013, σ. 7). Εκεί παρουσιάζεται ο «Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», μία διαδικασία παρόμοια με την παραπάνω ως προτεινόμενος νέος τρόπος σχεδιασμού αστικής κινητικότητας, σε αντιπαράθεση με τον αναφερόμενο ως «Παραδοσιακό Συγκοινωνιακό Σχεδιασμό». Σε πίνακα παρουσιάζονται με απλοποιημένο τρόπο μερικές από τις βασικές διαφορές μεταξύ των δύο διαδικασιών σχεδιασμού.

Διαφορές μεταξύ ενός πρόσφατα προτεινόμενου «Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» και «Παραδοσιακού Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού» (Wefering F. et al, 2013)	
Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός	Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Έμφαση στην κυκλοφορία	Εστίαση στους ανθρώπους
Πρωταρχικοί στόχοι: η κυκλοφοριακή ικανότητα και η ταχύτητα	Πρωταρχικοί στόχοι: Προσβασιμότητα και ποιότητα ζωής, καθώς και περιβαλλοντική και οικονομική βιωσιμότητα, κοινωνική δικαιοσύνη, υγεία και ποιότητα περιβάλλοντος
Εστιασμένη στον τρόπο μετακίνησης	Ισόρροπη ανάπτυξη όλων των σχετικών τρόπων μεταφοράς και στροφή προς καθαρότερους και πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς
Εστίαση στις υποδομές	Ολοκληρωμένη δέσμη δράσεων για την επίτευξη οικονομικά αποδοτικών λύσεων
κείμενο του τομέα σχεδιασμού	κείμενο του τομέα σχεδιασμού το οποίο είναι συνεπές και συμπληρωματικό με συναφείς τομείς (όπως οι χρήσεις γης και ο χωρικός σχεδιασμός, οι κοινωνικές υπηρεσίες, η υγεία, η αστυνόμευση κλπ)
Βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο σχέδιο ολοκλήρωσης	Βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο σχέδιο ολοκλήρωσης ενταγμένο σε μακροπρόθεσμο όραμα και στρατηγική
Σχετιζόμενο με διοικητικά όρια	Σχετιζόμενο με λειτουργική περιοχή καθορισμένη από πρότυπα μετακινήσεων
Θέμα συγκοινωνιολόγου μηχανικού	Διεπιστημονικές ομάδες σχεδιασμού

Σχεδιασμός από ειδικούς	Σχεδιασμός με τη εμπλοκή των ενδιαφερομένων μερών, με τη χρήση διαφανούς και συμμετοχικής προσέγγισης
Περιορισμένη εκτίμηση επιπτώσεων	Συστηματικός έλεγχος και αξιολόγηση των επιπτώσεων ώστε να συγκροτηθεί διαδικασία δομημένης γνώσης και βελτίωσης

Πρόταση βελτίωσης βιώσιμης κινητικότητας στις ελληνικές πόλεις

Πάντα, αλλά κυρίως σε περίοδο της οικονομικής κρίσης, έχουμε ανάγκη για **έργα μεγάλης και άμεσης αποτελεσματικότητας αλλά και μικρού κόστους**. Αυτό αφορά ιδιαίτερα τα εξαιρετικά διασπαρμένους χώρους πεζών και πολυάριθμα «μικρά» ή μεγάλα προβλήματα τους.

Παρά τις πολλές τοπικές προσπάθειες που έχουν γίνει, τα αποτελέσματα είναι συνήθως περιορισμένα.

Η προσπάθεια βελτίωσης με κινήσεις της κεντρικής κυβέρνησης, είναι πολύπλοκη και φαίνεται ατελέσφορη, αφού δεν έχει σημαντικά αποτελέσματα μέχρι τώρα. Στους χώρους πεζών οι καταπατήσεις και οι ανεπαρκείς και προβληματικές διαμορφώσεις συνεχίζονται, ως νέες κατασκευές ή βελτιώσεις.

Οι δράσεις σε επίπεδο δήμων αποτελούν προνομιακό χώρο βελτίωσης των συνθηκών των χώρων των πεζών και της μετακίνησης τους: στις πόλεις και τους οικισμούς απαιτούνται βελτιώσεις και εκεί φαίνονται τα αποτελέσματα των αποφάσεων. Άλλωστε υπάρχει σημαντικό ενδιαφέρον και από τους πολίτες αλλά και τους αιρετούς των δήμων για βελτιώσεις, αλλά χωρίς γενικευμένες βελτιώσεις.

Με σκοπό την ταχύτερη βελτίωση των συνθηκών για τους πεζούς, η Πρωτοβουλία ΠΕΖΗ έχει καταλήξει στις τέσσερες προτεραιότητες. Οι περισσότερες αφορούν κυρίως τους δήμους, αλλά μπορούν να αξιοποιηθούν και από άλλα επίπεδα διοίκησης.

1. Ενημερωτικές εκστρατείες για την ασφάλεια, τα δικαιώματα και τους χώρους πεζών
 - προς το σύνολο του προσωπικού της αστυνομίας
 - προς τα αιρετά στελέχη και τεχνικό προσωπικό των δήμων
 - προς το ευρύ κοινό
2. Αστυνόμευση των χώρων πεζών από την αστυνομία. Προϋποτίθεται να θεωρηθεί θέμα προτεραιότητας από τη διοίκηση.
3. Κατάλληλος σχεδιασμός και κατασκευή έργων για τους πεζούς. Στις κατασκευές χώρων πεζών (πεζοδρομια, πεζόδρομοι, πάρκα κ.ά.), να εφαρμόζονται τουλάχιστον οι ελάχιστες προβλεπόμενες διαστάσεις και εργονομικός σχεδιασμός. Έργα μικρής κλίμακας και πρωτότυπες σχετικές λύσεις για υφιστάμενες προβληματικές διαμορφώσεις είναι αναγκαίο να βρεθούν και να εφαρμοστούν. Εξετάζονται συστήματα αποφυγής κυκλοφοριακών παραβάσεων μέσω ειδικού σχεδιασμού. Προϋποτίθεται ότι οι τεχνικοί είναι ενημερωμένοι και κατάλληλα εκπαιδευμένοι...

Παρά την αναγκαιότητά τους, εάν τα παραπάνω δεν εντάσσονται σε ένα γενικότερο συνεκτικό σχεδιασμό, είναι δυνατό να αποτελούν αποσπασματικές διαμορφώσεις μικρής σημασίας, με αποτέλεσμα να αμελούνται σημαντικότερες ανάγκες.

4. Επομένως απαιτείται η διαμόρφωση προγράμματος και σχεδίου ήπιας μετακίνησης στο Δήμο. Ειδικότερα:
 - Να διαμορφωθεί ένα όραμα (ή σχέδιο) για την πόλη και την μετακίνηση πεζή, με ποδήλατα και τα μέσα δημόσιας μεταφοράς.
 - Όλες οι διαμορφώσεις δημόσιων χώρων εντάσσονται σ' αυτό. Αποφεύγονται οι αποσπασματικές κατασκευές.

- Το σχέδιο θα πρέπει να γίνει λεπτομερέστερο για κάθε γειτονιά με την συμμετοχή των κατοίκων. Να περιγράφεται η σταδιακή εφαρμογή του και οι επί μέρους στόχοι για συγκεκριμένες χρονικές περιόδους.
- Το σχέδιο αυτό συνδυάζεται με την βελτίωση της εικόνας της πόλης και των δημόσιων χώρων και συμβάλλει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής ακόμα και σε εποχή οικονομικής δυσχέρειας.
- Εξετάζεται η ένταξη στους χώρους πρασίνου των ρεμάτων, των χέρσων, υποβαθμισμένων ή εγκαταλειμμένων εκτάσεων, περιφραγμένων ή αποκλεισμένων από το κοινό εκτάσεων, καθώς και η δημιουργία διαδρόμων σύνδεσης με την περιαστική φύση.
- Εξετάζονται και λύσεις προσωρινές ή μεταβατικών περιόδων με σκοπό την ταχεία απόδοση στο κοινό.

Ένα τέτοιο σχέδιο, πρέπει να περιέχει και να χαρακτηρίζεται τουλάχιστον από:

- Συγκέντρωση προτάσεων και αξιολόγηση τους (και από ειδικούς και από τους δημότες)
- Έγκαιρη και κατάλληλη ενημέρωση των πολιτών
- Εντοπισμό των μεγαλύτερων προβλημάτων μετακίνησης πεζών και των προβλημάτων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια των πεζών και επίλυση τους κατά προτεραιότητα.

Πρώτο στάδιο: επισημαίνονται τα επικίνδυνα σημεία & δίνονται άμεσα λύσεις

Επόμενο στάδιο: Τι θέλουμε να κάνουμε; Πώς θέλουμε να αλλάξουμε την πόλη μας;

- Προγραμματισμένη σταδιακή εφαρμογή, επιμονή εφαρμογής, περιοδικό έλεγχο αποτελεσμάτων, εναλλακτικές λύσεις όταν κάτι δεν προοδεύει επαρκώς.
- Αξιολόγηση επεμβάσεων με βασικό κριτήριο το μικρό κόστος μαζί με την μεγάλη αποτελεσματικότητα, ώστε να είναι δυνατές περισσότερες διαμορφώσεις.
- Στη σύνταξη και την πρόοδο του σχεδίου συμμετέχουν τουλάχιστον οι ειδικότητες του προηγούμενου διαγράμματος και εφαρμόζεται η γενική δομή των εργασιών του.

Ένα τέτοιο σχέδιο μπορεί να είναι ή να καταλήξει σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP), το οποίο είναι μια μορφή σχεδίου καλά δομημένου σε απαιτήσεις και τρόπους εργασίας το οποίο έχει υποστηριχθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Wefering F. et al, 2013). Σε ορισμένες περιπτώσεις, η ύπαρξη SUMP μπορεί να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της πόλης, όταν πρόκειται για ζητήματα χρηματοδότησης. Πολλοί δήμοι ίσως είναι δύσκολο να αποφασίσουν και να ακολουθήσουν ένα τόσο απαιτητικό σχέδιο, οπότε μια πιο απλή δομή είναι χρήσιμη.

Η καταγραφή και η διάδοση έργων μικρής κλίμακας και πρωτότυπων λύσεων για τα συνήθη προβλήματα αποτελούν έναν ενδιαφέροντα στόχο της γενίκευσης βελτιώσεων. Τα συνηθέστερα τέτοια έργα παρουσιάζονται από τον Μπακογιάννη (2013).

6. Κατάλογος ελέγχου των θεμάτων βιώσιμης κινητικότητας σε επίπεδο ΟΤΑ με κεντρικό άξονα την μετακίνηση πεζή.

Η βιώσιμη κινητικότητα αφορά πρωτίστως τους Δήμους και τις Δημοτικές Αρχές. Ο παρακάτω κατάλογος ελέγχου θεμάτων βιώσιμης κινητικότητας συντάχθηκε από την πρωτοβουλία «ΠΕΖΗ» (www.pezh.gr) ως ερωτηματολόγιο με κέντρο την μετακίνηση πεζή, σε επίπεδο οικισμού ή γειτονιάς. Είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί από ΟΤΑ, μελετητές και

ενδιαφερόμενους πολίτες για τον εντοπισμό προβλημάτων και ευκαιριών στη περιοχή τους, με στόχους αφενός τη βραχυχρόνια αντιμετώπιση σοβαρών προβλημάτων και αφετέρου την έναρξη μεσοπρόθεσμου σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας, με σταδιακή εφαρμογή. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί επίσης από ανώτερου επιπέδου οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και φορείς κεντρικής κυβέρνησης ή χρηματοδότησης για την αρχική ενεργοποίηση και αξιολόγηση σχετικών δράσεων.

Το ερωτηματολόγιο αυτό έχει κύριους σκοπούς:

- Να θέσει ερωτήματα προς τους αιρετούς, τα στελέχη των υπηρεσιών της τοπικής αυτοδιοίκησης, τα στελέχη των δημοτικών συνδυασμών και τους ενδιαφερόμενους πολίτες, ώστε:
 1. να διαμορφώσουν πρόγραμμα που να υποστηρίζει την ασφαλή και ευχάριστη μετακίνηση των πεζών και τη βιώσιμη κινητικότητα
 2. να δώσει ιδέες ώστε να φανεί η εφικτότητα λύσεων σε διάφορους τομείς και να διαμορφωθούν σχετικά προγράμματα, με οικονομικά μέσα κατάλληλα για την εποχή της οικονομικής δυσπραγίας
- Να βοηθήσει τους πολίτες και τις ομάδες πολιτών που ενδιαφέρονται ώστε:
 1. να ελέγξουν τις προτάσεις των δημοτικών αρχών και των δημοτικών συνδυασμών
 2. να ζητήσουν από τους δήμους συγκεκριμένες προτάσεις
 3. να βοηθήσει την πρόοδο πραγματοποίησης των προτάσεων, στο μέλλον
- Μέσω των απαντήσεων που θα δοθούν να γίνουν γνωστές στους ενδιαφερόμενους, οι συνηθέστερες απόψεις και προβλήματα, καθώς και να εντοπιστούν νέες και πρωτότυπες ιδέες από στελέχη ΟΤΑ και συνδυασμών και άλλους πολίτες και γενικά να εντοπιστούν και να διαδοθούν καλές πρακτικές.

Οδική ασφάλεια και διαίρεση οικισμών

Στην περιοχή σας:

1	Έχουν γίνει ατυχήματα με συμμετοχή πεζών και πόσοι ήταν οι νεκροί και οι τραυματίες;
2	Έγινε κάποια βελτίωση εκεί που έγιναν τα ατυχήματα για την ασφάλεια των πεζών;
3	Σε ποια σημεία υπάρχει άμεση ανάγκη να βελτιωθεί η κατάσταση της ασφαλούς κίνησης πεζών; Πώς θα βελτιωθεί; (Άμεσα, Μέσα στα επόμενα 2 χρόνια, Αργότερα)
4	Υπάρχουν εθνικοί δρόμοι ή δρόμοι με μεγάλη κυκλοφορία που περνούν μέσα από πόλη ή χωριό που βρίσκεται εκατέρωθεν του δρόμου ή δυσκολεύουν την μετακίνηση πεζών κατά μήκος του δρόμου; Τι σκοπεύετε να κάνετε για να βελτιώσετε την κατάσταση; (Άμεσα, Μέσα στα επόμενα 2 χρόνια, Αργότερα)

Επαρκή και λειτουργικά πεζοδρόμια και χώροι πεζών

5	Θεωρείτε ότι οι κάτοικοι και οι επισκέπτες των οικισμών σας μπορούν να περπατήσουν ασφαλείς, να ανακαλύψουν ωραία μέρη και να χαρούν την καθημερινή τους ζωή στα χωριά και τις πόλεις του Δήμου σας;
6	Γνωρίζετε ότι για τη διαμόρφωση των πεζοδρομίων ισχύουν οι προδιαγραφές της ΥΑ 52907 ΥΠΕΚΑ (ΦΕΚ 2621B/31-12-2009), που αρχικά επιβάλλουν: ελάχιστο πλάτος διάβασης πεζών, χωρίς κανένα εμπόδιο για τους πεζούς, 1,50 μέτρο (οποιαδήποτε άλλα όπως κολώνες, δέντρα, σήματα, τοποθετούνται εκτός του 1,50μ) και ελάχιστο ελεύθερο ύψος 2,20 μέτρα;
7	Θεωρείτε ότι οι δημοτικοί άρχοντες και οι μηχανικοί του Δήμου γνωρίζουν και εφαρμόζουν τις προδιαγραφές αυτές;
8	Τι θα κάνετε για να γνωρίσουν και να εφαρμόσουν οι πολίτες, οι δημοτικοί άρχοντες και οι μηχανικοί του Δήμου, τις προδιαγραφές αυτές;
9	Γνωρίζετε ή μπορείτε να εκτιμήσετε σε τι ποσοστό τα πεζοδρόμια των οικισμών του Δήμου σας είναι τουλάχιστον όσο ορίζουν οι προδιαγραφές του ΦΕΚ 2621B/31-12-2009; (0- 10% , 10 – 30%, 30 – 50%, 50 -70%)
10	Θεωρείτε ότι η κακή κατάσταση των χώρων πεζών και η επικίνδυνη μετακίνηση των πεζών υποβαθμίζουν τις τουριστικές δυνατότητες της περιοχής σας και την ποιότητα ζωής των κατοίκων; Πού κυρίως συμβαίνει αυτό;
11	Πιστεύετε ότι σε κάποιες περιοχές τα πεζοδρόμια πρέπει να είναι ακόμα πιο πλατιά από τα ελάχιστα των προδιαγραφών; Ποιές είναι αυτές; Τι σκοπεύετε να κάνετε εκεί;
12	Πιστεύετε ότι μπορούν να διαμορφωθούν στην επόμενη τετραετία νέοι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας ή ζώνες μικρών ταχυτήτων; Ποιές είναι αυτές; Τι σκοπεύετε να κάνετε εκεί;
13	Υπάρχουν εμπόδια στη διαμόρφωση επαρκών πεζοδρομίων (όπως του ΦΕΚ 2621B/2009) στο Δήμο; Ποιά

	είναι τα κυριότερα; Έχετε βρει τρόπους για να τα ξεπεράσετε;
14	Το περπάτημα είναι ο πρωταρχικός τρόπος μετακίνησης των ανθρώπων, ενώ το ποδήλατο είναι σημαντικό μέσο βιώσιμης κινητικότητας αλλά αφορά ένα μέρος των ανθρώπων. Όταν σχεδιάζετε και χρηματοδοτείτε ποδηλατόδρομους, τους εντάσσετε στη βελτίωση της μετακίνησης και των πεζών;

Στάθμευση

15	Παρκάρουν αυτοκίνητα πάνω σε πεζοδρόμια και χώρους πεζών; Πού βρίσκονται τα μεγαλύτερα προβλήματα;
16	Εξαναγκάζονται οι πεζοί να κατεβαίνουν στο δρόμο, εκεί όπου υπάρχει μεγάλη ή ταχεία κυκλοφορία;
17	Σκοπεύετε να διαφυλάξετε με αστυνόμευση, με ειδικές κατασκευές ή με άλλο τρόπο τα πεζοδρόμια και τους χώρους πεζών από την παράνομη στάθμευση; Πώς;
18	Σας ενδιαφέρει να καταγράψετε τη βελτίωση ή χειροτέρευση της στάθμευσης πάνω σε πεζοδρόμια και χώρους πεζών, κατά τη διάρκεια της θητείας σας; Πώς θα το κάνετε;

Ενοποίηση διαδρομών πεζών και ανάδειξη περιοχών ενδιαφέροντος

19	Βλέπετε δυνατότητες για να βελτιωθούν ή να δημιουργηθούν στις πόλεις και τα χωριά του Δήμου, διαδρομές για ασφαλές και άνετο περπάτημα που θα τα διασχίζουν και θα ενώνουν πλατείες, πάρκα, αξιοθέατα, άλλους δημόσιους χώρους και υπηρεσίες; Πώς θα το κάνετε;
20	Υπάρχουν ρέματα, ελεύθεροι χώροι όπου δεν έχουν πρόσβαση οι πεζοί, άλλες φυσικές ή χέρσες ή εγκαταλειμμένες και υποβαθμισμένες εκτάσεις μέσα στον οικισμό ή και κοντά του, που μπορούν να συμπεριληφθούν σε δίκτυο κίνησης πεζών και ποδηλάτων, προσωρινό ή μόνιμο;
21	Υπάρχουν περιφράξεις οι οποίες δεν φυλάσσουν κάτι ιδιαίτερα σημαντικό, οι οποίες εάν καταργηθούν (ή δεν κατασκευαστούν) θα αποδώσουν εκτάσεις στους ανθρώπους, θα μειώσουν τις αποστάσεις με τα πόδια και θα βοηθήσουν στην ενοποίηση των δημόσιων χώρων;

Αξιολόγηση για μικρό κόστος και σημαντικό αποτέλεσμα

22	Έχουν γίνει έργα για τη βελτίωση της μετακίνησης με τα πόδια και τα δημόσια μέσα μεταφοράς; Θεωρείτε ότι έχουν ή θα έχουν ουσιαστικό αποτέλεσμα στην ζωή των κατοίκων;
23	Σκοπεύετε να τα συνεχίσετε και να βελτιώνετε τη βιώσιμη μετακίνηση;
24	Έχει ήδη χρησιμοποιηθεί χρηματοδότηση για βελτίωση της βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο από ίδιους πόρους ή από προγράμματα της ΕΕ ή άλλα; Σκοπεύετε να εκμεταλλευθείτε σχετικούς τομείς χρηματοδότησης;
25	Υπάρχει ήδη στο Δήμο ένα σχέδιο ή πρόγραμμα υποστήριξης της μετακίνησης με τα πόδια, τα ποδήλατα και με μέσα δημόσιας μεταφοράς; Ποιά περιοχή αφορά; Αν δεν υπάρχει, σκοπεύετε να διαμορφώσετε ένα;
26	Αν δεν υπάρχει τέτοιο σχέδιο, οι διαμορφώσεις δημόσιων χώρων, σε χώρους πεζών είναι αποσπασματικές; Μήπως έτσι κατασκευάζονται έργα μικρής σημασίας και αμελούνται σημαντικότερα;
27	Πάντοτε αλλά περισσότερο τώρα, στην εποχή οικονομικής δυσχέρειας που ζούμε, υπάρχει ανάγκη τα έργα που γίνονται να συμβάλλουν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών όσο το δυνατόν περισσότερο. Έχετε αναπτύξει έναν τρόπο αξιολόγησης, ώστε τα έργα και οι δράσεις σας να έχουν με σχετικά μικρό κόστος και μεγάλο αποτέλεσμα; Ποιά είναι τα κριτήρια αυτής της αξιολόγησης (επικίνδυνα σημεία, προδιαγραφές ΦΕΚ 2621B/2009, πολλοί πεζοί, τουρίστες κ.ά.);
28	Θεωρείτε ότι το κόστος των διαμορφώσεων για χώρους πεζών είναι υψηλό; Έχετε βρει τρόπους ώστε να μειωθεί το κόστος ώστε να διαμορφωθούν περισσότερες περιοχές; Έχετε εξετάσει διαφορετικούς τρόπους πλακόστρωσης, ασφαλτόστρωση, όχι μόνιμες κατασκευές, λιγότερο τσιμέντο, άλλα υλικά κλπ;
29	Έχετε εξετάσει τη δυνατότητα απασχόλησης ανέργων για να γίνει αξιολόγηση των αναγκών και των προτεραιοτήτων για την βελτίωση της μετακίνησης και της εικόνας των πόλεων και των χωριών;

Οδική ασφάλεια και πρόσβαση στα σχολεία, νοσηλευτήρια, χώρους συγκέντρωσης κοινού

30	Είναι ασφαλής η πρόσβαση πεζών μαθητών στην είσοδο των σχολείων και γύρω από αυτή; Υπάρχει κάποιο σημαντικό πρόβλημα και πώς σκοπεύετε να το λύσετε;
31	Έχετε κάποιο τυποποιημένο πρόγραμμα ελέγχου και μέτρα αντιμετώπισης για την οδική ασφάλεια των μαθητών γύρω από τα σχολεία; Το εφαρμόζετε ;
32	Τα παραπάνω για τα σχολεία, ισχύουν και για νοσηλευτήρια και χώρους σημαντικής συγκέντρωσης ανθρώπων που υπάρχουν στο Δήμο;

Γενικά

33	Τι θα κάνετε για να γνωρίσουν οι αστυνομικοί, οι πολίτες, οι δημοτικοί άρχοντες και οι μηχανικοί του Δήμου τα προβλήματα και τα δικαιώματα των πεζών;
34	Σκοπεύετε να θέσετε τις βάσεις για τη συνεχή βελτίωση της μετακίνησης με τα πόδια, το ποδήλατο και τα μέσα κοινής μεταφοράς στις πόλεις και τα χωριά σας;

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αραβαντινός Αθ. (2013), 'Σχέση αγάπης και μίσους ανάμεσα στις αστικές χρήσεις, τις ροές και το δημόσιο χώρο', στο Τσέτσης Στ. και Τσέτση, Β. (επιμ.) *Πράσινες μετακινήσεις στις πόλεις. Πολιτικές για μια βιώσιμη κινητικότητα στα αστικά κέντρα. Μια ευρωπαϊκή θεώρηση*. Αθήνα: Πράσινο Ταμείο. Εκδόσεις Παπασωτηρίου., 137-148.
- Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν., Μηλάκης Δ. (2007), ΠΟΔΗΛΑΤΟ - Οδηγός Σχεδιασμού και Αξιολόγησης Δικτύων. Αθήνα. Έκδοση ΤΕΕ.
- Μπακογιάννης Ευθ. (2013), 'Μικρής κλίμακας έργα διαμόρφωσης του οδικού περιβάλλοντος για την αναβάθμιση του και την [προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας', στο Τσέτσης Στ. και Τσέτση, Β. (επιμ.) *Πράσινες μετακινήσεις στις πόλεις. Πολιτικές για μια βιώσιμη κινητικότητα στα αστικά κέντρα. Μια ευρωπαϊκή θεώρηση*. Αθήνα: Πράσινο Ταμείο. Εκδόσεις Παπασωτηρίου., 257-287.
- Τσώχος Γ. (1997) Περιβαλλοντική Οδοποιία. Θεσσαλονίκη. University Studio Press.
- Χατζή Χρ., Βίτιης Ν., Σγάγιας Κ. (2006) Παρακώλυση της άσκησης του δικαιώματος στην κοινή χρήση των πεζοδρομίων. Σύνηγορος του Πολίτη.
- Ψαθά, Ε., Δέφνερ, Α. (2011) 'Ο προσδιορισμός της ποιότητας της αστικής ζωής. Ποιοι παράγοντες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στην Ελλάδα', Πρακτικά του 9^{ου} Τακτικού Συνεδρίου του Ελληνικού Τμήματος της Ευρωπαϊκής Εταιρείας Περιφερειακής Επιστήμης, διαθέσιμο στο: http://www.prd.uth.gr/sites/GS_RSAI/CONFERENCE_MAY2011_SITE/PAPERS_MAY2011_PDF_CD/PSATHA_E_DEFFNER_A_86.pdf

Ξενόγλωσση

- Global Road Safety Partnership, (2008). Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Global Road Safety Partnership (GRSP), the World Health Organisation (WHO), the FIA Foundation for the Automobile and Society (FIA-F), World Bank
- Wefering F., Rupprecht S., Buhrmann S., Bohler-Baedeker S. Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH, (2013). Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822. European Commission - Directorate-General for Mobility and Transport. Στα ελληνικά: http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines_el_v2.pdf

Διαδικτυακές πηγές

ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008: Εισήγηση για τη στρατηγική αστικής κινητικότητας σε θέματα αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ.
<http://www.nrso.ntua.gr/geyannis/images/stories/ge/ScientificActivities/MinistryOfEnvironment-UrbanMobilityPlan2008-gr.pdf>

Ευρωπαϊκός Χάρτης των Δικαιωμάτων του Πεζού (Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων Αριθ. C290/53, 12-10-1988). <http://www.pezh.gr/node/8>

Συνήγορος του Πολίτη. Δικαίωμα στον δημόσιο χώρο (Χώροι πρασίνου, τραπεζοκαθίσματα, πεζοδρόμια, περίπτερα, λαϊκές αγορές).
http://www.synigoros.gr/?i=dimotis.el.upotheseis_koinoxristoi_xoroi&yearFilter=1999

Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ). Οδικά τροχαία ατυχήματα.
http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p_param=A2102