



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ: ΑΝΑΓΚΗ Ή ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ;

Τέλος στην κυριαρχία του αυτοκινήτου



ΑΝΤΗ ΧΑΤΖΙΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ

ΑΔΗΡΗΤΗ ΑΝΑΓΚΗ Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΓΙΑ ΑΠΟΣΥΜΦΩΡΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΚΟΜΦΟΥΖΙΟ



Η κίνηση στους δρόμους είναι μια από τις πιο συχνές αιτίες άγχους και σπρες. Ο υπολογισμός της ώρας για να καταφέρεις να φτάσεις στον προορισμό σου πριν πείσεις στην κίνηση, αποτελεί πλέον ιεροτελεστία. Φαντάζει όνειρο θερινής νυκτός, μια Κύπρος όπου θα μπορούμε να ηγηγούμε στη δουλειά με το λεωφορείο ή ακόμη καλύτερα με το ποδήλατο. Αξίον απορίας το γεγονός πως όταν βρεθούμε στο εξωτερικό, χρησιμοποιούμε τα ΜΜΜ με ενθουσιασμό. Εδώ, γιατί όχι; Τι φταίει; Την ίδια ώρα ο χρόνος μετρά αντίστροφα για την εναρμόνισή μας με την πράση μεταβαση που απαιτείται μέχρι το 2030. Είναι θέμα κουλτούρας ή μήπως φταίει το σύστημα; Ο Α' Αντιπρόεδρος ΕΤΕΚ, Πολυτικός Μηχανικός, Αντρέας Θεοδότου, δίνει λύσεις για τη βιώσιμη κινητικότητα αλλά και απαντά για το αν η Κύπρος θα μπορούσε να αποκτήσει το δικό της μετρό.

Βιώσιμη κινητικότητα. Τι ακριβώς την ορίζει και πόσο μακριά είναι η κυπριακή κοινωνία από αυτήν;

Έχουν δοθεί πάρα πολλοί ορισμοί για το τι εστί βιώσιμη κινητικότητα. Ένας πάρα πολύ περιγραφικός ορισμός είναι αυτός που έχουν δώσει οι Καθηγητές Θάνος Βλαστός και Ευθύμιος Μπακογιάννης: «Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί θεμέλιο της ανθρώπινης και πολιτισμένης πόλης, όπου ο μεν άνθρωπος δεν αντιμετωπίζεται ως εμπόρευμα, οι δε μεταφορές δεν σχεδιάζονται ως μαζικές, αλλά ξεχωριστών ατόμων με



«Όσον αφορά την κυπριακή κοινωνία, παρά το γεγονός ότι έχει κάνει μεγάλα άλματα τα τελευταία χρόνια με την αυξημένη χρήση των ποδηλάτων αλλά και του περπατήματος, έχουμε ακόμη πολύ δρόμο μπροστά μας αν λάβουμε υπόψη μας την σχεδόν μηδενική χρήση των Μ.Μ.Μ.»

ανάγκες και επιθυμίες. Τους δίνεται η δυνατότητα να επιλέγουν, να απολαμβάνουν, να γυμνάζονται, να επικοινωνούν, να ενσωματώνονται, να αξιολογούν και να συμμετέχουν στο αστικό γίγνεσθαι. Η ανθρωπιστική και η πολιτική της παράμετροι είναι πολύ ισχυρές».

Γενικά όταν μιλάμε για βιώσιμη κινητικότητα θεωρούμε ότι για να επιτευχθεί θα πρέπει να αλλάξει η κυριαρχία του αυτοκινήτου στις πόλεις και καί επέκταση η αύξηση του περπατήματος, της περισσότερο χρήσης του ποδηλάτου αλλά και των δημόσιων συγκοινωνιών, ή διαφορετικά των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Μιλούμε ουσιαστικά για με

ωση των ταχυτήτων και ενίσχυση των ήπιων μέσων κοινής χρήσης.

Γι' αυτό άλλωστε και εμείς ως ΕΤΕΚ στην πρόταση πολιτικής μας για το σύστημα ολοκληρωμένων δικτύων για όλα τα μέσα διακίνησης, κατανέμοντας τον διαθέσιμο οδικό χώρο με τη σύγχρονη σειρά προτεραιότητας: 1. Πεζοί, 2. Ποδηλάτες, 3. Δημόσιες Μεταφορές και 4. Ιδιωτικά Οχήματα.

Αυτήν τη στιγμή ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός γίνεται με το σκεπτικό ότι θα συνεχίσει να αυξάνεται ο πληθυσμός των οχημάτων (συγκοινωνιακός φόρτος). Αν όμως κάνουμε στροφή προς τις

βιώσιμες μεταφορές, όπως καθορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση, ο πληθυσμός των οχημάτων θα μειωθεί.

Όσον αφορά την κυπριακή κοινωνία, παρά το γεγονός ότι έχει κάνει μεγάλα άλματα τα τελευταία χρόνια, με την αυξημένη χρήση των ποδηλάτων αλλά και του περπατήματος, θεωρώ ότι έχουμε ακόμη πολύ δρόμο αν λάβουμε υπόψη μας την σχεδόν μηδενική χρήση των Μ.Μ.Μ.

Το 2030 αναμένεται να αλλάξουν πολλά στον τομέα αυτό, με στόχο να μπει φρένο στην κλιματική αλλαγή. Το Υπουργείο Μεταφορών εξήγγειλε επιδοτήσεις για ηλεκτρικά αυτοκίνητα, ωστόσο η μεταβατική περίοδος θα είναι δύσκολη. Πιστεύετε πως θα ωθήσει τους πολίτες στα Μ.Μ.Μ.;

Να ξεκαθαρίσουμε ότι με την αύξηση χρήσης των ηλεκτρικών αυτοκινήτων δεν δίδεται λύση στο κυκλοφοριακό πρόβλημα, απλώς αντιμετωπίζεται σε ένα βαθμό το θέμα των ρύπων, δεδομένου φυσικά ότι ο ηλεκτρισμός με τον οποίο θα φορτίζονται τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα θα παράγεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, όπως είναι για παράδειγμα τα φωτοβολταϊκά. Σίγουρα, είναι εξαιρετικά σημαντικό να μειώσουμε τους ρύπους και καί επέκταση να προσαρμόσουμε το περιβάλλον μας. Όλοι μας βιώνουμε καθημερινά τα αποτελέσματα της κλιματικής αλλαγής. Για να ωθήσουμε όμως τους συμπολίτες μας να χρησιμοποιήσουν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς χρειάζεται να γίνουν πάρα πολλές ενέργειες προς την κατεύθυνση κυρίως της εξυπηρέτησης των πολιτών.

Γιατί ο Κύπριος πολίτης δεν επιλέγει τα Μ.Μ.Μ. για τις διακινήσεις του; Είναι θέμα κουλτούρας ή αδυναμίας του συστήματος και πώς μπορεί αυτό να αλλάξει;

Θεωρώ ότι είναι ένας συνδυασμός και των δύο: Είναι θέμα κουλτούρας και αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι στα ταξίδια μας χρησιμοποιούμε κατά κόρον τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ενώ στη χώρα μας δεν συνθιζόμαστε ή αποφεύγουμε τη χρήση τους. Την ίδια ώρα όμως εντοπίζονται σοβαρές αδυναμίες στις δημόσιες συγκοινωνίες, που χρήζουν αντιμετώπισης.

Όσον αφορά το τι πρέπει να γίνει για να κατιστούν ελκυστικά τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, αναφέρω επιγραμματικά

κάποια μέτρα που χρειάζεται να ληφθούν, όπως για παράδειγμα η συχνότητα και η ακρίβεια των δρομολογίων, η κατασκευή σύγχρονων στάσεων. Βεβαίως, για να γίνει ανταγωνιστικό ένα Μέσο Μαζικής Μεταφοράς, θα πρέπει να μπορεί να σε μεταφέρει σε λιγότερο χρόνο στον προορισμό σου από ένα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητο, ιδιαίτερα σε ώρα αιχμής. Ο στόχος αυτός θα μπορούσε να επιτευχθεί με τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος λεωφορείο-λωρίδων, όπως είναι το λεωφορείο να κινείται σε όλη τη διάρκεια της διαδρομής του σε αυτές. Η αποσπασματική κατασκευή των λεωφορείο-λωρίδων, όπως γίνεται σήμερα, δεν εξυπηρετεί τον σκοπό τους.

Πρόσφατα είδαμε να γίνεται λόγος στη Βουλή για αλλαγή του ωραρίου των δημόσιων υπαλλήλων για να αποφευχθεί το κυκλοφοριακό κομφούζιο του πρωινού. Πιστεύετε πως θα λειτουργήσει κάτι τέτοιο;

Θα μπορούσε το συγκεκριμένο μέτρο να βοηθήσει σε ένα βαθμό την κατάσταση, αλλά σίγουρα δεν είναι από μόνο του αρκετό. Η αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος απαιτεί τη λήψη πολλών και στοχευμένων μέτρων.

Ποδήλατα, ποδηλατόδρομοι, λεωφορείο-λωρίδες, εναλλακτικοί τρόποι διακίνησης στην πόλη. Ενώ σε πολλές άλλες χώρες λειτουργούν, στην Κύπρο... όχι. Γιατί; Υπάρχει τρόπος να αλλάξει αυτό;

Όπως πολύ σωστά αναφέρετε, για

να μπορεί να γίνει ευρεία χρήση των ποδηλάτων θα πρέπει να υπάρχει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, όπως ώστε να μπορούν οι χρήστες των ποδηλάτων να διακινούνται γρήγορα αλλά και με ασφάλεια. Για το θέμα των λεωφορείο-λωρίδων, όπως ανέφερα και πιο πάνω, θα πρέπει να γίνει και σε αυτήν την περίπτωση, ένα ολοκληρωμένο δίκτυο, ώστε τα λεωφορεία να κινούνται στις λεωφορείο-λωρίδες σε όλη τη διάρκεια της διαδρομής τους, καθιστώντας τα πιο ελκυστικά από τα αυτοκίνητα, αφού θα μπορεί κανείς να μειωθεί στον προορισμό του σε πιο σύντομο χρονικό διάστημα.

Μεγάλης σημασίας είναι και η διευκόλυνση των πεζών. Σε μια χώρα όπως η Κύπρος, με τόσο υψηλές θερμοκρασίες, θα πρέπει να υπάρχει σκίαση στα πεζοδρόμια, όπως ώστε να εξασφαλίζεται άνεση στη διακίνηση. Απαιτούνται επίσης και άλλα, όπως η κατασκευή πλατιών και προσβάσιμων πεζοδρομίων, ώστε να μπορούν να διακινούνται με άνεση και ασφάλεια οι πεζοί αλλά και ο σχεδιασμός των δρόμων να γίνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να δίδεται προτεραιότητα στους πεζούς και τους ποδηλάτες, όχι στα αυτοκίνητα. Ας πάρουμε για παράδειγμα τους τεράστιους κυκλικούς κυκλοφοριακούς κόμβους και ειδικά τους ανισοπέδους, οι οποίοι ουσιαστικά εμποδίζουν την ασφαλή αλλά και εύκολη διακίνηση των πεζών και των ποδηλάτων, αφού αυξάνουν κατά πολύ τον χρόνο διάβασης τους, στις περιπτώσεις που φυσικά αυτό είναι εφικτό.



«Ας μάθουμε πρώτα να χρησιμοποιούμε τα λεωφορεία, καθιστώντας τα φυσικά πιο ελκυστικά έναντι του ιδιωτικού μας οχήματος και, αφού το πετύχουμε αυτό, ας αναζητήσουμε και άλλες λύσεις, όπως το τραμ και το τρένο»

Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS)

Τι είναι τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS) και πώς μπορούν να εφαρμοστούν στην Κύπρο;

Τα συστήματα ευφυών μεταφορών Intelligent Transport Systems (ITS) είναι συστήματα τα οποία βασίζονται σε τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών εφαρμοσμένων στον τομέα των μεταφορών, ώστε να επιτρέψουν στους διάφορους χρήστες να ενημερώνονται καλύτερα και να κάνουν ασφαλέστερη, οικονομικότερη, πιο συντονισμένη και «ευφύεστερη» τη χρήση των δικτύων μεταφορών, όπως για παράδειγμα οι προγραμματιστές ταξιδιού, το eCall αλλά και η αυτοματοποιημένη οδήγηση στις μεταφορές. Με τη χρήση των συστημάτων αυτών, οι διάφορες εφαρμογές που χρησιμοποιούμε πλέον

στα αυτοκίνητα μπορούν να λαμβάνουν τις απαραίτητες πληροφορίες, π.χ. μπορούν να πληροφορούνται για τις διάφορες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και τα οδικά έργα, ενώ συστήματα όπως το eCall, εφοδιάζουν αυτόματα τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση ατυχημάτων.

Ένα άλλο πολύ σημαντικό κομμάτι τους είναι οι εφαρμογές για κινητές συσκευές, οι οποίες προτείνουν στους ταξιδιώτες διάφορες επιλογές μετακίνησης για να μεταβούν στον προορισμό τους, και το οποίο χρησιμοποιούμε πάρα πολύ συχνά όταν βρισκόμαστε στο εξωτερικό. Σε αυτόν τον τομέα θα έλεγα ότι δυστυχώς βρισκόμαστε σε νηπιακό επίπεδο σε σχέση με τις άλλες χώρες, και το οποίο ευελπιστούμε σύντομα να αλλάξει.

Μετρό, τραμ και τρένο

Μετρό και τρένο! Θα ήταν μια επιλογή για την κυπριακή κοινωνία; Θα μπορούσε να το αντέξει και να το στηρίξει η οικονομία μας;

Για να μπορούμε να είναι βιώσιμο το ΜΕΤΡΟ σε μια περιοχή θα πρέπει να υπάρχει υψηλή πυκνότητα πληθυσμού, και το οποίο δεν ισχύει στις πόλεις μας, άρα το μέσο αυτό δεν θεωρώ ότι ενδείκνυται για την Κύπρο, τουλάχιστον με τα δεδομένα που έχουμε σήμερα. Γνωρίζω ότι έχουν

γίνει μελέτες για ΤΡΑΜ στη Λευκωσία αλλά και για σύνδεση των πόλεων με τρένο, οι οποίες έδειξαν ότι είναι βιώσιμα. Επιπρόσθετα μου όμως να έχω τις αμφιβολίες μου. Ας μάθουμε πρώτα να χρησιμοποιούμε τα λεωφορεία, καθιστώντας τα φυσικά πιο ελκυστικά έναντι του ιδιωτικού μας οχήματος και, αφού το πετύχουμε αυτό, ας αναζητήσουμε και άλλες λύσεις, όπως το τραμ και το τρένο, που μεταξύ άλλων έχουν και πολύ μεγάλο κόστος.