

Καθηγητές ΕΜΠ: "Ευρωπαϊκές πόλεις κατεδαφίζουν τις πεζογέφυρες"!

16 Μαρτίου 2018

Ο δημόσιος διάλογος στην πόλη μας για την ασφάλεια των πεζών, με αιτία την εξαιρετικά προβληματική γενικότερη κατάσταση και αφορμή την ανέγερση δύο πεζογεφυρών στο Χαϊδάρι, αποκτά νέο περιεχόμενο. Αυτό χάρη στην παρέμβαση, μέσα από την εφημερίδα μας, των καθηγητών ΕΜΠ συγκοινωνιολόγων – πολεοδόμων, Θάνου Βλαστού και Ευθύμιου Μπακογιάννη, που μάς έστειλαν το άρθρο τους **“Οδική ασφάλεια, ταχύτητα και ανάποδες λογικές”**. Είναι βασισμένο στις ομιλίες των συντακτών του στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, στις 8.2.2018.

Σχετικά με την λύση των πεζογεφυρών, το “καυτό” θέμα της δικής μας επικαιρότητας, σημειώνουν:

“Η πόλη των υψηλών ταχυτήτων, παρέχοντας το μεγαλύτερο μέρος του δρόμου στο αυτοκίνητο, διαμορφώνεται εις βάρος της ποιότητας ζωής. Για να χαρακτηρίζεται από υψηλό επίπεδο η τελευταία χρειάζεται άνεση χώρου. Παράδειγμα υποδομής για να αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες αποτελούν οι πεζογέφυρες. Επηρεάζουν πολύ αρνητικά το αστικό περιβάλλον.

Κατασκευάζονται για να δίνουν τη δυνατότητα στον πεζό να περνά απέναντι χωρίς να διακόπτεται με φωτεινή σηματοδότηση η κυκλοφορία. Έτσι παύει ο πεζός να αποτελεί εμπόδιο στα αυτοκίνητα και ενθαρρύνεται η ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων. Όμως δρόμοι με υψηλές ταχύτητες, λόγω θορύβου και επικινδυνότητας, δεν είναι επιθυμητοί από τους πεζούς, απομακρύνονται και μαζί με αυτούς δραστηριότητες που απευθύνονται σε αυτούς.

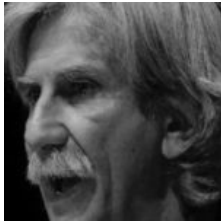
Κατά συνέπεια οι δρόμοι υψηλής ταχύτητας δεν συνδέουν, αντίθετα προκαλούν ρωγμές στην πόλη. Απέναντι σε αυτό, και στη μη αποδοχή για υψηλών ταχυτήτων στο εσωτερικό τους, κάποιες πόλεις άλλαξαν τις προτεραιότητες και κατεδάφισαν πεζογέφυρες. Στη θέση τους εγκατέστησαν φωτεινή σηματοδότηση και σχεδίασαν διαβάσεις πεζών. Εκ των

Με την πλοήγησή σας στην Ιστοσελίδα συμφωνείτε και αποδέχεστε τη χρήση cookies

πραγμάτων η μέση ταχύτητα περιορίστηκε σημαντικά και έτσι ο δρόμος, από ξένο σώμα, ενσωματώθηκε ομαλότερα στο αστικό περιβάλλον."

Ευχαριστούμε τους δύο καθηγητές για την αποστολή του άρθρου τους και τη συμβολή τους στον τοπικό δημόσιο διάλογο. Ακολουθεί ολόκληρο το εξαιρετικά ενδιαφέρον κείμενο, το οποίο μπορεί να αποτελέσει πεδίο σοβαρής μελέτης για κάθε παρέμβαση στον τομέα της κινητικότητας στην πόλη μας.

Οδική ασφάλεια, ταχύτητα και ανάποδες λογικές



Θάνος Βλαστός, Καθηγητής ΕΜΠ, Δρ. συγκοινωνιολόγος – πολεοδόμος



Ευθύμιος Μπακογιάννης, Ειδικό Διδακτικό Προσωπικό ΕΜΠ, Δρ. συγκοινωνιολόγος – πολεοδόμος

Εισαγωγή

Συγχαίροντας το υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για την πρόσφατη και για πρώτη φορά ένταξη σε νομοσχέδιο για τον Νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας άρθρων σχετικών με το Ποδήλατο, που τον εναρμονίζουν με τις Τεχνικές Οδηγίες που δημοσίευσε το υπουργείο το 2016, καταθέτουμε κάποιες γενικότερες σκέψεις σχετικές με την Οδική Ασφάλεια. Υποβάλλουμε επίσης σε συνημμένο αρχείο σχέδιο τροπολογίας σχετικής με το όριο ταχύτητας στους 'τοπικούς δρόμους' των πόλεων.

Θέση κλειδί στη συζήτηση για την Οδική Ασφάλεια κατέχει η ταχύτητα. Είναι προφανές ότι όσο υψηλότερη είναι τόσο περιορίζεται το εύρος του οπτικού πεδίου του οδηγού, δηλαδή η ορατότητά του, κυρίως ως προς πεζούς που ενδεχομένως επιχειρούν να περάσουν απέναντι, και τόσο μεγαλύτερο είναι και το μήκος που χρειάζεται ένα όχημα για να σταματήσει. Έρευνες επίσης έχουν αποδείξει ότι σε περίπτωση επαφής ενός οχήματος με πεζό, από τα 30 χλμ/ώρα και πάνω η πιθανότητα θανάτου αυξάνει εκθετικά.

Είναι γεγονός ότι οι πόλεις στη χώρα μας έχουν κτιστεί πολύ πυκνά και οι δρόμοι του δικτύου είναι πολύ στενοί. Αυτό πράγματι υποχρεώνει τα αυτοκίνητα να κινούνται με μικρότερες ταχύτητες σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις. Γίνονται έτσι οι συνθήκες πιο ασφαλείς; Την απάντηση την δίνει το παράδειγμα των αυτοκινητόδρομων, όπου όλα τα οχήματα κινούνται με πολύ υψηλή ταχύτητα, όμως τα τροχαία συμβάντα είναι συγκριτικά ελάχιστα. Αυτό λοιπόν που μετράει είναι η ορατότητα και η τάξη στο δρόμο. Τάξη και ορατότητα είναι άριστες στους αυτοκινητόδρομους. Στο άλλο άκρο βρίσκεται το στενό αστικό δίκτυο: τεμνόμενοι υπό μικρή γωνία δρόμοι, εμποδιζόμενη ορατότητα από άναρχες σταθμεύσεις, τριβή μεταξύ κάθε κατηγορίας τετράτροχων, δίκυκλων και πεζών, οχήματα που παρενοχλούν και ξεπερνούν από οπουδήποτε κ.λπ. Έτσι προκύπτει αυτό που

Με την πλοήγησή σας στην Ιστοσελίδα συμφωνείτε και αποδέχεστε τη χρήση cookies

δυσανάλογα μεγάλο αριθμό τροχαίων συμβάντων, σε σχέση με τις αποστάσεις που διανύονται και τις σχετικά χαμηλές ταχύτητες.

Σε συνθήκες κορεσμού, ο διαθέσιμος στόλος δεν αξιοποιείται, οι μεγάλες ελληνικές πόλεις βρίσκονται σχεδόν σε παράλυση, δυσλειτουργούν και δεν είναι παραγωγικές. Είναι μείζον το πρόβλημα του κορεσμού ως προς στάθμευση και κυκλοφορία και συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια. Είναι σχετικά χαμηλές οι ταχύτητες αλλά για τα δεδομένα της γεωμετρίας και της λειτουργίας του δικτύου των ελληνικών πόλεων, και σύμφωνα με όσα επιτάσσει ο σεβασμός στην ανθρώπινη ζωή, πρέπει να μειωθούν και άλλο. Είναι όμως αυτό συμβατό με την ανάγκη ανάπτυξης της οικονομίας; Μήπως όμως ήταν εφικτό να επιτευχθούν παράλληλα αύξηση ταχύτητας και ασφάλεια; Αυτό θα μπορούσε να γίνει αν δινόταν έμφαση σε εναλλακτικά μέσα μετακίνησης που χρειάζονται λιγότερο χώρο και έτσι μειωνόταν και ο αριθμός των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν. Έχει αποδειχτεί ότι το ζεύγος ταχύτητα/αυτοκίνητο αποτελεί ένα εξαιρετικά επικίνδυνο και ατελέσφορο μείγμα. Χρειάζεται ταχύτητα στην ελληνική πόλη, όμως με διαφορετικά μέσα και τρόπους, πιο ήπιους και ειρηνικούς. Για παράδειγμα, αξίζει να δοθεί στη δημόσια συγκοινωνία το προνόμιο της ταχύτητας, το ίδιο και στο ποδήλατο, το οποίο επίσης είναι ένα γρήγορο μέσο για μικρές και μεσαίες αποστάσεις, αφού δεν χάνει χρόνο για στάθμευση και ο κορεσμός δεν το αγγίζει.

Ενώ λοιπόν οι πόλεις δεν χωρούν τόσα αυτοκίνητα, συγχρόνως οι Έλληνες αισθάνονται δέσμοι του αυτοκινήτου, γιατί το αστικό περιβάλλον βάζει στο περιθώριο τις εναλλακτικές λύσεις. Για παράδειγμα, οι λεωφορειοδρόμοι δεν προστατεύονται απέναντι σε οχήματα που δεν δικαιούνται να τους χρησιμοποιούν. Χρησιμοποιούν λοιπόν εντατικά το αυτοκίνητο, επιβαρύνοντας ακόμη περισσότερο τις συνθήκες και ακυρώνοντας άλλες επιλογές. Φαύλος κύκλος. Το περιβάλλον του δρόμου γίνεται τόσο δύσκολο που πολλοί υποχρεώνονται σε συμπεριφορές αντίθετες με τους κανόνες, συμπεριφορές που στο τέλος γίνονται συνήθεια, υποστηρίζονται ως φυσιολογικές και αναπτύσσονται απόψεις που τις υποστηρίζουν. Ανατρέπονται προτεραιότητες που δικαιολογούνται μόνο από ανάποδες λογικές, σε σχέση με ότι ισχύει στην υπόλοιπη Ευρώπη. Αυτοκίνητα παρκάρουν πάνω στα πεζοδρόμια, πεζοί περπατούν στο οδόστρωμα αναγκαστικά, τα οχήματα και κυρίως οι μοτοσυκλέτες σταματούν πάνω στις διαβάσεις των πεζών, αναπτύσσονται υπερβολικές για τα δεδομένα των δρόμων ταχύτητες, σε βαθμό που εκείνοι, οι λίγοι, που επιχειρούν να διαφοροποιούν την οδήγησή τους τηρώντας κανόνες λογικής, ευγένειας και πολιτισμού, να εμφανίζονται ότι διαταράσσουν την 'κανονικότητα' της ροής και να γίνονται επικίνδυνοι πρόκλησης ατυχημάτων.

1. **Ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Ένα μεγάλο διακύβευμα για την αυριανή πόλη**

Η άποψη ότι ο δρόμος ανήκει στο αυτοκίνητο, ο κάθε δρόμος, χαρακτηρίζει όχι μόνο τη συμπεριφορά του μέσου οδηγού αλλά και τους σχεδιασμούς Δήμων, Περιφερειών και Υπουργείων. Για παράδειγμα, επειδή οι αρτηρίες δεν επαρκούν για τη διατήρηση ενός στοιχειώδους επιπέδου εξυπηρέτησης, οι οδηγοί ενθαρρύνονται, μέσω της σχετικής σήμανσης, να τις παρακάμπτουν, χρησιμοποιώντας το τοπικό δίκτυο των εφαπτόμενων περιοχών κατοικίας, έστω και αν η γεωμετρία του είναι σαφώς υποδεέστερη. Το σύνολο των δρόμων επιστρατεύεται. Υποβαθμίζεται έτσι η ποιότητα ζωής στις γειτονιές και οι κίνδυνοι τροχαίων συμβάντων αυξάνουν. Αυτός λοιπόν είναι και ο λόγος που, στη χώρα μας, ελάχιστη σημασία δίνεται στο θεμέλιο του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, που είναι η ιεράρχηση του οδικού δικτύου, δηλαδή η απόδοση σε κάθε δρόμο, ανάλογα με την κατηγορία του, διαφορετικού ρόλου για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας. Η ιεράρχηση μένει στα χαρτιά, και σπάνια υλοποιούνται διαμορφώσεις, τέτοιες που να εξασφαλίζουν ότι ένας δρόμος θα λειτουργεί σύμφωνα με την κατηγορία του, κυρίως ως προς την

αυτοκινήτου και των άλλων χρηστών. Αυτός είναι ο λόγος που δεν υπάρχουν κατηγορίες ταχύτητας. Όλοι οι δρόμοι στην πόλη έχουν το ίδιο όριο ταχύτητας, τα 50 χλμ/ώρα, γιατί όλοι οι δρόμοι θεωρούνται ίδιοι (αυτό συμβαίνει και σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες αν και σε κάποιες, όπως η Γαλλία, η Γερμανία, το Βέλγιο κ.ά. συστηματικά ποια ορίζονται περιοχές ή μεμονωμένοι δρόμοι με όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα). Ωστόσο είναι άλλο η προηγούμενη θεώρηση και άλλο η πραγματικότητα. Οι δρόμοι δεν είναι ίδιοι, ούτε ως προς τη γεωμετρία τους ούτε ως προς τη θέση τους στην πόλη. Οι παρόδιες δραστηριότητες καθορίζουν επίσης σε μεγάλο βαθμό την ταυτότητά τους.

Οι κατηγορίες ορίων ταχύτητας, που θα αντιστοιχούσαν στις κατηγορίες των δρόμων του δικτύου, όπως θα προβλέπονταν από τη θεσμοθετημένη ιεράρχησή του, θα ήταν ταυτόχρονα κατηγορίες γεωμετρικών προδιαγραφών. Πράγματι η γεωμετρία (πλάτος οδοστρώματος, πυκνότητα διαβάσεων πεζών, κυρτώματα για τη μείωση της ταχύτητας και διαμορφώσεις των διασταυρώσεων) είναι αυτή που βάζει όρια στις ταχύτητες και επομένως καθορίζει το επίπεδο ασφάλειας του δρόμου.

2. Ασφάλεια και ποιότητα ζωής

2.1 Από την απομάκρυνση στην επιστροφή στο δρόμο

Οι ευάλωτοι χρήστες του δρόμου, ανάπηροι, ηλικιωμένοι, παιδιά και γενικότερα πεζοί και ποδηλάτες, λόγω εχθρικών συνθηκών και κινδύνων, επιλέγουν να απομακρύνονται από το δρόμο. Είναι ό,τι πιο ασφαλές. Προστατεύουν τη ζωή τους, εις βάρος όμως της ποιότητας ζωής. Πράγματι, το να στερείσαι την ελευθερία του να βγαίνεις από το σπίτι είναι για αρκετούς μια τραγική εξέλιξη που οφείλεται στο αυτοκίνητο, το οποίο αντίθετα, είχε θεωρηθεί αρχικά απελευθερωτής, προσέδιδε status, άνεση και αναψυχή. Μετά από σχεδόν ένα αιώνα πολιτικών προσανατολισμένων στο αυτοκίνητο, και σήμερα με την εμπειρία της κλιματικής αλλαγής, της ρύπανσης, του θορύβου, των δεκάδων χιλιάδων νεκρών κάθε χρόνο, των πολλαπλάσιων τραυματιών και της παραμόρφωσης της ποιότητας του δημόσιου χώρου είναι φανερό ότι τα κέρδη συνοδεύονται και από πολύ μεγάλες ζημιές.

Η ποιότητα ζωής δεν πρέπει να υποτιμάται. Τα παιδιά που δεν παίζουν πια στο δρόμο, αλλά και που οι γονείς τους τα αποτρέπουν να περπατούν, για παράδειγμα, οδηγώντας τα όλο και περισσότερο αυτοί με το αυτοκίνητο στο σχολείο, στερούνται της επαφής με τη γειτονιά και με τους ανθρώπους της, δεν μαθαίνουν τι σημαίνει πόλη, η πνευματική τους ανάπτυξη εμποδίζεται. Η ανθρώπινη παρουσία στο δρόμο είναι πολύτιμη για την πόλη, για να παραμένει ζωντανή, για να κινείται η οικονομία της αλλά κυρίως γιατί με αυτήν ενισχύεται η κοινωνική συνοχή. Το ζήτημα λοιπόν δεν είναι καθ' εαυτή η ασφάλεια, που πολλούς ήδη τους υποχρεώνει να μη περπατούν, να μη κάνουν ποδήλατο, να μη βγαίνουν από το σπίτι τους, αλλά η ασφάλεια σε συνθήκες ελευθερίας και ποιότητας, αυτή που θα ενθάρρυνε όλους να είναι παρόντες στους δρόμους και στους άλλους δημόσιους χώρους της πόλης. Πρόκειται για ένα δύσκολο στοίχημα, το οποίο όμως δεν είναι αντίθετο της λογικής, διότι είναι γνωστό ότι όταν οι κάτοικοι αποσύρονται από το δρόμο τότε, αφήνοντάς τον άδειο, μπορούν και αναπτύσσονται ανετότερα υψηλές ταχύτητες και προκαλούνται ατυχήματα, ενώ όταν γεμίζει ζωή, πεζούς και ποδηλάτες τότε οι ταχύτητες περιορίζονται και αυτό καταλήγει να είναι τόσο η πιο ασφαλής λύση, όσο και αφετηρία προσέλκυσης επισκεπτών και επενδυτών.

2.2 Πεζογέφυρες

Η πόλη των υψηλών ταχυτήτων, παρέχοντας το μεγαλύτερο μέρος του δρόμου στο αυτοκίνητο, διαμορφώνεται εις βάρος της ποιότητας ζωής. Για να χαρακτηρίζεται από

αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες αποτελούν οι πεζογέφυρες. Επηρεάζουν πολύ αρνητικά το αστικό περιβάλλον.. Κατασκευάζονται για να δίνουν τη δυνατότητα στον πεζό να περνά απέναντι χωρίς να διακόπτεται με φωτεινή σηματοδότηση η κυκλοφορία. Έτσι παύει ο πεζός να αποτελεί εμπόδιο στα αυτοκίνητα και ενθαρρύνεται η ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων. Όμως δρόμοι με υψηλές ταχύτητες λόγω θορύβου και επικινδυνότητας, δεν είναι επιθυμητοί από τους πεζούς, απομακρύνονται και μαζί με αυτούς δραστηριότητες που απευθύνονται σε αυτούς. Κατά συνέπεια οι δρόμοι υψηλής ταχύτητας δεν συνδέουν, αντίθετα προκαλούν ρωγμές στην πόλη. Απέναντι σε αυτό, και στη μη αποδοχή πια υψηλών ταχυτήτων στο εσωτερικό τους, κάποιες πόλεις, άλλαξαν τις προτεραιότητες και κατεδάφισαν πεζογέφυρες. Στη θέση τους εγκατέστησαν φωτεινή σηματοδότηση και σχεδίασαν διαβάσεις πεζών. Εκ των πραγμάτων η μέση ταχύτητα περιορίστηκε σημαντικά και έτσι ο δρόμος, από ξένο σώμα, ενσωματώθηκε ομαλότερα στο αστικό περιβάλλον.

2.3 Διαβάσεις πεζών

Στη χώρα μας κατά τον ΚΟΚ θεωρείται ότι υπάρχουν διαβάσεις μόνον όταν αυτές είναι σχεδιασμένες στο οδόστρωμα, με τις γνωστές παράλληλες γραμμές (ζέμπρας). Τέτοιες διαβάσεις κατά κανόνα χαράσσονται μόνο εκεί όπου υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση, επομένως εκεί όπου έτσι κι αλλιώς τα αυτοκίνητα θα σταματούσαν. Όμως διαβάσεις θα ήταν πραγματικά χρήσιμες εκεί όπου φωτεινή σηματοδότηση δεν υπάρχει.

Όταν υπάρχουν διαβάσεις οι πεζοί υποχρεούνται να περνούν στο απέναντι πεζοδρόμιο μόνο μέσω αυτών, ενώ όταν δεν υπάρχουν μπορούν να περνούν από οπουδήποτε αφού όμως *‘...βεβαιωθούν ότι δεν θα παρεμποδίσουν την κυκλοφορία των οχημάτων...’* (άρθρο 38 παρ. ε). Προφανώς, εννοείται ότι σε δρόμους όπου οι πεζοί δεν πρέπει να *‘παρεμποδίζουν την κυκλοφορία των οχημάτων’*, προτεραιότητα έχουν τα αυτοκίνητα. Με κανόνες όπως αυτοί, που δίνουν προτεραιότητα στο αυτοκίνητο, γενικά σε όλες τις γειτονιές και στους τοπικούς τους δρόμους, είναι φανερό ότι διαμορφώνονται συνθήκες εξαιρετικά ανασφαλείς.

Για την ασφάλεια του πεζού είναι πολύ σημαντικό να μην υπάρχουν αποκοπές στην κίνησή του. Η πόλη γίνεται αναγνώσιμη, κατανοητή και επομένως φιλόξενη όταν η κίνηση του πεζού είναι ομαλή και συνεχής. Για αυτό, σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις οι διαβάσεις πεζών είναι υπερυψωμένες και έχουν την ίδια στάθμη με τα πεζοδρόμια. Ανάλογα σχεδιάζονται και τα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας: το δάπεδό τους ταυτίζεται με τη στάθμη του πεζοδρομίου, όπως στο μετρό ταυτίζεται το δάπεδο των συρμών με τις πλατφόρμες. Έτσι, για τους πεζούς τα δάπεδα πεζοδρομίων και οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας συγκροτούν ένα συνεχές, η δημόσια συγκοινωνία γίνεται ένα με την πόλη ενώ το περπάτημα στα διαδοχικά πεζοδρόμια δεν διακόπτεται από τα αυτοκίνητα. Αντίστροφα, τα αυτοκίνητα είναι που διακόπτονται από την κίνηση του πεζού. Αυτή είναι η υποδομή που πραγματικά αντανακλά ότι προτεραιότητα έχει ο πεζός και όχι το αυτοκίνητο. Μεταξύ οδοστρώματος και των δύο πλευρών των διαβάσεων ράμπες μικρής κλίσης διευκολύνουν την άνοδο και κάθοδο των αυτοκινήτων από τις διαβάσεις. Οι οδηγοί τους, με τη διαμόρφωση αυτή, παίρνουν το μήνυμα ότι η διάβαση σηματοδοτεί την είσοδο σε ένα *‘τοπικό δρόμο’*, στον οποίο μετά την είσοδό τους, θα πρέπει να είναι πολύ προσεκτικοί.

Πόλεις όπως οι Ελληνικές, χωρίς ολοκληρωμένα ρυμοτομικά δίκτυα για την εξασφάλιση υψηλών ταχυτήτων, για να αναπληρώνουν το κενό, οδηγήθηκαν στην κάλυψη ρεμάτων και στην μετατροπή τους σε αρτηρίες, παραμορφώνοντας το φυσικό ανάγλυφο και στερώντας από τους κατοίκους τους πράσινο και δροσιά, βασικές συνθήκες ποιότητας ζωής. Στο εξωτερικό, είναι αρκετά τα παραδείγματα πόλεων που έκαναν πίσω σε αυτή την πολιτική και απεκάλυψαν ρέματα που είχαν προηγουμένως καλύψει. Ανάλογα κατεδαφίστηκαν αρτηρίες, που κλάδοι τους είχαν υπερυψωθεί ή βυθιστεί, για τη δημιουργία ανισοπέδων

ή άλλα τεχνικά έργα. Σε τέτοια τοπία δεν υπάρχουν τομές στην ορατότητα και στην κίνηση του πεζού, που βάζουν σε κίνδυνο την ασφάλειά του.

3. Η ασφάλεια αποτέλεσμα πολιτισμού συνύπαρξης

Λύσεις χαμηλού κόστους

Δρόμοι που ουσιαστικά στερούνται πεζοδρομίων, είναι γυμνοί από ποδηλάτες, και οι λεωφορειολωρίδες τους είναι γεμάτες επιβατικά και άλλα οχήματα που τις ακυρώνουν, δίνουν την εικόνα ενός σοβαρού προβλήματος δημοκρατίας. Αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες, οι πιο ισχυροί χρήστες του δρόμου, στερούν το δικαίωμα στην πόλη των πιο ευάλωτων, των ποδηλατών, των πεζών και ειδικότερα των αναπήρων, των ηλικιωμένων, των παιδιών. Για να είναι η πόλη δίκαιη πρέπει να είναι ασφαλής, δηλαδή να είναι ειρηνική και ήπια, ώστε κανείς να μην απειλείται, οι δυνατότεροι να μην εκμεταλλεύονται την ισχύ τους και τα τροχαία συμβάντα να είναι σπάνια. Το αν είναι η πόλη δίκαιη θα φαίνεται στο δρόμο, στην κατανομή του χώρου του στους διάφορους χρήστες, σε οχήματα, πεζούς, ποδηλάτες, δημόσια συγκοινωνία. Ειδικότερα ως προς τους πεζούς, κριτήριο δεν είναι τόσο η ασφάλεια της κίνησής τους στο πεζοδρόμιο όσο της εγκάρσιας κίνησής τους μεταξύ των απέναντι πεζοδρομίων. Ως προς τους ανάπηρους, κριτήριο είναι η παρουσία τους, η ασφάλεια της κίνησης του αμαξιδιού τους στο πεζοδρόμιο, αλλά και η δυνατότητα στάθμευσης του οχήματός τους κοντά στον προορισμό.

Κριτήριο δεν είναι η θωράκιση του πεζού και του ποδηλάτη με κατασκευαστικές λύσεις διαχωρισμού, οι οποίες εκ των πραγμάτων κοστίζουν πολλά. Σε καιρούς οικονομικής κρίσης κριτήριο είναι οι λύσεις χαμηλού κόστους, που είναι λύσεις συνύπαρξης στο δρόμο ευάλωτων και μη ευάλωτων χρηστών σε συνθήκες χαμηλής ταχύτητας. Στα ιστορικά κέντρα των ευρωπαϊκών πόλεων, καθώς και σε περιοχές κατοικίας που αναπλάθονται, η στάθμη του πεζοδρομίου κατεβαίνει και σχεδόν συμπίπτει με τη στάθμη του οδοστρώματος. Εφαρμόζονται επίσης λύσεις πλήρους κατάργησης του πεζοδρομίου και συνύπαρξης.

Προϋπόθεση για τα παραπάνω είναι διαμορφώσεις που εξασφαλίζουν χαμηλές ταχύτητες. Συναντώνται όρια ταχύτητας ακόμη και 10 χλμ/ώρα. Αξίζει να σημειωθεί ότι και ο ελληνικός ΚΟΚ για τις περιοχές ήπιας κυκλοφορίας προβλέπει όριο 20 χλμ/ώρα (Άρθρο 39 παρ. 3β). Στην περίπτωση του ποδηλάτου, είναι χαρακτηριστικό ότι πλούσιες ευρωπαϊκές χώρες εφαρμόζουν μόνο διαγραμμώσεις στο οδόστρωμα και στην πράξη αποδεικνύεται ότι είναι αρκετές για την ασφαλή κίνηση των ποδηλατών διότι οι ταχύτητες των υπολοίπων οχημάτων προσαρμόζονται στο ότι στον δρόμο υπάρχουν ποδήλατα και μειώνονται.

Σε αυτές τις χώρες διαμορφώνεται μια κουλτούρα κινητικότητας που σέβεται τους θεσμούς. Οι οδηγοί πειθαρχούν στις ασκούμενες πολιτικές και το κυριότερο κανείς δεν παίζει με την ανθρώπινη ζωή. Κανονικά οι φτωχότερες χώρες θα έπρεπε αυτές να είχαν εφεύρει τις πολιτικές συνύπαρξης γιατί τις έχουν περισσότερο ανάγκη. Όσο και αν κάτι τέτοιο για την ελληνική νοοτροπία είναι αρκετά δύσκολο, είναι αξιοσημείωτο ότι το παράδειγμα πολλών πόλεων είναι μάθημα πολιτισμού και δημοκρατίας. Η ασφάλεια είναι πολιτισμός συνύπαρξης και αλληλοσεβασμού.

Η μοναδική λύση για τις σύγχρονες πόλεις, που στον περιορισμένο χώρο τους προσπαθούν να χωρέσουν τόσο υψηλές πυκνότητες δραστηριοτήτων, είναι πια η βέλτιστη και μέγιστη αξιοποίηση του διαθέσιμου οικιστικού αποθέματος, δημόσιου χώρου και μεταφορικού στόλου, και αυτό προωθούν. Λύσεις όπως το κοινόχρηστο αυτοκίνητο και το κοινόχρηστο ποδήλατο, η δημόσια συγκοινωνία και η συνύπαρξη στο οδόστρωμα απλώνονται με ταχείς ρυθμούς.

4. Εμπόδια από τη νομοθεσία στην προοπτική της ασφαλούς πόλης

Οι ελληνικές πόλεις οικοδομήθηκαν με κριτήριο το αυτοκίνητο και με βάση ένα θεσμικό πλαίσιο που σήμερα αποδεικνύεται αναχρονιστικό αφού αποτελεί εμπόδιο στο μετασχηματισμό τους σε πόλεις ασφαλείς και βιώσιμες. Παραδείγματα:

4.1 Απαγορεύσεις για σαμαράκια και κολωνάκια

Αν υπάρχουν δυο στοιχεία που συναντώνται παντού στην ευρωπαϊκή πόλη είναι τα σαμαράκια και τα κολωνάκια στην άκρη των πεζοδρομίων. Εδώ είναι ουσιαστικά απαγορευμένα, αφού οι προϋποθέσεις έγκρισής τους είναι εξαιρετικά αυστηρές. Για παράδειγμα για τα σαμαράκια ορίζεται ότι:

- θα πρέπει να κατασκευάζονται μόνο σε δρόμους που *‘...εξυπηρετούν αποκλειστικά τοπική κυκλοφορία’*, παραβλέποντας ότι ο σχεδιασμός έχει κάθε δικαίωμα να μετατρέπει ένα δρόμο οποιασδήποτε κατηγορίας σε δρόμο τοπικής κυκλοφορίας, χρησιμοποιώντας ως εργαλείο και τα σαμαράκια,
- να μπορεί να εφαρμοστεί το νέο χαμηλότερο όριο ταχύτητας *‘...χωρίς να δημιουργούνται κυκλοφοριακά προβλήματα’*. Τι σημαίνει όμως κυκλοφοριακά προβλήματα; Η μείωση της ταχύτητας αποτελεί κυκλοφοριακό πρόβλημα; Το ότι κάποια οχήματα θα προτιμούν να ακολουθούν διαφορετική διαδρομή από αυτή με τα σαμαράκια, αποτελεί κυκλοφοριακό πρόβλημα; Πώς αυτό θα εξετάζεται; Θα εφαρμόζονται κυκλοφοριακά μοντέλα και μέχρι ποια απόσταση από τον συγκεκριμένο δρόμο;
- τα σαμαράκια, αν και αποτελούν βασικό εργαλείο για τη μείωση των ταχυτήτων, απαγορεύτηκαν υπό την πίεση των μοτοσυκλετιστών με το επιχείρημα ότι ανατρέπονταν όταν έτρεχαν, δηλαδή όταν παραβίαζαν το όριο ταχύτητας. Πρέπει να παρατηρηθεί ότι οι ανατροπές οφείλονταν στο ότι κατασκευάζονταν σαμαράκια χωρίς να τηρούνται οι προδιαγραφές.
- για να μην ανεβαίνουν τα αυτοκίνητα στα πεζοδρόμια χρειάζεται κάποιο εμπόδιο δίπλα στα κράσπεδα των πεζοδρομίων. Τα κολωνάκια είναι όχι μόνο διακριτικό αλλά εμπλουτίζει την αρχιτεκτονική του δρόμου. Απαγορεύτηκαν υπό την πίεση των τυφλών. Αποτελούν για αυτούς πράγματι ένα εμπόδιο όμως δεν τους προστατεύουν συγχρόνως από ένα ακόμη μεγαλύτερο, αυτό των σταθμευμένων πάνω στα πεζοδρόμια αυτοκινήτων; Σημειώνεται ότι κάποιες χώρες εφαρμόζουν προδιαγραφές ύψους και διατομής για τα κολωνάκια που αμβλύνουν το πρόβλημα που επικαλούνται οι τυφλοί.

4.2 Χρονοβόρες διαδικασίες για μειώσεις του ορίου ταχύτητας, π.χ. στα 30 χλμ/ώρα

Η σχετική νομοθεσία, έχει δημοσιευτεί στο ΦΕΚ2302/16.9.2013, τεύχος δεύτερο, *“Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας”* (αναφέρεται κυρίως στο όριο των 30 χλμ/ώρα αν και ο ΚΟΚ ορίζει τα 20 χλμ/ώρα).

Η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για τη μείωση του ορίου ταχύτητας σύμφωνα με τον Ν. 2696/23-3-99(ΦΕΚ 57Α’/23-3-99), όπως τροποποιήθηκε από τον Ν. 3542/2-3-07(ΦΕΚ50/Α/2-3-07), τον ΚΟΚ άρθρα 52,109 και 20 παρ. 6 και τις παραπάνω Τεχνικές Οδηγίες είναι η εξής:

- Εκπόνηση μελέτης από την Τεχνική Υπηρεσία ή Έγκριση και Θεώρηση μελέτης που εκπόνησε εξωτερικός μελετητής/τρια
- Εισήγηση της Τεχνικής Υπηρεσίας στη Δημοτική Ενότητα – Λήψη Απόφασης
- Εισήγηση στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής – Απόφαση έναρξης διαβούλευσης – Ανάρτηση – Αποστολή σε φορείς της μελέτης – Εισήγηση στο Δημοτικό Συμβούλιο για έκδοση κανονιστικής και έγκριση μελέτης
- Έγκριση από το Δημοτικό Συμβούλιο – Δημοσίευση της απόφασης, στο πλήρες κείμενό της, στον πίνακα πληροφοριών με υπογραφή για την ανάρτηση από 2 υπαλλήλους και σύνταξη σχετικού πρακτικού – Δημοσίευση της περίληψης της απόφασης σε 2 εφημερίδες
- Αποστολή της απόφασης στον Γ.Γ της Περιφέρειας για ρητή έγκρισή της και δημοσίευση σε ΦΕΚ
- Αποστολή της απόφασης στην Τροχαία και σε άλλους αρμόδιους φορείς για ενημέρωσή τους και λήψη ανάλογης απόφασης.

Είναι φανερό ότι για όλα τα παραπάνω απαιτούνται τουλάχιστον οκτώ μήνες, εφόσον δεν υπάρξει εμπλοκή. Εννοείται ότι η διαδικασία αυτή θα πρέπει να ακολουθείται για κάθε έργο ή κυκλοφοριακή ρύθμιση, όπως διαπλάτυνση πεζοδρομίου, αλλαγή διατομής δρόμου, μονοδρόμηση, τοποθέτηση μιας πινακίδας σήμανσης, χορήγηση θέσης ΑΜΕΑ κ.λπ., για το οποίο ο Δήμος υποχρεούται να εκδίδει τοπική κανονιστική απόφαση, με τη διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 79 και 82 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (Ν. 3463/2006) και να ακολουθεί τα όσα ορίζονται στο άρθρο 73, παρ. 1 Β(ν) του Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» και στο άρθρο 52 του Κ.Ο.Κ.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι υπάρχουν μέτρα και διαμορφώσεις που έχουν ενταχθεί στις προδιαγραφές για τους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ενώ θα μπορούσαν να εφαρμόζονται και σε δρόμους μέχρι 50χλμ/ώρα. Πλέον αυτά τα μέτρα είναι απολύτως συνδεδεμένα με δρόμους ήπιας κυκλοφορίας.

4.3 Απαγόρευση χρήσης λεωφορειολωρίδων από ποδήλατα

Στις λεωφορειολωρίδες έχει δοθεί μια μάλλον πρωτότυπη λύση. Επιτρέπεται η χρήση τους στα μηχανοκίνητα δίκυκλα και όχι στα ποδήλατα. Στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες συνήθως ισχύει το ανάποδο, γιατί είναι τα ποδήλατα που τις έχουν πιο πολύ ανάγκη, ως τα πιο ευάλωτα. Στην Ελλάδα οι απαγορευμένες για τα ποδήλατα λεωφορειολωρίδες θα μπορούσαν να είναι γι' αυτά καταφύγιο.

Πράγματι, συχνά παρουσιάζουν την εικόνα ενός ελεύθερου διαδρόμου, όταν το υπόλοιπο οδόστρωμα είναι κορεσμένο. Δεν είναι αμελητέο επίσης ότι σε μεσαία και αριστερή λωρίδα οι ταχύτητες των οχημάτων είναι υψηλότερες από τις ταχύτητες στις λεωφορειολωρίδες. Απαγόρευση των ποδηλάτων στις λεωφορειολωρίδες σημαίνει είτε ότι μετατίθενται τα ποδήλατα στις δυο άλλες λωρίδες, σε συνθήκες σαφώς πιο επικίνδυνες, είτε ότι απαγορεύεται το ποδήλατο στις κεντρικές αρτηρίες με λεωφορειολωρίδες. Προς το παρόν ουδείς ασχολείται με το ζήτημα, όμως θα πρέπει να σημειωθεί ότι με τη δεύτερη εκδοχή θα χανόταν μια καλή ευκαιρία να δοθεί ώθηση στη χρήση ποδηλάτου αφού θα προστίθετο στους λίγους ποδηλατόδρομους της Αθήνας το πλούσιο δίκτυο λεωφορειολωρίδων.

4.4 Απαγορεύσεις αναπλάσεων σε βασικό οδικό δίκτυο και εθνικές οδούς στα κέντρα πόλεων και οικισμών

Οι εθνικές οδοί διασχίζουν τα κέντρα οικισμών και πόλεων, εξυπηρετώντας σημαντικές

ταχύτητα που αναπτύσσουν στον εξωαστικό χώρο. Συμβαίνει όμως, ακριβώς σε αυτά τα κεντρικά αστικά τμήματα των εθνικών οδών, να έχουν εγκατασταθεί δραστηριότητες υπερτοπικού χαρακτήρα που προσελκύουν πολλούς επισκέπτες, με αποτέλεσμα η συνύπαρξη της έντονης ζωής της πόλης και της κυκλοφορίας να γίνεται υπό πολύ επικίνδυνες συνθήκες.

Κάτι ανάλογο συμβαίνει και γενικότερα με το βασικό δίκτυο. Δεδομένου ότι πολύ συχνά, σε αυτό συγκεντρώνονται εμπορικές και άλλες χρήσεις που προσελκύουν πολλούς πεζούς, οι τοπικές κοινωνίες επιθυμούν να εκτελούνται σε αυτό έργα ανάπλασης με διαπλατύνσεις πεζοδρομίων κ.λπ., ώστε οι συνθήκες για περπάτημα να γίνονται ασφαλέστερες. Όμως αυτό προσκρούει στις αρμόδιες υπηρεσίες, Περιφερειών και Υπουργείων που κύρια φροντίδα τους είναι η διεκπεραίωση των μεγάλων ροών με τη μέγιστη νόμιμη ταχύτητα και είναι επομένως κατά κανόνα αρνητικές στις αναπλάσεις και εκ των πραγμάτων υπηρετούν τη διατήρηση συνθηκών επικινδυνότητας στα κέντρα.

4.5 Συγκρούσεις αρμοδιοτήτων μεταξύ υπουργείων και καθυστερήσεις στην υλοποίηση Στρατηγικών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ

Με χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο 165 πόλεις της Ελλάδας ξεκινούν το 2018 την εκπόνηση Στρατηγικών με στόχο τη μείωση των κυκλοφορούντων οχημάτων, τη μείωση των ταχυτήτων και την ενίσχυση δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και περπατήματος. Βασική πρόταση αυτών των Στρατηγικών θα είναι μια νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου, που θα εξασφαλίζει το σχηματισμό κυψελών ήπιας κυκλοφορίας, των οποίων το δίκτυο θα αποτελείται από 'τοπικούς δρόμους' και θα είναι απαλλαγμένο από διαμπερείς ροές. Μια νέα ιεράρχηση από τα ΣΒΑΚ, που θα εγκρίνονται με αποφάσεις του Γεν. Γραμμ. Αποκεντρωμένης Διοίκησης, προσκρούει στην υφιστάμενη ιεράρχηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (τα οποία είναι θεσμοθετημένα από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας). Η υπεράσπιση διαφορετικής ατζέντας από τα δυο υπουργεία έχει οδηγήσει σε πάγωμα της όλης διαδικασίας θεσμοθέτησης των σχετικών προδιαγραφών και σήμερα είναι άγνωστο το πώς θα προχωρήσει η υλοποίηση των ΣΒΑΚ που θα εκπονηθούν.

4.6 Προδιαγραφές για υποδομές ποδηλάτου που δεν αντιστοιχούν στην πραγματικότητα των ελληνικών δρόμων ως προς τη γεωμετρία και λειτουργία τους

Η ένταξη του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη αναμένεται, σύμφωνα με την εμπειρία άλλων ευρωπαϊκών χωρών, να είναι ευεργετική και στον τομέα της ασφάλειας. Προϋπόθεση φυσικά είναι το ποδήλατο να μοιράζεται το οδόστρωμα με τα υπόλοιπα οχήματα, και έτσι εκ των πραγμάτων, η ταχύτητα της κυκλοφοριακής ροής θα μειώνεται. Συγχρόνως, αύξηση των ποδηλάτων σημαίνει ότι κάποιοι χρησιμοποιούν λιγότερο το αυτοκίνητό τους, και αυτό επίσης είναι υπέρ της ασφάλειας.

Η τύχη του ποδηλάτου στην Ελλάδα θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από τις πολιτικές που θα ασκηθούν και από τα έργα που θα γίνουν, τα οποία φυσικά καθορίζονται από τις σχετικές οδηγίες (ΦΕΚ 1053/14.4.2016), οι οποίες όμως δεν έχουν λάβει υπόψη τους τη στενότητα της πλειονότητας των δρόμων της ελληνικής πόλης. Περιγράφουν λοιπόν την υποχρέωση κατασκευής υποδομών για ποδήλατο με άνετα γεωμετρικά χαρακτηριστικά που δεν είναι εύκολο να βρεθεί χώρος για να δοθούν σε τέτοιους δρόμους, εκτός και αν λαμβάνονταν σοβαρές αποφάσεις εις βάρος του αυτοκινήτου. Δύσκολα όμως οι τοπικές κοινωνίες θα συναινούσαν σε αυτές. Έτσι από τη δημοσίευση των οδηγιών σταμάτησαν τα έργα για το ποδήλατο στην Ελλάδα αφού προκύπτει αδυναμία εφαρμογής των όσων ορίζουν.

Πρέπει να σημειωθεί ότι σχετικά με τη συνύπαρξη ποδηλάτου και αυτοκινήτου, ενώ σε πολλές χώρες έχουν δοθεί αποτελεσματικές λύσεις, οι ελληνικές προδιαγραφές τις αγνόησαν, προβλέποντας μόνο την πιο δύσκολη να εφαρμοστεί λύση, του 'δρόμου ποδηλάτου', όπου το ποδήλατο έχει προτεραιότητα σε σχέση με το αυτοκίνητο και δεν υποχρεώνεται να κάνει στην άκρη ώστε το αυτοκίνητο να το προσπερνά.

4.7 Διαπλάτνση των πεζοδρομίων σύμφωνα με τις προδιαγραφές και η αδύνατη αναπλήρωση των θέσεων στάθμευσης που χάνονται

Τα πεζοδρόμια στην ελληνική πόλη είναι εξαιρετικά στενά. Σε κάποιες περιπτώσεις δεν υπάρχουν. Ωστόσο πρόσφατα οι προδιαγραφές ανέβασαν το υποχρεωτικό πλάτος τους στα 2,1 μ. (1,5 ελεύθερη όδευση των πεζών και περίπου 0,6μ. για εξοπλισμό και πράσινο - ΦΕΚ 2621B 31.12.2009). Πρόκειται για μια θετική εξέλιξη. Όμως αν αποκτούσαν οι αστικοί δρόμοι αυτού του πλάτους πεζοδρόμια, τότε εκ των πραγμάτων θα χανόταν ένας πολύ μεγάλος αριθμός θέσεων στάθμευσης δεδομένου ότι αν ένας Δήμος επιχειρούσε να κάνει σε τέτοιους δρόμους ακόμη και ένα μικρό έργο ανάπλασης, η Γενική Γραμματεία Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ως προϋπόθεση για την έγκρισή του, θα απαιτούσε και την παράλληλη νομιμοποίηση του πλάτους των πεζοδρομίων, πρακτικά αδύνατη. Το ελάχιστο νόμιμο πλάτος από ρυμοτομική σε ρυμοτομική γραμμή για να υπάρχει δυνατότητα στάθμευσης (πλάτος 2,2μ) είναι 9,3μ. (π.χ. στον Δήμο Ζωγράφου στην Αθήνα, με μήκος οδικού δικτύου 77 χλμ., στα 33χλμ που αντιστοιχούν στο 40% του συνολικού μήκους του δικτύου, σχεδόν στο μισό Δήμο δεν θα υπήρχε στάθμευση) Έτσι κάθε παρέμβαση, έστω και μερικώς βελτιωτική, ακυρώνεται και οι συνθήκες ανασφάλειας παραμένουν.

Αυτό που επίσης αποτρέπει την εκτέλεση των περισσότερων έργων υπέρ της ασφάλειας είναι ότι οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις ζητούν, στην περίπτωση μελετών έργων ανάπλασης που περιορίζουν κάπως τις θέσεις στάθμευσης, οι προς έγκριση μελέτες να δείχνουν πού βρίσκονται, εκείνες οι σήμερα άδειες θέσεις, που θα αναπλήρωναν αυτές που χάνονται ώστε το 'ισοζύγιο στάθμευσης' να παραμένει σταθερό. Δηλαδή θεωρούν ότι ο υφιστάμενος αριθμός των θέσεων στάθμευσης, που έχει διαμορφωθεί με αυθαίρετες καταλήψεις του μεγαλύτερου μέρους των δρόμων εις βάρος πεζών, ποδηλατών κ.λπ. αποτελεί πλέον ένα δεδομένο στο οποίο η ελληνική πόλη δεν μπορεί να κάνει πίσω. Σημειώνεται ότι αυτό το δεδομένο δεν έχει παγιωθεί, αλλά αφήνεται να εξελίσσεται κάθε μέρα προς το χειρότερο και σε όποιο ύψος και αν φτάσει αυτός ο αριθμός πάλι θα τον προστατεύει.

Βιβλιογραφία

- Βλαστός, Θ., (2016) 'Φτιάχνοντας τη Δημόσια Πόλη – Ο δημόσιος χώρος στον ψηφιακό κόσμο του 21ου αι.', English version: 'Creating the public city – Public space in the digital world of the 21st century', <http://cyberparks-project.eu/agera/blog/2016/10/03/creating-public-city-public-space-digital-world-21-st-century/>
- Vlastos, Th, (2014) 'Les limites de la marche', Recherche – Transports – Sécurité, 30: 35-45.
- Βλαστός, Θ., 'Το αβέβαιο μέλλον της 'Βιώσιμης Κινητικότητας' στην Αθήνα', tvxs.gr, 16.3.12.
- Βλαστός, Θ., 'Βιώσιμος κυκλοφοριακός σχεδιασμός και οι πραγματικές ανατροπές για τη σημερινή ελληνική πόλη. Η περίπτωση του κέντρου της Αθήνας. Προτάσεις και απαραίτητα συνοδευτικά έργα', στην ιστοσελίδα <http://www.diavouleusi.eliamer.gr/> του Ελληνικού Ιδρύματος Ευρωπαϊκής και Εξωτερικής Πολιτικής – ΕΛΙΑΜΕΠ στην ενότητα Μετάβαση σε μια πράσινη Ελλάδα – Οικιστική πολιτική – Αστικός σχεδιασμός και κινητικότητα (από Μάρτιο του 2011).
- Milakis, D., Vlastos, Th., Barboroulos, N., 'Relationships between Urban Form and Travel Behaviour in Athens, Greece. A Comparison with Western European and North American Results', "European Journal of Transport and Infrastructure Research", 2008, Volume 8, Issue 3, pp. 201-215.
- Βλαστός, Θ., Χρονόπουλος, Γ., 'Τα εμπόδια στο περπάτημα. Ποσοτική αποτίμηση στην περίπτωση της Αθήνας', "Δίκαιο και Περιβάλλον", τεύχος 39, 1/2007, σελ. 38-44.
- Μπακογιάννης, Ε., Σίτη, Μ. "Athens in crisis, sustainable mobility and climate change", Δημοσίευση στο *Journal Earth Science and Engineering*, ISSN 2159-581X, David Publishing Company, 2014.
- Μπακογιάννης, Ε., Σίτη, Μ., Χριστοδουλοπούλου, Γ., "Traffic planning and sustainable mobility in small and medium sized port cities of Greece", Δημοσίευση στο *International Journal of Service Science, Management and Engineering*, Vol. 1, No. 3, June 2014, pp. 32-41, <https://goo.gl/e3g4lv>
- Μπακογιάννης, Ε., Σίτη, Μ., "The correlation between major urban thoroughfares and diffusion of 'disturbing' land uses in urban neighborhoods of Athens" International Symposium- CAUMME II-2014. GAU JOURNAL OF SOCIAL & APPLIED SCIENCES, ISSUE 10 – Supplement, Volume 6 / 2014 ISSN 1305 – p.18-38 <https://goo.gl/GQGNCX>
- Bakogiannis, E., Kyriakidis, C. and Siti, M. "Social Mutation and Lost Neighborhoods in Athens, Greece". Presentation at FIG Commission 3 Workshop and Annual Meeting: Geospatial Crowdsourcing and VGI: Establishment of SDI and SIM. Bologna-Italy, 4-7.11.2014. Publication at the *International Journal of Research in Management & Social Science*, Vol.3, Issue 2 (IV): April- June 2015.
- Μπακογιάννης, Ε., Σίτη, Μ. "Interrogating best practices of School accessibility in neighborhood planning", Δημοσίευση στο *International Journal of Engineering Technology and Advanced Engineering*, Vol.5, Issue 6, June 2015, ISSN 2250-2459.
- Bakogiannis, E., Vassi, A. Siti, M. Christodouloupoulou, G. "Developing a Sustainable Mobility Plan in Piraeus with Special Emphasis on Cycling" Publication at the *Journal of Traffic and Transportation Engineering* Volume 4, Number 2, pp 61-74, February 2016, ISSN 2328-2142,
- Μπακογιάννης, Ε., Προτάσεις για την επικαιροποίηση των προδιαγραφών ποδηλατοδρόμων στην Ελλάδα», στο 1st Conference on Sustainable Urban Mobility, 14 Δεκεμβρίου 2011, Βόλος, δημοσίευση στο <https://goo.gl/P9noLu>
- Μπακογιάννης, Ε., «Το θεσμικό πλαίσιο για τους πεζόδρομους στην Ελλάδα – Αντιφάσεις και προτάσεις», στο 1st Conference on Sustainable Urban Mobility, 14 Δεκεμβρίου 2011, Βόλος, δημοσίευση στο <https://goo.gl/PCjIJJ>

- Μπακογιάννης, Ε., «Ο ρόλος της διαβούλευσης και των κανονιστικών αποφάσεων των ΟΤΑ στην υλοποίηση πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας», στο 1st Conference on Sustainable Urban Mobility, 14 Δεκεμβρίου 2011, Βόλος, δημοσίευση στο <https://goo.gl/vt13VE>
 - Μπακογιάννης, Ε., Σίτη, Μ., Κυριακίδης, Χ., Χριστοδουλοπούλου, Γ. "Transitioning to Sustainable Mobility Plans in Greek Island Cities". International Conference Island Cities and Urban Archipelagos 2014, Κοπεγχάγη, 21-25 Οκτωβρίου
 - Μπακογιάννης, Ε. Κυριακίδης, Χ., Σίτη, Μ., Ελευθερίου, Β., "Four stories for sustainable mobility in Greece" στο 3rd Conference on Sustainable Urban Mobility, 3rd CSUM 2016, Compendium of papers, 381-389, 26-27, Βόλος Μαΐου 2016
 - Bakogiannis, E. Siti, M. Kyriakidis, C. «Infrastructure – Transportation and Networks: Thoughts on the City of Tomorrow», 10th International Congress on Social Sciences, Madrid, 23 -24 September 2016, p.720-726 Volume II, ISBN 9788890916458, <https://goo.gl/Ybfa6v>
-
-