

ΑΝΑΓΚΗ Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ & «ΕΞΥΠΝΗ» ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

■ του Γιάννη Αγγελίδη, αρχιτέκτονα – πολεοδόμου, μέλος του Δ.Σ. της Ένωσης για τα Δικαιώματα των Πεζών



Ο υποφαινόμενος, τόσο σαν πολεοδόμος με πάνω από τριάντα χρόνια εμπειρίας, τόσο ως μέλος του ΤΕΕ/ΤΚΜ, όσο και σαν μέλος του Δ.Σ. της Ένωσης για τα Δικαιώματα των Πεζών, και μαζί με χιλιάδες άλλους επώνυμους και μη ενεργούς και σκεπτόμενους πολίτες, διαπιστώνουμε κάθε μέρα και περισσότερο ότι οι μέχρι τούδε ακολουθούμενες μέθοδοι αστικής διακυβέρνησης του Συγκροτήματος και οι πολεοδομικές, συγκοινωνιακές και κυκλοφοριακές πολιτικές και πρακτικές που παράγουν, δεν είναι ικανές να αντιμετωπίσουν τη συνεχή χειροτέρευση της ποιότητας ζωής και εργασίας που όλοι βιώνουμε.

■ 1. Τα προβλήματα

Είναι γνωστά τα εκρηκτικά πλέον για τη Θεσσαλονίκη (και για όλα τα αστικά κέντρα της χώρας βεβαίως) αλληλοσχετιζόμενα θέματα της διακίνησης και της προστασίας των πεζών, των ποδηλατών, των ατόμων με ειδικές ανάγκες, των μαθητών, γενικώς των εμποδιζόμενων ατόμων, της έλλειψης ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου και ευρύτερα το κρίσιμο θέμα του σχεδιασμού του αστικού περιβάλλοντος της πόλης μας με τρόπο φιλικό προς τον πολίτη, προς την κατεύθυνση της αειφορίας, της βιώσιμης μη μηχανοκίνητης κινητικότητας και της «έξυπνης-πράσινης ανάπτυξης» που κατά τα φαινόμενα αποτελεί (και καλώς) ένα βασικό -πλην ζητούμενο-, στόχο της κυβέρνησης.

Ειδικά στη Θεσσαλονίκη, το πληθυσμιακό και γεωγραφικό μέγεθος του Μητροπολιτικού πλέον Συγκροτήματος, η μορφή της αστικής διακυβέρνησης, ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων, το ακολουθούμενο επί δεκαετίες μοντέλο ανάπτυξης της πόλης, το διοικητικό και κυκλοφοριακό χάος, η προτεραιότητα πάντα και παντού των μηχανοκίνητων οχημάτων, η ανεξέλεγκτη χρήση και κίνηση τους, η κατάληψη κάθε πεζοδρομίου, πεζοδρόμου, πλατείας και ελεύθερου χώρου της πόλης από οχήματα εμπορεύματα και τραπεζοκαθίσματα, η ασυντόνιστη κατασκευή έργων πάσης φύσης, η τοποθέτηση πινακίδων, στύλων, περιπτέρων, ζαρντινιέρων, κ.α. εμποδίων οπουδήποτε και από οποιοδήποτε, οι διαδηλώσεις, οι καταλήψεις, έχουν κυριολεκτικά φθάσει σε ακραία όρια, έχουν θέσει τους πεζούς πολίτες (δηλαδή όλους μας) «υπό διωγμό», και έχουν αναδείξει την ανάγκη προστασίας τους ως ένα από τα μείζονα προβλήματα της «καθημερινότητας» και μάλλον το μεγαλύτερο πρόβλημα αστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού του Συγκροτήματος. Η κατάσταση αυτή δε βλάπτει μόνο τους «πεζούς» -αλλά και

σθα ευρύτατων περιοχών. Έτσι, περιοχές ολόκληρες (περιοχές που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν ούτε από το μηχανοκίνητο, ούτε από το ανύπαρκτο μη μηχανοκίνητο δίκτυο προσπελασιμότητας), και μάλιστα το Ιστορικό και Εμπορικό Κέντρο της πόλης, υποβαθμίζονται ταχύτατα, ενώ η προαστιοποίηση του πληθυσμού και των επιχειρήσεων καλπάζει. Εμπορικά και επιχειρηματικά κέντρα αναπτύσσονται στην περιμετρο του Συγκροτήματος από το πουθενά, ενισχύοντας τη χρήση του Ι.Χ. σε ένα φαύλο κύκλο διαρκώς ανακυκλούμενων σε μεγαλύτερη κλίμακα αδιέξοδων καταστάσεων όπου τα οχήματα απαιτούν δρόμους, οι δρόμοι φέρνουν μεγαλύτερους αριθμούς οχημάτων, οι αξίες της γης ανέρχονται στα ύψη καθιστώντας παράλογα ακριβή και τελικά αδύνατη τη δημιουργία οδικών και κοινωνικών υποδομών κ.ο.κ.

Τελικά όλα αυτά μεταφράζονται σε εξαιρετικά αυξημένο κόστος διαχείρισης της αστικής κινητικότητας, ατυχημάτων, ενεργειακής σπατάλης, ακριβών οδικών και συγκοινωνιακών έργων που πρέπει να εκτελεστούν, υπανάπτυξης, απότομων μεταπτώσεων στις αξίες των ακινήτων και των εμπορευμάτων.

Επιπροσθέτως, στα πλαίσια της παγκόσμιας και εθνικής οικονομικής κρίσης, το Συγκρότημα βυθίζεται σταθερά και με επιταχυνόμενους ρυθμούς στην αποβιομηχάνιση, την ανεργία, την εμπορική κρίση, την οικιστική κρίση που προστίθεται στη χρόνια οικολογική του κρίση και στις αρνητικές του πανευρωπαϊκές πρωτιές όσον αφορά σειρά δεικτών από την επιφάνεια των ελεύθερων χώρων ανά κάτοικο, μέχρι την ποσότητα των μικροσωματιδίων στην ατμόσφαιρα.

■ 2. Για μια στρατηγική αντιμετώπιση των προβλημάτων

Τα συνδυασμένα προβλήματα της αστικής κινητικότητας, της συνεχούς πτώσης της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και της αστικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης που αναφέρθηκαν, -αν και βεβαίως έχουν και προφανή κυκλοφοριακή ή και οδική διάσταση- δεν μπορούν να αντιμετωπισθούν (μόνο) με συνήθεις μη στοχευμένες, επί μέρους κυκλοφοριακές μελέτες των ΟΤΑ ή έστω και σημαντικά και αναγκαία οδικά και συγκοινωνιακά έργα (βλέπε μετρό, περιφερειακή κ.α.). Η αποτυχία σειράς ολόκληρης τέτοιων μελετών αλλά και έργων -όπως π.χ. η υποθαλάσσια αρτηρία-, αποδεικνύουν του λόγου το αληθές. Η αποτυχία των προσεγγίσεων αυτών οφείλεται τόσο στο τεράστιο -μη αντιμετωπίσιμο από την παρούσα κατάσταση του ελληνικού κράτους- κόστος των έργων, στη μη ολιστική προσέγγισή τους¹, στους εξαιρετικά αργούς χρόνους υλοποίησής τους, όσο και στις προτεραιότητες, τους στόχους και τις παρενέργειές τους.

Η πόλη της Υόρκης έχει ένα από τα μεγαλύτερα πεζοδρομημένα κέντρα στην Ευρώπη.

Εξ άλλου, οι (ελάχιστες) τυπικές και τοπικές μελέτες ανάπτυξης είναι μεν υποβοηθητικές και καλοδεχόμενες, αλλά εφ' όσον συντάσσονται μεμονωμένα δεν υπάρχει καμία βεβαιότητα ότι περιλαμβάνουν τις ρυθμίσεις που απαιτούνται για τη θετική ένταξη της συγκεκριμένης περιοχής σε ένα γενικό σχέδιο βιώσιμης ανάπτυξης που δε θα ανατραπεί σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Τα προβλήματα του Συγκροτήματος είναι τυπικά **μιας αναπτυξιακής-πολεοδομικής-οικολογικής κρίσης** και διεθνώς πλέον αντιμετωπίζονται (στο δυτικό τουλάχιστον κόσμο), στα πλαίσια μιας αειφορικής «πράσινης» πολεοδομικής προσέγγισης με παράλληλες δράσεις για το περιβάλλον, την εισαγωγή «πράσινης» και «έξυπνης» αναπτυξιακής τεχνολογίας, «πράσινες» μεταφορές και δράσεις για την κοινωνική

συνοχή.

Ειδικότερα για τη Θεσσαλονίκη -εκτός από τα λεγόμενα «μεγάλα έργα», ως βασικό βήμα για την αντιμετώπιση της κατάστασης προτείνεται ένας ολοκληρωμένος ευέλικτος στρατηγικός προγραμματισμός σε διάφορα επίπεδα και στην συνέχεια μια μεγάλη σειρά συντονισμένων μέτρων, δράσεων, επί μέρους μελετών και έργων σε πολλούς παράλληλους τομείς, με κεντρικές κατευθύνσεις την:

- **προτεραιότητα στη βιώσιμη μη μηχανοκίνητη κινητικότητα**
- **διασύνδεση των κεντρικών τόπων και λειτουργιών του Συγκροτήματος**
- **εισαγωγή τεχνολογιών και σχεδιασμών «πράσινης» και «έξυπνης» πόλης**

Ο προγραμματισμός αυτός πρέπει συνειδητά να κρατηθεί σε χαμηλό (όχι φυσικά μηδενικό) κόστος ώστε να έχει πιθανότητες υλοποίησης στην τρέχουσα συγκυρία. Πρέπει επίσης -εκτός από τον αρχικό στρατηγικό σχεδιασμό-, να περιλαμβάνει πρακτικές και άμεσα εφαρμόσιμες προτάσεις. Οι εντελώς μακροχρόνιοι σχεδιασμοί (πχ νέο Ρυθμιστικό, μεταφορά αεροδρομίου, πολεοδομίες κ.α.) είναι αναγκαίοι αλλά άλλου επιπέδου. Ο προγραμματισμός αυτός στην εκκίνηση του (σαν αφετηρία) πρέπει κυρίως να περιλαμβάνει:

α. Την εκπόνηση μιας μελέτης-προγράμματος Στρατηγικού Σχεδιασμού (ενός «master plan») για ένα **«Δίκτυο» ελεύθερων χώρων, - χώρων και διαδρομών πρασίνου. - πεζοδρόμων, -ποδηλατοδρόμων, - δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, - λεωφορειολωριδών και άλλων μέσων, δράσεων και έργων ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας σε ολόκληρο το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης**. Στο Δίκτυο αυτό, τις δράσεις και τις ρυθμίσεις του θα πρέπει να ενταχθούν όλες οι σήμερα αποσπασματικές -και τελικά αναποτελεσματικές από μόνες τους- προσπάθειες Δήμων ή άλλων φορέων για δράσεις όπως επιμέρους πεζοδρομήσεις διαφόρων μικρών και αποκομμένων οδικών τμημάτων, δημιουργίας ποδηλατοδρόμων μικρών και συχνά επικίνδυνων διαδρομών, δημιουργίας τοπικών ή υπερτοπικών χώρων πρασίνου, τοπικών συγκοινωνιακών διαδρομών κ.α. ενεργειών.

Με το «Δίκτυο» αυτό, -εάν μελετηθεί σωστά- θα καταστεί δυνατόν να συντονισθούν όλοι οι φιλικό στο περιβάλλον (βιώσιμοι) τρόποι μετακίνησης, θα αυξηθεί η ταχύτητα των ΜΜΜ, θα προταθούν μέτρα κατευνασμού της κίνησης οχημάτων (traffic calming), ποδηλατόδρομοι και πεζοδρομημένες διαδρομές (pedways) . Θα προστατευθούν οι πεζοί, θα αναβαθμισθούν με «Ζώνες προτεραιότητας πεζών» (pedestrian priority Zones, Zones de rancontre) το Ιστορικό και Εμπορικό Κέντρο και οι Αγορές της πόλης, θα αναδειχθούν τα τοπικά κέντρα των γειτονιών. Θα αναδειχθούν τα μνημεία της, θα δημιουργηθούν τουριστικές διαδρομές, θα συνδεθούν τα μεγάλα και τα μικρά, τα τοπικά και τα Μητροπολιτικά Πάρκα (πολλά από τα οποία θα πρέπει να σχεδιασθούν εκ του μηδενός), οι μεγάλες κοινωφελείς εγκαταστάσεις και οι κεντρικές περιοχές και θα προκύψουν ευκαιρίες τοπικής ανάπτυξης.

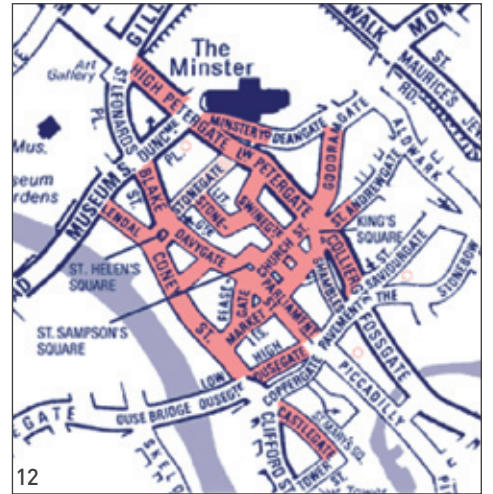
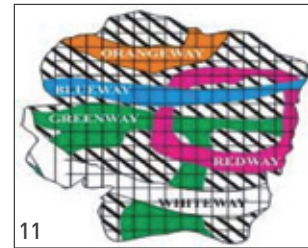
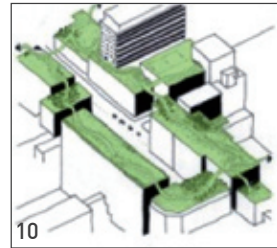
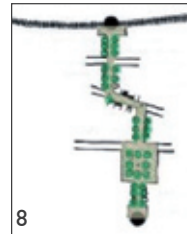
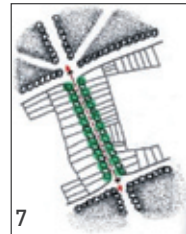
Το Δίκτυο και τα Μ.Μ.Μ. που θα συνδέονται με αυτό θα πρέπει να αναλάβουν σταδιακά μεγάλο μέρος της αστικής κινητικότητας και των μετακινήσεων μειώνοντας το ρόλο των Ι.Χ. μηχανοκίνητων μέσων. Παράλληλες ενημερωτικές και εκπαιδευτικές δράσεις και προγράμματα πρέπει να εθίσουν και να ωθήσουν τους πολίτες και κυρίως τους νέους στη χρήση μη μηχανοκίνητων μέσων. Αναπλάσεις μπορούν και πρέπει να γίνουν σε κομβικά σημεία του Δικτύου. Εν τέλει ένα τέτοιο Δίκτυο θα συμβάλει καθοριστικά για να θα μπορέσει να ξεφύγει η Θεσσαλονίκη από το μοντέλο ανάπτυξης της που τείνει να καθιερωθεί την τελευταία δεκαετία και βασίζεται στην προαστιοποίηση, στο Ι.Χ., στην υποβάθμιση του



Germany - Verkehrsberuhigter Bereich

Γερμανία: Σήμανση περιοχής με ήπια κυκλοφορία οχημάτων

τους εποχούμενους- πολίτες, δεν επηρεάζει μόνο τα καθαρώς «κυκλοφοριακά» ζητήματα του συγκροτήματος και του πληθυσμού (εάν υποθεθεί ότι υπάρχουν τέτοια), αλλά προκαλεί μείζονος σημασίας αλλοιώσεις στο πολεοδομικό γίγνε-



Ιστορικού Κέντρου, στη δημιουργία μεγάλων εμπορικών κέντρων στην περιφερειακή ζώνη του Συγκροτήματος, στη συνεχή μετακίνηση με οχήματα από την πόλη προς και από αυτά τα κέντρα. Θα συμβάλει καθοριστικά στην αναζωογόνηση του Ιστορικού Κέντρου και των τοπικών κέντρων, και στην εν γένει **αειφορική οργάνωση της πόλης**.

Φυσικά το στρατηγικό αυτό «Δίκτυο» δεν μπορεί να είναι παρά μια αφετηρία και ένας εγγυητής της συμβατότητας πολλών δράσεων/έργων που θα εκτελεστούν στη συνέχεια ένα είδος Ρυθμιστικού Σχεδίου & Προγράμματος Βιώσιμης Κινητικότητας στην πόλη (καμία σχέση βέβαια με το γνωστό «Ρυθμιστικό Σχέδιο του ΠΣΘ»). Προφανώς το Δίκτυο σχεδιασθεί στρατηγικά θα υλοποιηθεί σταδιακά κατά περιοχές, έργα και δράσεις με το χρόνο και μέσα από διάφορα προγράμματα ανάπλασης και Φορείς.

Το Στρατηγικό Δίκτυο & Πρόγραμμα –σε αντίθεση με τις μέχρι στιγμής άκαμπτες πολεοδομικές και μονοσήμαντες κυκλοφοριακές πρακτικές– θα πρέπει να είναι ευέλικτο, να δέχεται την ενσωμάτωση καινούργιων δράσεων και νέων ιδεών που θα προκύψουν καθώς η επανάσταση της «πράσινης ανάπτυξης», οι τεχνολογικές καινοτομίες θα εξελίσσονται, θα πολλαπλασιάζονται και θα υλοποιούνται σε όλο τον πλανήτη και τη χώρα μας. Το Πρόγραμμα θα πρέπει να εξασφαλίσει σταθερή χρηματοδότηση καθώς οι δράσεις εφαρμογής του θα κλιμακωθούν σε βάθος χρόνου.

Β. Παράλληλα θα πρέπει να δρομολογηθούν και να υλοποιηθούν επιτέλους –από τους συναρμόδιους Υπουργούς συγκεκριμένες και ώριμες δράσεις, όπως– η από εικοσαετίας εκκρεμούσα απόδοση των χώρων των στρατοπέδων και της ΔΕΘ στην πόλη της Θεσσαλονίκης ώστε ως χώροι Μητροπολιτικών ή Υπερτοπικών Πάρκων να αποτελέσουν κομβικά σημεία του εν λόγω Δικτύου το οποίο οφείλει να τους διασυνδέσει κατά προτεραιότητα. Στα στρατόπεδα πρέπει να προστεθούν ποικίλοι άλλοι χώροι όπως της ΔΕΘ, του Στρατηγείου, της 1^{ης} προβλήτας, της παραλιακής λεωφόρου κ.α. χώροι ενδοαστικά και περιαστικά, που είναι κρίσιμα σημεία επέκτασης του Δικτύου. Πολιτικές πράσινης ανάπτυξης πρέπει να ενισχύσουν το ιδιωτικό πράσινο (πράσινες στέγες, ενοποίηση ακαλύπτων κ.α.).

Τονίζεται όμως ιδιαίτερα η ανάγκη διασύνδεσης των χώρων σε ενιαίο Δίκτυο (με φυσικές διαδρομές και συγκοινωνιακά μέσα). Οι μορφές διασύνδεσης ορίζονται ως «δίκτυα πράσινου» μέσα στον αστικό χώρο που διασταυρώνονται με τα λοιπά μεταφορικά, εκπαιδευτικά, οικιστικά, εργασιακά δίκτυα του οικιστικού συνόλου και είναι ποικίλες όπως καταδεικνύεται στα παρακάτω σχήματα:

γ. Με το Δίκτυο αυτό και τα Προγράμματα εφαρμογής του, τα κομβικά του Μητροπολιτικά και Περιφερειακά Πάρκα, τα Διοικητικά και Εκπαιδευτικά του κέντρα, τις Κεντρικές περιοχές, τα Μνημεία, τους πράσινους δρόμους και τα διασυνδεδεμένα με αυτό Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, μπορούν να συνδυ-

ασθούν και να εισαχθούν πάρα πολλές τεχνολογικές καινοτομίες, εφαρμογές και έργα που εμπίπτουν στους τομείς της «πράσινης» και «έξυπνης» ανάπτυξης, με δραστηριότητες και τεχνολογίες σε διάφορους τομείς όπως :

- στον τομέα της Αστικής διακυβέρνησης και το e-Government,
 - στον τομέα της πληροφόρησης και της Ψηφιακής Ψυχαγωγίας,
 - στους τομείς της Εκπαίδευσης και του Πολιτισμού
 - στους τομείς των ψηφιακών οικονομικών και δημόσιων υπηρεσιών,
 - στις διαδικασίες των υπηρεσιών υγείας,
 - στις διαδικασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας
 - στους τομείς της Hi-Tech βιομηχανίας και της καινοτομίας,
 - στους τομείς και υπηρεσίες του Τουρισμού και της Αναψυχής
 - στους τομείς και υπηρεσίες των Λιανικών Πωλήσεων
 - στον τομέα του ελέγχου της κυκλοφορίας,
 - στον τομέα της εξοικονόμησης ενέργειας και το «πράσινο σπίτι»
- ανοίγοντας νέα πεδία ανάπτυξης και δημιουργώντας θέσεις απασχόλησης.

δ. Η νέα αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης –οποία και εάν είναι αυτή– οφείλει να αντιμετωπίσει κατά προτεραιότητα το θέμα της δημιουργίας κατάλληλης διοικητικής δομής συντονισμού όλων των θεμάτων μεταφορών, συγκοινωνίας, κυκλοφορίας και στάθμευσης για όλο το Πολεοδομικό Συγκρότημα και για όλους τους πολίτες. Είναι γνωστή η σημαντική εξαιρετική πολυδιάσπαση των Φορέων και Υπηρεσιών της Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης που ασχολούνται με τα θέματα αυτά (Περιφέρεια και υπηρεσίες της, Νομαρχία, ΟΤΑ (14 τον αριθμό), ΟΡ.ΘΕ., ΣΑΣΘ, ΟΑΣΘ, ΚΤΕΛ, ΟΣΕ, Τροχαία, Δημοτικές Αστυνομίες, εταιρείες κατασκευής Μετρό, κ.α.) η οποία πολυδιάσπαση –όπως προκύπτει συνεχώς από την εμπειρία–, καθιστά αδύνατη την εφαρμογή των όποιων σχεδιασμών, μέτρων, ρυθμίσεων και ελέγχων.

Τα παραπάνω δεν είναι ένα εύκολο έργο. Αντίθετα η μεταμόρφωση ενός Συγκροτήματος σε πολλαπλή κρίση, παραδομένου στις μηχανοκίνητες μεταφορές, σχεδόν μη κυβερνήσιμου από την πολυδιάσπασή του σε αρμόδιους-αναρμόδιους Φορείς της Διοίκησης και της Αυτοδιοίκησης, με πολίτες στην πλειοψηφία τους μη πληροφορημένους και εθισμένους στην αλόγιστη χρήση των Ι.Χ., είναι ένα δύσκολο και μακροχρόνιο έργο.

Τελικά, η «πράσινη», «έξυπνη», καινοτομική Θεσσαλονίκη με νέους περιφερειακούς και μητροπολιτικούς αυτοδιοικητικούς θεσμούς, με σεβασμό στους πολίτες της, πρέπει και

μπορεί να είναι η απάντηση όλων μας στο ζοφερό μέλλον της αποβιομηχανίας, της ανεργίας, της παγκόσμιας και εντόπιας οικονομικής κρίσης, και τη συνεχή πτώση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος που βιώνουμε τα τελευταία χρόνια.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ, η οποία νέα διοίκηση του Οργανισμού Ρυθμιστικού, οι Ενώσεις Πολιτών και επαγγελματιών, οι ΟΤΑ και οι φορείς, θα πρέπει να κινηθούν γρήγορα και συντονισμένα με τη διοργάνωση ημερίδων, εκδηλώσεων και διαβούλευσης στη διερεύνηση των παραπάνω θεμάτων και τον προγραμματισμό των σχετικών δράσεων.

Όσοι από τους πολίτες –και ιδιαίτερος βέβαια από τους συναδέλφους μηχανικούς– ενδιαφέρονται να συμβάλουν σε μια διαβούλευση για τα θέματα και τις προτάσεις που θίγονται στο παρόν άρθρο, μπορούν να το κάνουν στο προσωπικό μου e-mail, στις δομές του ΤΕΕ/ΤΚΜ, αλλά (και) μέσα από την ιστοσελίδα της ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ (<http://www.enosispezon.gr/>).

Οι προτάσεις και οι ιδέες τους θα είναι καλοδεχόμενες. ■

¹ Δε λαμβάνεται υπ όψη ότι τα δίκτυα μετρό, ποδηλατοδρόμων δρόμων κλπ πρέπει για να αποδώσουν να ολοκληρώνονται, οι περιορισμοί κίνησης οχημάτων και οι ήπιες πεζοδρομήσεις να γίνονται κατά περιοχές και όχι σε μεμονωμένους δρόμους κ.ο.κ.

ΛΕΖΑΝΤΕΣ

1. Κεντρική πεζοδρομημένη περιοχή πόλης Υόρκης (Αγγλία)
2. Τυπική κεντρική διασταύρωση ευρωπαϊκής πόλης με ρυθμίσεις ήπιας κυκλοφορίας. Πηγή: <http://www.excerpt.nl>
3. Κέντρο Κοπεγχάγης Strøget (Περιοχή Car-free)
Πηγή: *Pedestrian Cities* /Paul Makovsky/ 2002
4. Κοπεγχάγη: City bike system
Πηγή: *Pedestrian Cities* /Paul Makovsky/ 2002
5. Πεζογέφυρα Millenium Park Σικάγο Frank Gerry
Πηγή:<http://en.wikipedia.org/>
6. GreenWays
7. Paveways
8. BlueWays
9. GlazeWays
10. Skyways
11. Συνδυασμένα δίκτυα στον οικιστικό ιστό
12. Σήμανση τέλους πεζοδρομημένης ζώνης (πόλη Ripon in the United Kingdom). Πηγή: <http://en.wikipedia.org/>