

Περίληψη

Στο πλαίσιο της εργασίας επιχειρείται μια συγκριτική αξιολόγηση των πολιτικών και των μέτρων κυκλοφοριακής προστασίας του αστικού χώρου σε συνάρτηση με την ένταση των περιορισμών που εφαρμόζονται, το χωρικό επίπεδο εφαρμογής, τις επιπτώσεις τους στη συνολική λειτουργία της πόλης, και την συμβολή τους στην ανάκτηση του δημόσιου χώρου. Εξετάζονται οι καλές πρακτικές των πόλεων του Στρασβούργου και του Φράιμπουργκ και αδιαγραφείται ένα πλαίσιο παρεμβάσεων για την πόλη της Θεσσαλονίκης. Στόχος της εργασίας είναι να καταδείξει ότι, για έναν αστικό χώρο ελεύθερο από αυτοκίνητα απαιτείται η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού που θα συνδυάζει τις παρακάτω δέσμες μέτρων: χωρική οργάνωση των χρήσεων γης και οικιστική ανάπτυξη με στόχο την συνολική μείωση των μετακινήσεων, παροχή κινήτρων για μείωση της χρήσης και της ιδιοκτησίας ΙΧ, μέτρα περιορισμού και διαχείρισης της στάθμευσης, ρυθμιστικά μέτρα εισόδου στις κεντρικές περιοχές, εκτεταμένο πεζοδρομημένο δίκτυο στο κέντρο, μέτρα ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, πυκνό δίκτυο αστικών συγκοινωνιών με υψηλή σταθμη εξυπηρέτησης, πυκνό δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς και εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Τέλος, η επιτυχής υλοποίηση των παρεμβάσεων προϋποθέτει μακροχρόνιο κοινωνικοπολιτικό σχεδιασμό και προγραμματισμό στο πλαίσιο δημόσιας διαβούλευσης και συμμετοχής.

Abstract

Modern city, especially in Greece, is characterized by extensive use of public space, for road transport infrastructure, such as road, parking etc. It is also characterized by lack of quality in pedestrian infrastructures and harmful, for human health, environment. In the contrary of, there are plenty European urban cases, such as Strasbourg and Freiburg, in which, pedestrian movement is of great importance and car movement is highly restricted.

To achieve a better urban life quality and to upgrade and regain public realm, a well organized car-free policy is essential. The study of such European car-free policies, has shown that a coordinate mix of car restriction measures, can improve the quality of public space. Car-free cities require the application of completed and also coordinated transport planning that will combine extensive pedestrian central zone, motives for car use reduction, such as regulating and financial measures for private car entrance in central areas, traffic calming measures in residential districts, parking restriction and management, extensive bus network with high service level and also, extensive bicycle network. Finally, the planning time scale should be long-lasting aiming to effective and efficient application of these new measures and policies.

The goal of this article is to propose a car-free policy for Thessaloniki, the most important city in northern Greece, where car is the dominant mean of transport. Lack of organized transport planning in previous decades is obvious at the city, where extensive road network, zero pedestrian infrastructures and non-reliable public transport resulted to the current lack of well public space quality.

The main characteristics of an integrated public transport policy, car-free oriented, for the city of Thessaloniki is the following:

- Multimodal public transport network with subway and tramway lines.
- Parking restriction policy.
- Extensive pedestrian zone and resting areas in central zone, where commercial land use is dominant.
- Upgrade the public bus operation, by establishing bus lanes in all basic road network, better bus fleet and bus stops quality.
- Establish "traffic calming" measures and 30 km/hour speed restriction, in residential area.
- Extensive bicycle network in central area, suburban housing areas and to create bicycle parking-locking areas mostly in central zone.
- Park and ride areas, for car parking in all Metro stations and appropriate infrastructures for bicycle boarding in Metro and Tram railway.
- All in one ticket policy for all public transport.

Το σύγχρονο κίνημα «πόλη χωρίς αυτοκίνητο», έχει τις ρίζες του στις δεκαετίες του 1960 και 1970 σε πόλεις της Δυτικής Ευρώπης, όπου η τοπική αυτοδιοίκηση προώθησε καινοτόμες λύσεις για πεζοδρομήσεις των κεντρικών εμπορικών δρόμων και για την δημιουργία περιοχών κατοικίας με ήπια κυκλοφορία (EC 2005). Στόχος του παρόντος άρθρου είναι η παρουσίαση των βασικών χαρακτηριστικών ενός ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού-πολεοδομικού σχεδιασμού, ο οποίος έχει σαν στόχο την ανάκτηση και αναβάθμιση του δημόσιου χώρου. Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός βασίζεται στην πολιτική περιορισμού-αποθάρρυνσης της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου και στην ενίσχυση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, με στόχο την εξοικονόμηση χώρου προς όφελος των χρήσεων και των δραστηριοτήτων που είναι φιλικότερες προς τον άνθρωπο και την κοινωνική συνομιλιότητα (Gehl Architects 2010).

Στο πλαίσιο της εργασίας επιχειρείται η ταξινόμηση και συγκριτική αξιολόγηση των πολιτικών και των μέτρων περιορισμού της κίνησης των ΙΧ οχημάτων,

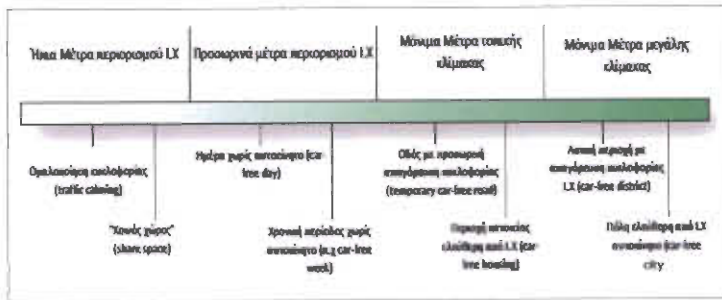
σε συνάρτηση με τις επιπτώσεις που έχουν σε διάφορες πτυχές της λειτουργίας του αστικού χώρου (πολεοδομικές, οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις). Με βάση τα συμπεράσματα που αντλήθηκαν από μελέτες περίπτωσης και εφαρμογές σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο (Project of Public Spaces 2008, Wright 2005), προτείνεται ένα ολοκληρωμένο σενάριο συγκοινωνιακού σχεδιασμού, για το μετασχηματισμό του κέντρου της Θεσσαλονίκης σε περιοχή ελεύθερη από αυτοκίνητο.

1. Αξιολόγηση μέτρων περιορισμού του ΙΧ αυτοκινήτου

Η δημιουργία αστικών περιοχών ελεύθερων από αυτοκίνητα απαιτεί συνδυασμένη εφαρμογή σειράς πολιτικών και μέτρων, που διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες:

1 Πολιτικές ενίσχυσης των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς

Τα μέσα μαζικής μεταφοράς (Προσοσιακός σιδηρόδρομος, Μετρό, Τραμ, Λεωφορεία) και τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (Ποδήλατα) πλεονεκτούν σε



1

2



3

1 Ταξινόμηση μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας. Traffic calming measures classification (Wright, 2005).
2 Τραμιάδραμος σε Στρασβούργο και Φράιμπουργκ. Tramway in Strasbourg and in Freiburg.
Πηγή - Source: <http://commons.wikimedia.org>

3 Άποψη της λεωφόρου Νίκης στις αρχές του 1900 και σήμερα. View of Niki's Avenue in the 1900s and today.
Πηγή - Source: <http://www.macedonian-heritage.gr>, <http://www.panoramio.com>

4 Θεσσαλονίκη, πόλη ελεύθερη από αυτοκίνητο. Thessaloniki, car-free city.
Πηγή - Source: Google earth
5 Λεωφόρος Νίκης, οδός ήπιας κυκλοφορίας. Niki's Avenue, Transit mall.
Πηγή - Source: Google earth SketchUp

- οχέση με τη χρήση ΙΧ, γιατί συμβάλουν σε μεγάλο βαθμό στην εξοικονόμηση δημόσιου χώρου (απαιτούμενη επιφάνεια για την μεταφορά ενός επιβάτη 1,9m² με λεωφορείο και 23,7m² με ΙΧ αυτοκίνητο) και στον περιορισμό του ατομικού και κοινωνικού κόστους κυκλοφορίας
- 2 Πολιτικές ανεξάρτητες από το ΙΧ αυτοκίνητο (ρυθμιστικά και οικονομικά μέτρα)
Τα ρυθμιστικά μέτρα στοχεύουν στην μείωση του αριθμού καθημερινών μετακινήσεων μέσα από κατάλληλο πολεοδομικό σχεδιασμό (περιορισμό αστικής διάχυσης μέσω μικτών χρήσεων γης), την εφαρμογή περιοριστικών μέτρων ιδιοκτησίας και χρήσης ΙΧ και την κατάλληλη διαχείριση και τον περιορισμό των θέσεων στάθμευσης. Τα οικονομικά μέτρα περιλαμβάνουν την ειδική φορολογία για μειωμένη ιδιοκτησία ΙΧ και την επιβολή αστικών διοδίων για την είσοδο σε αστικές περιοχές. Ο περιορισμός της στάθμευσης και η οδική χρέωση έχουν ιδιαίτερα θετικές επιπτώσεις στον περιορισμό των μετακινήσεων με ΙΧ (Transportation alternatives, 2004) και στην μείωση της συμμόρφωσης, όπως αποδεικνύεται και από τις διάφορες περιπτώσεις εφαρμογής τους (Λονδίνο, Σιγκαπούρη) (Litman 2006). Εντούτοις, τα αστικά διόδια εφαρμόζονται σε περιπτώσεις πλήρους ανάπτυξης ενός συνδυασμένου συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών, επειδή σε αντίθετη περίπτωση μπορεί να μεταθέσουν χωρικά την κυκλοφοριακή συμφόρηση και να προκαλέσουν ανισότητες στο δικαίωμα για μετακίνηση.
 - 3 Αστική αδομία και μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας (πεζοδρομήσεις και περιοχές «ήπιας κυκλοφορίας»)

Οι πεζοδρομήσεις αποτελούν ριζικές παρεμβάσεις που αναβαθμίζουν πολεοδομικά, συγκοινωνιακά, περιβαλλοντικά και αισθητικά το δημόσιο χώρο. Ένα ολοκληρωμένο και εκτεταμένο πεζοδρομημένο δίκτυο στο κέντρο της πόλης περιορίζει σημαντικά τις μηχανοκίνητες μετακινήσεις, αυξάνει την ασφάλεια και την κινητικότητα των πεζών και ενισχύει τις εμπορικές και τουριστικές δραστηριότητες (Wright 2005).
Τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας, συνιστώνται για περιοχές με χαμηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, όπου πρωταρχικός στόχος είναι η μείωση της ταχύτητας και εν μέρει του όγκου των μετακινήσεων και όχι ο πλήρης περιορισμός της κυκλοφορίας. Με την μείωση της ταχύτητας των οχημάτων από 50 κλμ/ώρα σε 30 κλμ/ώρα, μειώνεται το επίπεδο των εκπεμπόμενων ρύπων 15-30% και το επίπεδο της ηχορύπανσης κατά 30% (York et al 2007).
Ωστόσο, απαιτείται ένας μελετημένος σχεδιασμός με στόχο την δημιουργία εναλλακτικών διαδρομών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και την αποφυγή προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης στο παράπλευρο οδικό δίκτυο.

2. Οι περιπτώσεις των πόλεων του Στρασβούργου και του Φράιμπουργκ
Οι πόλεις Στρασβούργο (Γαλλία) και Φράιμπουργκ (Γερμανία) αποτελούν δύο επιτυχή παραδείγματα ευρωπαϊκών πόλεων, με διαφορετικά πολεοδομικά και δημογραφικά χαρακτηριστικά στις οποίες υλοποιήθηκε ένας ολοκληρωμένος συγκοινωνιακός σχεδιασμός σε διαφορετική χρονική κλίμακα εφαρμογής, αλλά με καινούριο αποτέλεσμα την ανάκτηση και αναβάθμιση του δημόσιου χώρου.

Πίνακας 1

Πόλεις ελεύθερες από αυτοκίνητο

	Στρασβούργο	Φράϊμπουργκ
Πληθυσμός αστικής περιοχής	467.000	223.000
Βασικοί άξονες συγκοινωνιακού και πολεοδομικού σχεδιασμού	Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης συνδυασμένων αστικών συγκοινωνιών (από το 1990) και αναβάθμισης του Τραμ. Προστασμός σιδηρόδρομου. Αποκλεισμός του κέντρου της πόλης με εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων και ρυθμίσεις για διακίνηση κυκλοφορίας σε περιφερειακούς δακτύλιους. Αρχιτεκτονικές αναπτύξεις και ελεύθεροι χώροι πρασίνας.	Ολοκληρωμένο σχέδιο/αξόνες για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη (από το 1969). Ιστορική παράδοση και διατήρηση παλαιού δικτύου Τραμ. Προστασμός σιδηρόδρομου. Συνεχής ενίσχυση και επέκταση συνδυασμένων δημοσίων συγκοινωνιών. Προστασία ιστορικού κέντρου. Διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας.
Χρονική κλίμακα σχεδιασμού	Σύγχρονες προτιμήσεις που δημιούργησαν αρχικά ισχυρές αντιδράσεις (1991-1994), και διασπορά σε κατοίκους και κατασκευαστές. Το αρχικό κλίμα αναστροφή με την υλοποίηση των έργων. Η πολιτική «eco-city» συνεχίζεται.	Μακροχρόνια πολιτική που εφαρμόστηκε σταδιακά και αμφισβητήθηκε, αν και αρχικά υπήρξαν αντιδράσεις (1969-1973) στις πεζοδρομήσεις. Η πολιτική «eco-capital of Germany» συνεχίζεται.
Τραχιόδρομος	Γραμμές: 6 Μήκος δικτύου: 51,8km In γραμμή: 1994 Out γραμμή: 2010 Διαρύν park and ride: 4.000 θέσεις Έκδοση εισιτηρίων MMM	Γραμμές: 5 Μήκος δικτύου: 33km Εκσυγχρονισμός: 1972 In νέα γραμμή: 1983 Επέκταση: 2006 Park and ride: 5.000 θέσεις Έκδοση εισιτηρίων MMM
Ποδήλατα	Μήκος δικτύου: 496km Βασικές στάθμευσης: 10.000 Δυνατότητα μεταφοράς με τραμ και λεωφορεία	Μήκος δικτύου: 410km Βασικές στάθμευσης: 8.000 Δυνατότητα μεταφοράς με τραμ και λεωφορεία
Επιπτώσεις εφαρμογής σχεδιασμού	Σε 10+ χρόνια (1997-2009) η χρήση του ΙΧ μειώθηκε από 53% στο 46% των μετακινήσεων. Η χρήση του ποδηλάτου αυξήθηκε από 6% στο 8%. Στο κέντρο, η κυκλοφορία οχημάτων μειώθηκε κατά 17% και το 20% των μετακινήσεων γίνεται με ποδήλατο.	Σε 20+ χρόνια (1982-2005) η χρήση του ΙΧ μειώθηκε από 38% στο 29% των μετακινήσεων. Η χρήση των ποδηλάτων αυξήθηκε από 15% σε 25%. Το 70% του πληθυσμού εξυπηρετείται άμεσα από το δίκτυο τραμ, 90% των κατοίκων ζουν σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας.

Πίνακας 1
Ολοκληρωμένες πολιτικές αστικών μεταφορών
στο Στρασβούργο και στο Φράϊμπουργκ.
Table 1
Integrated urban transport policies
in Strasbourg and in Freiburg.



4

5

Στην πόλη του Στρασβούργου τα θετικά αποτελέσματα οφείλονται σε ριζικές παρεμβάσεις στο αστικό τοπίο, που προκάλεσαν έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα και δυσκολίες προσαρμογής της πόλης κατά την πρώτη φάση εφαρμογής των έργων. Όμως η εφαρμογή του σχεδίου επέφερε σταδιακά (σε περίοδο 10 ετών) πολλαπλές θετικές επιπτώσεις σε πολεοδομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο (PFBE 2008). Το κέντρο της πόλης αναγεννήθηκε με την αύξηση της κίνησης πεζών κατά 20% και αναζωογόνηση της εμπορικής και οικονομικής δραστηριότητας.

Αντίθετα στην πόλη του Φράϊμπουργκ, τα επιθυμητά αποτελέσματα εντάχθηκαν σε έναν χρονικό ορίζοντα πολύ μεγαλύτερο (40 χρόνια έχουν περάσει από την έναρξη του σχεδίου), με συγκοινωνιακό έργο που εντάχθηκαν «ομαλά» στο αστικό περιβάλλον και που αφομοιώθηκαν σταδιακά και ανώδυνο από τους κατοίκους (Binda 2006) (βλ. πίνακα).

3. Θεσσαλονίκη, πόλη ελεύθερη από αυτοκίνητα

Η Θεσσαλονίκη αναπτύχθηκε άναρχα εδώ και δεκαετίες και χωρίς ξεκάθαρους στόχους στον τομέα του σχεδιασμού των συγκοινωνιακών υποδομών και στην χωροθέτηση των χρήσεων γης. Οι αρνητικές επιπτώσεις γίνονται καθημερινά εντονότερες: συνεχής αύξηση των μετακινήσεων με ΙΧ αυτοκίνητο, έντονες κυκλοφοριακές συμφουρήσεις, αύξηση του χρόνου μετακίνησης στις ώρες αιχμής, συνεχής παραβίαση των λεωφορειολωρίδων, καθυστερήσεις στα δρομολόγια των λεωφορειακών γραμμών, αυξημένη κατανάλωση καυσίμων, έλλειψη περιφερειακών χώρων στάθμευσης, κατάληψη πεζοδρομίων από ΙΧ και παράνομες

κατασκευές, παντελής έλλειψη οεβομού προς τον πεζό και τα εμποδιζόμενα άτομα, οδικά ατυχήματα, υψηλές τιμές ρύπων και θορύβου, μακροπρόθεσμα επιδείνωση της σωματικής και ψυχικής υγείας των κατοίκων.

3.1 Προτεραιότητα στον πεζό και το ποδήλατο

Βασική προϋπόθεση για την αναστροφή της υφιστάμενης κατάστασης και την απελευθέρωση του δημόσιου χώρου από το ΙΧ αποτελεί η ανάπτυξη ενός συστήματος συνδυασμένης μετακίνησης «Μέσα Μαζικής Μεταφοράς + Πεζός + Ποδήλατο» που θα προσφέρει πειστική εναλλακτική λύση στο πρόβλημα της μετακίνησης (ΣΑΣΘ 2007). Απαιτείται η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού και πολεοδομικού σχεδιασμού στο σύνολο του συγκροτήματος με στόχους την αποκατάσταση της πολεοδομικής συνοχής, την ανάσχεση της άμορφης αστικής διάχυσης και τον προσονοτολισμό στις δημόσιες μεταφορές (ΣΕΣ 2008) σύμφωνα με τα παρακάτω:

Επιδίωξη ήπιας τροπής της κυκλοφορίας σε μεγάλη κλίμακα που συνοδεύεται από την ανάπτυξη ενός πυκνού δικτύου μέσω σταθερής τροχιάς με επεκτάσεις της βασικής γραμμής του Μετρό προς Καλαμαριά, Σταυρούπολη και Εύοσμο, Δίκτυο Τραμ συμπληρωματικό του Μετρό (SYSTRA 2004), Γραμμές Προαστιακού Σιδηρόδρομου και Περιοδική Θαλάσσια Συγκοινωνία. Επέκταση και κατοχύρωση των αποκλειστικών λωρίδων κυκλοφορίας των λεωφορείων σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα, με απαγόρευση εισόδου των ταξί.

Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης μετεπιβίβασης από ΙΧ στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς με υψηλή δυναμικότητα στην περιστασιακή περιοχή πλησίον των τερ-

μοτικών στοθμών δημοσίων συγκοινωνιών καθώς και περιμετρικά του κέντρου, με ενιαίο εισιτήριο park and ride.

Διαμόρφωση οδών και περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε όλο το δημοτικό διαμέρισμα και τους περιφερειακούς Δήμους με στόχο την ανάδειξη της γειτονιάς. Οι περιοχές αυτές θα συνδέονται με το ιστορικό κέντρο της πόλης με ένα πλέγμα περπατητικών και ποδηλατικών διαδρομών που θα καλύπτει το σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος που θα εξασφαλίζει την συνεκτική και απρόσκοπτη ροή πεζών και ποδηλάτων σε πλατείες, πάρκα και αρχαιολογικούς χώρους. Ταυτόχρονα προωθούνται μέτρα που ενθαρρύνουν τη χρήση του ποδηλάτου (διαχωρισμένος χώρος κίνησης, χώροι ασφαλούς στάθμευσης και φύλαξης, προτεραιότητα σε διαστωρώσεις).

Διαρκής και αυστηρή αστυνόμευση παράνομης στάθμευσης, απόσυρση των παραβατώντων οχημάτων και κάθε είδους εμποδίων που καταλαμβάνουν τις οδούς και το πεζοδρόμιο, συνεχής και συστηματική εφαρμογή προστίμων λογικού κόστους.

Η εκτροπή της διαμερικής κυκλοφορίας από το κέντρο της πόλης μπορεί να υποστηριχθεί με την αναβάθμιση της εσωτερικής και την κατασκευή της εξωτερικής περιφερειακής οδού. Μια οριζόντια παράκαμψη από την πλευρά της Νέας Πορταίας θα ήταν επίσης σκόπιμη, μόνο στην περίπτωση που ο σχεδιασμός της εντάσσεται στην στρατηγική της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Κατά συνέπεια, όταν τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της δεν δημιουργούν ασυνέχειες στον δημόσιο χώρο, δεν αλλοιώνουν την ποιότητα του αστικού τοπίου και δεν μεταθέτουν τις κυκλοφορικές πιέσεις σε άλλες περιοχές της πόλης.

3.2 Πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής

Με την προϋπόθεση υλοποίησης όλων των παραπάνω μέτρων, τα προτεινόμενα κυκλοφορικά και συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά του σχεδίου «προτεραιότητα στον πεζό και τον ποδηλάτη» για την κεντρική περιοχή της Θεσσαλονίκης (μεταξύ οδών Εγνατίας, Νίκης, Βενιζέλου και Ικτινίου) είναι τα ακόλουθα:

Οι βασικοί οριζόντιοι οδικοί άξονες μετατρέπονται σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, με πλήρη απαγόρευση της στάθμευσης και ελεύθερη πρόσβαση μόνο στη δημόσια συγκοινωνία (transit mall), τα ταξί, τα τροχοφόρα έκτακτης ανάγκης και τροφοδοσίας (Οδοί, Τσιμισκή, Μητροπόλεως, Νίκης και Ερμού). Το Τραμ διέρχεται από την οδό Τσιμισκή στην κατεύθυνση προς τα δυτικά και από τη λεωφόρο Νίκης στην κατεύθυνση προς τα ανατολικά, σε πλευρικό, αποκλειστικό και διαχωρισμένο διάδρομο.

Στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο αναπτύσσεται ένα πλέγμα τριών κατηγοριών πεζοδρόμησης:

- 1 εμπορικοί πεζοδρόμοι με απαγόρευση στάθμευσης και ελεύθερη πρόσβαση σε μικρά λεωφορεία και οχήματα τροφοδοσίας για ορισμένες ώρες,
- 2 πεζοδρόμοι με παρόδια στάθμευση αποκλειστικά για τους κατοίκους,
- 3 αμιγείς πεζοδρόμοι.

Στο εσωτερικό της κεντρικής πεζοδρομημένης περιοχής επιτρέπεται η είσοδος ΙΧ οχημάτων μόνο με κάρτα στάθμευσης κατοίκου.

Όλες οι πεζοδρομήσεις υλοποιούνται σύμφωνα με την αντίληψη σχεδιασμού του «κοινού χώρου» (shared space). Η αφαίρεση των φυσικών διαχωρισμών της οδού, η χρήση υλικών οδοστρώματος που περιορίζουν την ταχύτητα, η διαπλάτυνση και αισθητική αναβάθμιση των πεζοδρομίων, η εγκατάσταση αστικής επίπλωσης, οι δενδροφυτεύσεις και οι ελεύθεροι χώροι πρασίνου, υποστηρίζουν την ασφαλή συνύπαρξη και κίνηση πεζών και οχημάτων σε ένα ενιαίο χώρο (Beryl 2006). Ο οδηγός θα γνωρίζει ή θα συνειδητοποιεί ότι εισέρχεται σε περιοχή «ολογής προτεραιότητας» όπου ο πεζός είναι κυρίαρχος.

Αναπόσπαστο στοιχείο της πεζοδρόμησης του κέντρου αποτελεί η εφαρμογή ενός σχεδίου διαχείρισης και ελέγχου της στάθμευσης στο παράπλευρο οδικό δίκτυο (park and ride), ελαχιστοποίηση της προσφοράς θέσεων παρά την οδό, αυξημένη τιμολόγηση μακροχρόνιας στάθμευσης για να ευνοηθεί η βραχυχρόνια στάθμευση με χρονικό περιορισμό). Επίσης, εκτός του βασικού δικτύου λεωφορειακών γραμμών, μικρά υβριδικά-ηλεκτρικά λεωφορεία, με υψηλή συχνό-

τητα εξυπηρέτησης, συνδέουν τους περιμετρικούς χώρους στάθμευσης με την κεντρική περιοχή.

Εξυπακούεται ότι η εφαρμογή του προτεινόμενου σεναρίου θα υλοποιηθεί σταδιακά στο πλαίσιο ενός μακροχρόνιου σχεδιασμού και προγραμματισμού, και με συνεχή ενημέρωση και συμμετοχή των κατοίκων.

Συμπεράσματα

Μια πολιτική μεταφορών που προωθεί τα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης συνδέεται άμεσα με την έννοια της ανάπτυξης των πόλεων με όρους βιωσιμότητας. Συμβάλλει στην «ανεύρεση του χαμένου δημόσιου χώρου», αποκοθιστά τη σχέση του πολίτη με τον αστικό χώρο, προωθεί ένα υγιέστερο τρόπο ζωής, προστατεύει τους ευάλωτους χρήστες της οδού, μειώνει τον κοινωνικό αποκλεισμό ενισχύοντας την κοινοτική ζωή, και προμοδοτεί την τοπική οικονομία. Η ανάπλαση του αστικού και οδικού περιβάλλοντος, με την εφαρμογή φυσικών παρεμβάσεων και κανονιστικών ρυθμίσεων που μειώνουν τον ζωτικό χώρο του ΙΧ αυτοκινήτου αποτελούν το ζωντανό μέσο ευαισθητοποίησης των πολιτών για την διαμόρφωση μιας νέας παιδείας αστικής κινητικότητας. Η χρονική κλίμακα προγραμματισμού και υλοποίησης θα πρέπει να είναι μακροχρόνια, για μια αποτελεσματική και αποδοτική αφομοίωση των συγκοινωνιακών και πολεοδομικών παρεμβάσεων (Φράντμουργκ). Όμως ακόμη και στην περίπτωση των ριζικών αλλά ολοκληρωμένων και συντονισμένων μεταβολών, οι επιπτώσεις στην λειτουργία του δημόσιου χώρου ανομένονται να είναι θετικές (Στρασβούργο). Στην Θεσσαλονίκη, η επιτυχία του εγχειρήματος για την απόδοση του κέντρου στους πεζούς δεν εξαρτάται τόσο από την κατασκευή νέων οδικών υποδομών για την διοχέτευση της εκτρεπόμενης κυκλοφορίας, όσο από την ξεκάθαρη πολιτική βούληση και δέσμευση των φορέων της πόλης και της τοπικής κοινωνίας για ένα συνολικό σχέδιο δραστηρικής απεξάρτησης από το ΙΧ αυτοκίνητο.

Βιβλιογραφία

- Beryl, M. and al., 2006. *Shared Surface Street Design Research Project*. Αναρτήθηκε 5 Ιανουαρίου 2009 στο www.guidedogs.org.uk/sharedsurfaces
- Binda S. & al. [2006]. *Smart transportation planning in Freiburg Germany*. Αναρτήθηκε 30 Σεπτεμβρίου 2010 στο <http://www.engr.uconn.edu/>
- EC-European Commission [2005]. *Reclaiming city streets for people: Chaos or quality of life?* Αναρτήθηκε 20 Ιανουαρίου 2009 από το <http://europa.eu/environment/>
- Gehl Architects, ITPD [2010]. *Our Cities Ourselves: The future of transportation in urban life*. Αναρτήθηκε 2 Δεκεμβρίου 2009 από το <http://www.scribd.com/>
- Litman, T. [2006]. *London congestion pricing; Implication for other cities*. Αναρτήθηκε 4 Μαρτίου 2009 από <http://www.vtpi.org/>
- PFBE-The Prince's Foundation for the Build Environment [2008]. *Strasbourg: Regaining the public realm*. Αναρτήθηκε 3 Σεπτεμβρίου 2010 στο <http://www.princes-foundation.org.uk/>
- Project of Public Spaces [2008]. *Streets as places: Using streets to rebuild communities*. New York: PPS.
- ΣΑΣΘ [2007]. Σχεδιασμός και οργάνωση ενός μητροπολιτικού συστήματος συνδυσμένων δημοσίων συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη, Τεχνικό Χρονικό ΤΕΕ, Διμηνιαίο Έκδοση, Ιούλιος-Αύγουστος 2007, σ.1-41.
- ΣΕΣ [2008]. *Οι θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για το συγκοινωνιακό σύστημα της Θεσσαλονίκης*. Θεσσαλονίκη: ΣΕΣ.
- SYSTRA [2004]. *A strategic development plan Thessaloniki Metro*. Final report. Transportation alternatives [2004]. *Streets for people*. Αναρτήθηκε 23 Μαρτίου 2009 από το <http://www.transalt.org/files/resources/streets4people/>
- York, I. & al [2007]. *The manual for streets: Evidence and research*. London: TRL.
- Wright, L. [2005]. *Car Free Development*. Αναρτήθηκε 5 Δεκεμβρίου 2008 από το <http://www.worldcarfree.net/resources/free.php>