



Μονόδρομος η βιώσιμη κινητικότητα

Του **ΑΝΔΡΕΑ ΘΕΟΔΟΤΟΥ**

Το **κυκλοφοριακό** είναι ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο τόπος μας. Η τακτική της λήψης και εφαρμογής πρόσκαιρων, αποσπασματικών μέτρων, η οποία ακολουθείται μέχρι σήμερα, εκ του αποτελέσματος αποδεικνύεται λανθασμένη και μη αποδοτική. Αυτό που χρειάζεται ο τόπος είναι να υιοθετηθεί μια ολιστική προσέγγιση για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος, η οποία να βασίζεται σε ένα μακροχρόνιο, βιώσιμο σχεδιασμό, με απώτερο στόχο τη συστηματική και αποφασιστική επίλυση του ζητήματος.

Πρόσφατες εξειδικευμένες μελέτες επιβεβαιώνουν πως το κυκλοφοριακό πρόβλημα στη χώρα μας οφείλεται σε συνδυασμό παραγόντων, μεταξύ των οποίων ο πολεοδομικός σχεδιασμός των πόλεων, η έλλειψη ικανοποιητικού συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών με αποτέλεσμα την εξάρτηση από το ιδιωτικό όχημα. Καταλυτικά φαίνεται να επιδρά το γεγονός ότι, ο σχεδιασμός νέων δρόμων γίνεται δίνοντας προτεραιότητα στο αυτοκίνητο χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, η καθυστέρηση στην εφαρμογή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) και όχι μόνο. Τα δε μέτρα που περιλαμβάνονται στις κυκλοφοριακές μελέτες (κλιμακωτό ωράριο, κατασκευή ή αναβάθμιση κύριων οδικών αρτηριών και κόμβων, λωρίδες για λεωφορεία, υποδομές για πεζούς και ποδηλάτες, μονοδρομήσεις, κτλ.) υλοποι-

ούνται μερικώς ή και καθόλου.

Στην Κύπρο οι δημόσιες συγκοινωνίες περιορίζονται στο λεωφορείο, ενώ συνεχίζουν να είναι υποβαθμισμένες, με τη χρήση τους να παραμένει σε χαμηλά επίπεδα. Παρά τα κονδύλια εκατομμυρίων που έχουν δαπανηθεί τα τελευταία χρόνια στον τομέα αυτό, τα λεωφορεία δεν έχουν γίνει ανταγωνιστικά συγκριτικά με το ιδιωτικό όχημα και ως εκ τούτου χρησιμοποιούνται μόνο από άτομα που δεν έχουν άλλη επιλογή. Εν τη απουσία ενός αξιόπιστου συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς παραμένουμε εξαρτημένοι στο ιδιωτικό μας όχημα, με επακόλουθο την αύξηση του μέσου αριθμού οχημάτων ανά οικογένεια.

Με τα πιο πάνω ως δεδομένα, θεωρώ πως η εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας σε κάθε σχεδιασμό είναι πλέον μονόδρομος. Το κράτος θα πρέπει επιτέλους να αντιμετωπίσει τις δημόσιες συγκοινωνίες ως κοινωνική ανάγκη και προς αυτή την κατεύθυνση θα πρέπει να ενισχύσει το σύστημα ώστε το λεωφορείο να αποτελεί ένα αξιόπιστο και ελκυστικό μέσο διακίνησης. Για να γίνει αυτό εφικτό θα πρέπει άμεσα οι αρμόδιοι φορείς να προχωρήσουν στην αναβάθμιση του συστήματος των λεωφορείων. Πρωτίστως, χρειάζεται να αυξηθούν τα δρομολόγια και να προσαρμοστούν στη βάση των αναγκών των πολιτών. Επίσης, η δημιουργία λεωφορειολωρίδων είναι εξαιρετικής σημασίας, καθώς σήμερα ένα από τα προβλήματα

που υφίσταται είναι ο μεγάλος χρόνος που απαιτούν οι διαδρομές. Οι στάσεις των λεωφορείων χρειάζεται επίσης να αναβαθμιστούν με την τοποθέτηση στεγάστρων, καθισμάτων ενώ θα πρέπει να γίνουν προσβάσιμες σε εμποδιζόμενα άτομα (ανάπηροι, ηλικιωμένοι, ενήλικες με παιδικά καροτσάκια, άτομα φορτωμένα με ψώνια κ.λπ.). Επιπλέον θα πρέπει να διαθέτουν άμεση πληροφόρηση για τα δρομολόγια στους χρήστες. Παράλληλα, θα πρέπει να προωθηθούν και άλλοι τρόποι βιώσιμης κινητικότητας, όπως είναι το ποδήλατο και το περπάτημα, σε συνδυασμό με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσα από τη σύνδεση των διαδρομών για πεζούς και ποδηλάτες με τις διαδρομές λεωφορείων και με τη χρήση λεωφορείων στα οποία μπορεί να επιβιβαστεί ο ποδηλάτης με το ποδήλατό του.

Η δημιουργία ολοκληρωμένων δικτύων για όλα τα μέσα διακίνησης, κατανέμοντας το διαθέσιμο οδικό χώρο με τη σύγχρονη σειρά προτεραιότητας (πεζοί - ποδηλάτες - Δημόσιες Μεταφορές - ιδιωτικά οχήματα) είναι επίσης εξαιρετικής σημασίας.

Βεβαίως, στους νέους σχεδιασμούς δεν μπορεί να μην υιοθετηθεί η εγκατάσταση ευφυών συστημάτων μεταφορών (Intelligent Transport Systems - ITS) τα οποία προσφέρουν καινοτόμες υπηρεσίες όσον αφορά στους διαφόρους τρόπους μεταφοράς και τη διαχείριση της κυκλοφορίας, επιτρέποντας στους διάφορους χρήστες να ενν-

μερώνονται καλύτερα. Η εφαρμογή της τεχνολογίας αυτής, καθιστά τη χρήση δικτύων μεταφοράς πιο ασφαλή, πιο οικονομική και «ευφύεστερη». Μεγάλης σημασίας είναι επίσης η τοποθέτηση πινακίδων με μεταβλητά μηνύματα (VMS) για πληροφορίες κυκλοφορίας, η ανάπτυξη διαφόρων εφαρμογών σε κινητά τηλέφωνα, καθώς και το δωρεάν και γρήγορο Internet στα λεωφορεία.

Σίγουρα, δεν μπορούμε να εφαρμόσουμε τη βιώσιμη αστική κινητικότητα εν μια νυκτί. Όλα ωστόσο τα νέα έργα που προωθούνται θα πρέπει να εντάσσουν στον σχεδιασμό τους τη χρήση εναλλακτικών μέσων διακίνησης όπως είναι η ποδηλασία, η πεζή διακίνηση και τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Μόνο έτσι θα μπορέσουμε να καταστήσουμε τις πόλεις μας βιώσιμες και φιλικές στον άνθρωπο και το περιβάλλον. Τα αποτελέσματα της επιβάρυνσης προς το περιβάλλον τα βιώνουμε καθημερινά με την κλιματική αλλαγή, ενώ παράλληλα σύντομα θα κληθούμε να πληρώσουμε ακόμη περισσότερα εκατομμύρια για αγορά δικαιωμάτων για ρύπους. Το **ΕΤΕΚ** βρίσκεται στη διάθεση της Πολιτείας ώστε με την εμπειρογνώμοσύνη που διαθέτουν τα μέλη του να συμβάλει στη δημιουργία πόλεων με υψηλή ποιότητα ζωής για τους κατοίκους και τους επισκέπτες τους.

Ο κ. Ανδρέα Θεοδότου είναι Α΄ αντιπρόεδρος ΕΤΕΚ, πολιτικός μηχανικός.