



## Η Βιώσιμη Κινητικότητα ως «όχημα» για την παραγωγική αναζωογόνηση των κέντρων των πόλεων

Ηλίας Παπαγεωργίου - 13/10/2023

Στις μέρες μας, σε πολλά κέντρα πόλεων πραγματοποιούνται αναπλάσεις με κύριο μοχλό τη Βιώσιμη Κινητικότητα. Η ανάγκη περιορισμού των αυτοκινήτων οδηγεί σε εκτεταμένες πεζοδρομήσεις, διαπλατύσεις πεζοδρομίων ή αντίστοιχες παρεμβάσεις στον δημόσιο χώρο. Σταδιακά ο διαθέσιμος χώρος για τα αυτοκίνητα περιορίζεται. Πού όμως αποδίδεται ο «κερδισμένος» από τα αυτοκίνητα χώρος; Ή, πιο σωστά, σε ποιους αποδίδεται;

Οι νέοι πεζόδρομοι σταδιακά γεμίζουν με καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, καφετέριες, εστιατόρια ή μπαρ, των οποίων τα τραπεζοκαθίσματα καταλαμβάνουν τμήμα του πεζόδρομου, συχνά μεγαλύτερο από ό,τι καταλάμβαναν πριν τα αυτοκίνητα. Αντίθετα, οι αμιγώς παραγωγικές δραστηριότητες περιορίζονται. Οι βιοτεχνίες και τα εμπορικά καταστήματα απομακρύνονται ή κλείνουν οριστικά. Οι κεντρικές περιοχές των πόλεων «τουριστικοποιούνται». Χάνουν την πολυλειτουργικότητά τους και μετατρέπονται σε έναν εκτεταμένο χώρο διασκέδασης.

Ίσως να μην μπορεί να αποδειχτεί με απόλυτη βεβαιότητα, πως αυτό συμβαίνει βάσει ενός εκ των προτέρων σχεδίου «εξυγαινισμού» (gentrification). Το σίγουρο είναι πως συμβαίνει επειδή κανείς δεν επεδίωξε ή δεν διαμόρφωσε τις προϋποθέσεις για να συμβεί το αντίθετο. Οι παραγωγικές δραστηριότητες υφίστανται τις

εγγενείς δυσχέρειες που προκύπτουν από τέτοιου τύπου αναπλάσεις. Όταν η πρόσβαση οχημάτων είναι δύσκολη, η δυνατότητα τροφοδοσίας αλλά και παραλαβής εμπορευμάτων περιορίζεται. Είναι προφανές πως δύσκολα μπορεί να αγοράσει κάποιος ένα βαρύ εργαλείο, μια άγκυρα, ένα τόπι ύφασμα, ένα αρνί, ένα έπιπλο ή οποιοδήποτε άλλο ογκώδες αντικείμενο, όταν δεν μπορεί να το μεταφέρει με ένα όχημα. Τα αντίστοιχα καταστήματα ή βιοτεχνίες είναι ωστόσο καταδικασμένα να κλείσουν ή να απομακρυνθούν;

Συνήθως η κατάσταση αυτή παρουσιάζεται ως παράπλευρη απώλεια ενός «ανώτερου» στόχου, που είναι η αναβάθμιση της «ποιότητας ζωής» στην πόλη, η οποία πρέπει να γίνει πιο «ανθρώπινη». Όπως έλεγε κι ένας συγκοινωνιολόγος, φανατικός υποστηρικτής της Βιώσιμης Κινητικότητας, πριν από χρόνια: «Ε, ας μην αγοράζουμε εργαλεία στην Αθηνάς, αν πρόκειται να πεζοδρομηθεί»... Πρόκειται ωστόσο για τόσο ασύμβατες δραστηριότητες, που η μία αποκλείει την άλλη;

Στο σημείο αυτό είναι απαραίτητο να γίνει μια σημαντική επισήμανση: Στην παρούσα συγκυρία, η δυσκολία πρόσβασης στις εμπορικές επιχειρήσεις είναι περίπου ίδια, ανεξάρτητα από τη διαμόρφωση του χώρου. Είτε μια επιχείρηση βρίσκεται σε πεζόδρομο είτε όχι, πρακτικά ο αποκλεισμός της είναι βέβαιος εξ αιτίας του μποτιλιαρίσματος. Ο χρόνος που υποχρεωτικά θα σπαταλήσει ένας οδηγός μέσα στην κίνηση είναι τόσο μεγάλος, που τον αποτρέπει ούτως ή άλλως από το να επισκεφθεί το κέντρο για τις αγορές του.

Θα μπορούσε λοιπόν να αντιστρέψει κάποιος την κυρίαρχη αφήγηση: Το πρόβλημα των επιχειρήσεων στις κεντρικές περιοχές δεν είναι ο περιορισμός των αυτοκινήτων, αλλά αντίθετα η παρουσία τους σε τέτοιες ποσότητες και πυκνότητες, που ουσιαστικά αναιρείται ο λόγος και η δυνατότητα χρήσης τους.

Ανεξάρτητα από το αν έκανε το αυγό την κότα ή το αντίθετο, οι δεδομένες δυσκολίες μοιάζουν να οδηγούν «νομοτελειακά» στην αλλαγή του χαρακτήρα των περιοχών. Είναι όμως πράγματι μονόδρομος; Ίσως και όχι.

## Σκιαγραφώντας μια πρόταση

Ας ξεκινήσουμε με ένα υπαρκτό παράδειγμα. Σε αρκετές γειτονίες της Αθήνας, μια συγκεκριμένη αλυσίδα πολυκαταστημάτων εφαρμόζει μια πρακτική που εκ πρώτης όψεως μοιάζει ανορθολογική. Τα καροτσάκια διατίθενται ελεύθερα, χωρίς δηλαδή να δέχονται νόμισμα, και άρα χωρίς να είναι υποχρεωμένος κάποιος να τα επιστρέψει στο κατάστημα. Το αποτέλεσμα αυτής της πρακτικής είναι πως οι αγοραστές φορτώνουν τα καροτσάκια με ψώνια, τα μεταφέρουν στο σπίτι τους, που συχνά απέχει εκατοντάδες μέτρα, και μετά τα «παρατάνε» στο πεζοδρόμιο ή και στον δρόμο. Η σουρεαλιστική αυτή κατάσταση δεν διαρκεί πολύ, διότι κάθε μια-δυο μέρες ένα βανάκι της εταιρείας κάνει μια βόλτα και τα μαζεύει. Σημειώνεται πως τα καρότσια, ελλείψει αξιοπρεπών και κατάλληλων πεζοδρομίων, συνήθως κινούνται στους δρόμους. Η συνύπαρξη με τα αυτοκίνητα δεν είναι ειδυλλιακή. Απλά τυχαίνει σε κάποιες γειτονίες η κίνηση να μην είναι ασφυκτική, και έτσι οι δυσλειτουργίες αμβλύνονται. Αν και οι δυσκολίες είναι υπαρκτές, από αυτή την πρακτική επωφελούνται οι κάτοικοι -ειδικά όσοι δεν έχουν, δεν θέλουν ή δεν μπορούν να οδηγήσουν αυτοκίνητο. Πολύ συχνά θα δει κανείς ηλικιωμένους να σπρώχνουν τέτοια καροτσάκια, μεταφέροντας ψώνια και χρησιμοποιώντας τα παράλληλα ως υποβοήθηση στο βάδισμά τους. Εξίσου όμως ωφελείται και το κατάστημα, καθώς προσελκύει πελάτες που αλλιώς δεν θα το προτιμούσαν. Αν το πολυσκεφτεί κανείς, η πρακτική αυτή συνιστά μια από τις πιο προωθημένες και αναμφίβολα αποδοτικές πολιτικές για τη Βιώσιμη Κινητικότητα, που έχουν εμφανιστεί τα τελευταία χρόνια. Το πιο εντυπωσιακό είναι πως δεν έχει προκύψει από κάποιου είδους οραματισμό για το μέλλον της πόλης, αλλά από την ιδιοτέλεια του κέρδους ή -πιθανότερο- από μια κοινή λογική (που κάθε καλός έμπορος συμμερίζεται), σύμφωνα με την οποία ο σεβασμός στον πελάτη και τις ανάγκες του ανταποδίδεται «και» ως κέρδος.



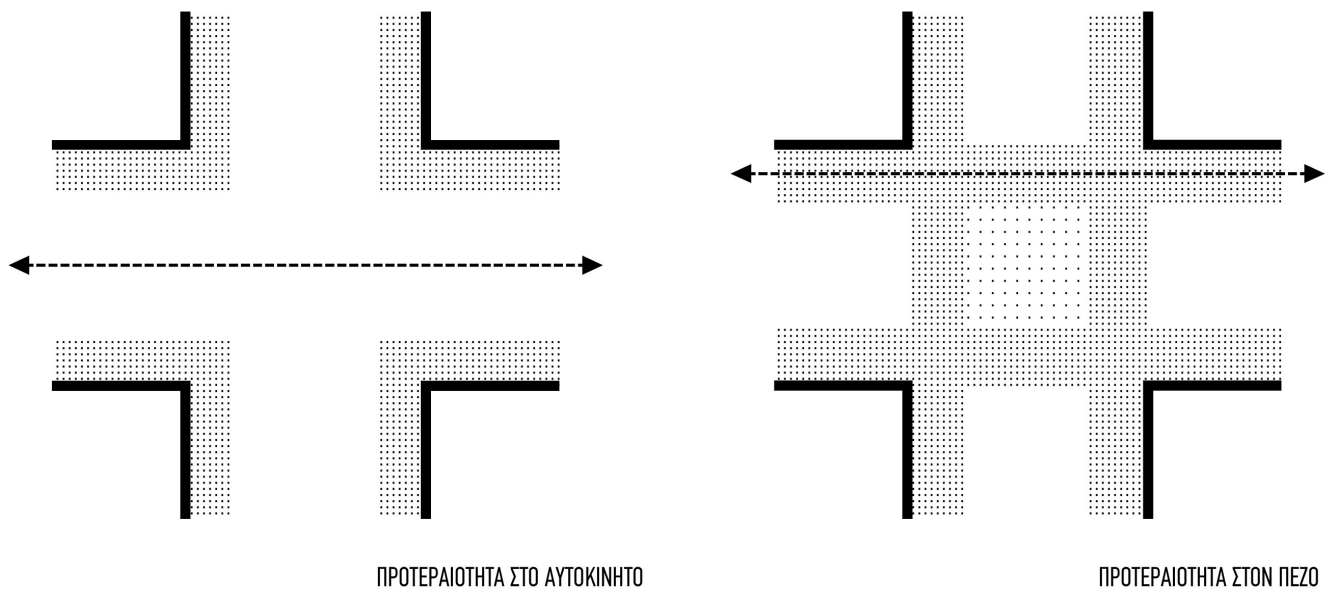
Εικόνα 1. Καροτσάκια πολυκαταστήματος σε κοινή χρήση στους δρόμους των γειτονιών.

Το απόσταγμα από το παραπάνω παράδειγμα σκιαγραφεί μια συγκεκριμένη λογική, που συμπυκνώνεται σε ορισμένες αρχές:

- Η βιώσιμη κινητικότητα δεν ταυτίζεται μόνο με μετακίνηση ανθρώπων αλλά και αγαθών.
- Η κοινή χρήση οχημάτων μπορεί να αποβεί χρήσιμη τόσο στους κατοίκους μιας περιοχής όσο και στους επαγγελματίες.
- Η κατάλληλη διαμόρφωση του χώρου μπορεί να εξυπηρετήσει καλύτερα όλους τους χρήστες ενός δρόμου.

Τι θα γινόταν άραγε αν εφαρμόζαμε μια τέτοια λογική σε μεγαλύτερη κλίμακα και στο κέντρο μιας πόλης; Πώς θα μπορούσε να εμπλουτιστεί με παράλληλες πρακτικές, να υποβοηθηθεί με χρήση της τεχνολογίας και να θεσμοθετηθεί;

Ας φανταστούμε έναν κεντρικό εμπορικό δρόμο της πόλης, την οδό Αθηνάς για παράδειγμα, με διευρυμένα πεζοδρόμια στα οποία κινούνται με άνεση πεζοί. Η κεντρική ιδέα για να μπορεί να συμβεί αυτό είναι γνωστή και εφαρμοσμένη: Το πλέγμα των πεζοδρομίων δεν διακόπτεται από το οδόστρωμα αλλά, αντιθέτως, αποτελεί το κυρίαρχο «επίπεδο» διαμόρφωσης του χώρου. Στις διασταυρώσεις, αντί να «κατεβαίνει» το πεζοδρόμιο στο επίπεδο του δρόμου, «ανεβαίνει» με ελαφρώς κεκλιμένα επίπεδα το οδόστρωμα στο επίπεδο του πεζοδρομίου. Ο πεζός κινείται απρόσκοπτα, ενώ τα αυτοκίνητα υποχρεωτικά περιορίζουν την ταχύτητά τους.



Εικόνα 2. Διαμόρφωση διασταύρωσης με άξονα την προτεραιότητα στον πεζό. Η ιδεοτυπική αυτή σχηματοποίηση μπορεί στην πράξη να μετασχηματιστεί σε ποικίλες ενδιάμεσες λύσεις συνύπαρξης πεζών και οχημάτων. Ανάλογα με τις συνθήκες και τις προτεραιότητες, προκύπτουν διαμορφώσεις με διαφορετικά σχήματα και υλικά κατασκευής.

Με την κατάλληλη διαμόρφωση, παράλληλα με τους πεζούς μπορούν να κινούνται και διάφορα οχήματα που διαθέτουν ρόδες, όπως ποδήλατα, αμαξίδια ΑΜΕΑ ή πατίνια. Ρόδες ωστόσο δεν διαθέτουν μόνο τα οχήματα μετακίνησης ανθρώπων αλλά και αγαθών. Τα καρότσια που ήδη περιγράφηκαν, αλλά και καρότσια της λαϊκής, παλλετοφόρα και γενικά όλα τα χειροκίνητα οχήματα που μεταφέρουν εμπορεύματα ή πρώτες ύλες, επωφελούνται σε πολύ μεγάλο βαθμό από μια τέτοια διαμόρφωση. Επισημαίνεται πως σήμερα, στις υπάρχουσες (δυσμενείς) συνθήκες, χρησιμοποιούνται καθημερινά εκατοντάδες τέτοια οχήματα.

Τι γίνεται όμως με τα βαριά και ογκώδη αντικείμενα ή τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων;

Στην κοινή γνώμη κυριαρχεί η αντίληψη πως, οι προτάσεις με άξονα τη Βιώσιμη Κινητικότητα ταυτίζονται με το επιτακτικό δίλημμα «Πεζός ή Αυτοκίνητο» και την τάση πλήρους απομάκρυνσης των τελευταίων. Απώτερος στόχος μοιάζει να είναι η επιστροφή σε ένα ειδυλλιακό παρελθόν, όπου στις πόλεις δεν κυκλοφορούσαν αυτοκίνητα. Πρόκειται για παρεξήγηση. Στις πόλεις, πριν τα αυτοκίνητα, δεν κυκλοφορούσαν μόνο πεζοί αλλά και κάρρα ή άμαξες που μετέφεραν ό,τι δεν μπορούσαν να κουβαλήσουν μόνοι τους οι άνθρωποι.



Εικόνα 3. Κάρρα, άμαξες και άλλα οχήματα στην Αθήνα πριν την εμφάνιση του αυτοκινήτου.

Με βάση αυτήν την αυτονόητη διαπίστωση, ας φανταστούμε πάλι την οδό Αθηνάς με διευρυμένα και κυρίαρχα πεζοδρόμια, αλλά ταυτόχρονα στο κέντρο της να υπάρχει μια ζώνη μονόδρομης ή και αμφίδρομης κυκλοφορίας, στην οποία κινούνται λίγα ιδιωτικά αυτοκίνητα (ίσως κάποιες ώρες για τροφοδοσία) αλλά κυρίως οχήματα «μικροκινητικότητας», δηλαδή οχήματα μικρού ή μεσαίου μεγέθους που κινούνται με χαμηλή ταχύτητα (έως 30 χλμ/ώρα)<sup>1</sup> και τα οποία δεν ρυπαίνουν. Στη ζώνη αυτή ενδεικτικά μπορούν να κινούνται:

- Cargo bikes, δηλαδή ποδήλατα που διαθέτουν χώρο μεταφοράς αγαθών.
- Ηλεκτρικά τρίκυκλα.
- Ευέλικτα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, όχι όμως μόνο τα κλασικά κλειστά λεωφορεία ή τραμ, αλλά και μικρά λεωφορεία που διαθέτουν σκευοφόρο, στην οποία φορτώνονται και ξεφορτώνονται αγαθά. Η σκευοφόρος μπορεί να έχει ημιυπαίθριο χαρακτήρα, ώστε να είναι εύκολα προσβάσιμη, όπως θα ήταν η καρότσα ενός φορτηγού.



Εικόνα 4. Εκθεσιακό Stand σε Cargo bike. Φωτογραφίες από τη δοκιμή και τη χρήση του. (Στην αριστερή εικόνα, τυχαία εμφανίζεται και ένα «παρατημένο» καροτσάκι πολυκαταστήματος, σε κοινή χρήση). Πηγή: [archetype.gr](http://archetype.gr)

Όλα αυτά τα οχήματα μπορούν να παραλαμβάνουν και να μεταφέρουν προϊόντα σε περιφερειακούς κόμβους

μεταφόρτωσης, όπως σε δημόσια πάρκινγκ ή σταθμούς μέσω σταθερής τροχιάς. Τα βαριά αγαθά θα μπορούσαν να παραδίδονται ακόμα και κατ' οίκον. Για τις μεταφορές λιανικού εμπορίου, μπορεί να διαμορφωθεί ένα σύστημα κοινόχρηστων καροτσιών (όπως αυτά που αναφέρθηκαν), καλάθων ή και άλλων οχημάτων που χρησιμοποιούνται ελεύθερα από τους καταναλωτές ή και τους επαγγελματίες, και τα οποία είτε βρίσκονται διασκορπισμένα στην πόλη είτε συλλέγονται και επανατοποθετούνται σε ειδικά διαμορφωμένους κόμβους.

Η βασική ιδέα πίσω από όσα περιγράφηκαν δεν είναι η απουσία οχημάτων, αλλά η «κοινή χρήση» τους με «λελογισμένο τρόπο». Όπως μοιραζόμαστε τον χώρο της πόλης, έτσι μπορούμε να μοιραζόμαστε και «κάποια» από τα οχήματά μας, ειδικά όταν είναι προφανές πως δεν «χωράνε» όλα τα ιδιωτικά αυτοκίνητα σε μια περιοχή. Ο συντονισμός μπορεί να γίνεται από μια δημόσια υπηρεσία μεταφορών ή από τον Δήμο.

Σήμερα, στο κέντρο της Αθήνας, κάθε λίγο θα δει κανείς να σταματάνε μεγάλα φορτηγά για να κατεβάσουν μια-δυο κούτες. Η κατάσταση αυτή δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως «λελογισμένη», αλλά αντιθέτως τόσο παράλογη, που ούτε τους ίδιους τους μεταφορείς δεν εξυπηρετεί. Η μεταφόρτωση σε περιφερειακούς κόμβους και η ευέλικτη μεταφορά προς το κέντρο, μάλλον θα ήταν πιο εξυπηρετική.

Αξίζει να επισημανθεί εδώ πως το βασικό χωρικό πρόβλημα για την εφαρμογή μιας τέτοιας λογικής, δεν είναι η κίνηση των οχημάτων (ακόμα και των ιδιωτικών), αλλά η στάθμευσή τους. Σε έναν κεντρικό δρόμο, λίγες δεκάδες παρκαρισμένα αυτοκίνητα (που μπορεί να βρίσκονται εκεί για ώρες ή και μέρες) στερούν από τους χιλιάδες υπόλοιπους χρήστες τη δυνατότητα κίνησης και τροφοδοσίας. Μια πιο ελεγχόμενη και λελογισμένη οργάνωση της τροφοδοσίας σε καθορισμένες χωρικά και χρονικά ζώνες μεταφόρτωσης, θα έλυσε τα χέρια των επαγγελματιών και υπάρχουν ήδη τα εργαλεία για κάτι τέτοιο. Η ανεξέλεγκτη στάθμευση μοιάζει «βολική», αλλά οι εναλλακτικές λύσεις είναι πολύ «βολικότερες».

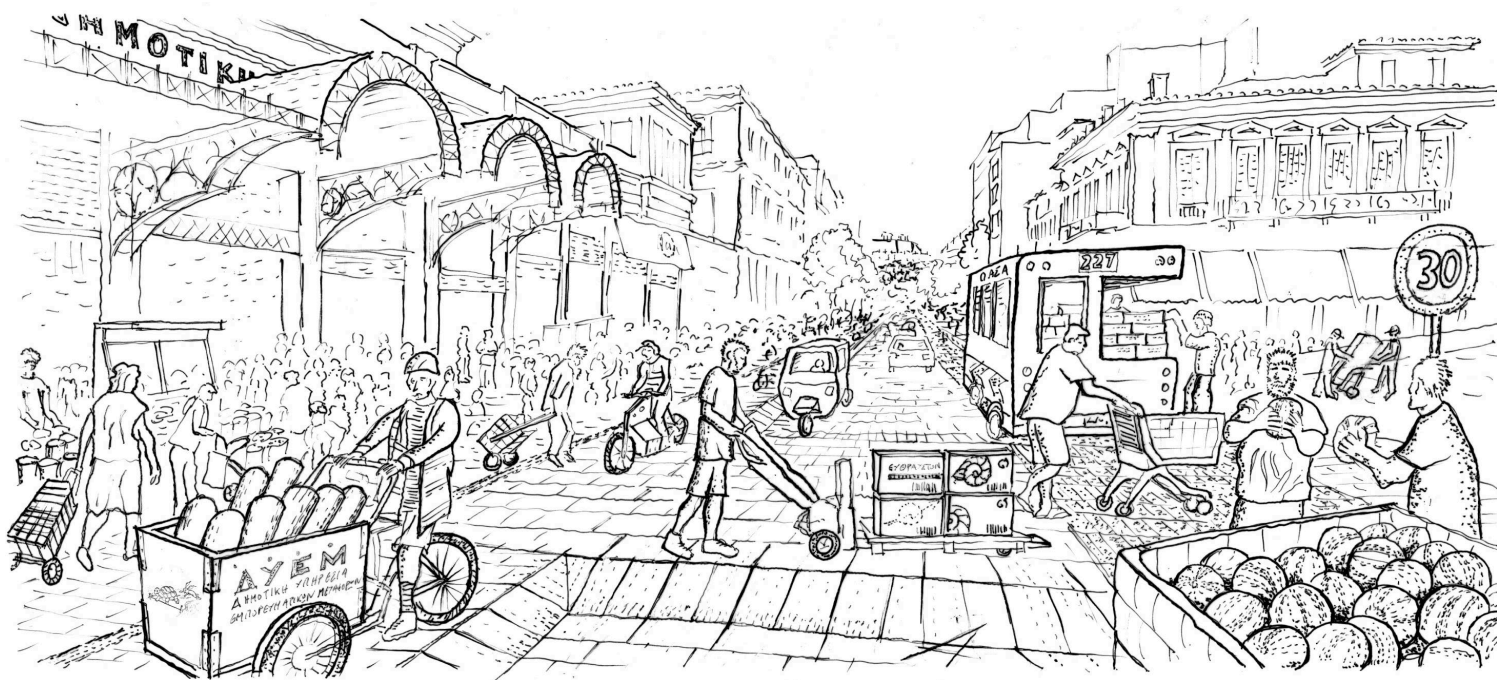
## **Ο (μικρός) τροχός έχει ήδη ανακαλυφθεί**

Αν τα παραπάνω μοιάζουν με σενάριο επιστημονικής φαντασίας, αξίζει να επισημανθεί πως η πραγματικότητα συχνά είναι πολύ πιο μπροστά από εμάς. Η Βιώσιμη Διαχείριση Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών (Sustainable Urban Logistics) αποτελεί σημαντικό κλάδο έρευνας και εφαρμογής. Αυτή τη στιγμή αρκετοί δήμοι εφαρμόζουν τέτοιες πρακτικές διεθνώς αλλά και στην Ελλάδα, ενώ οι εταιρείες ήδη πειραματίζονται με αντίστοιχες πρακτικές<sup>2</sup> επίγεια ή και εναέρια μεταφοράς αγαθών<sup>3</sup>. Όσοι ασχολούνται ενεργά και σοβαρά με τη Βιώσιμη Κινητικότητα, έχουν ήδη αποκτήσει αρκετή εμπειρία από τέτοιες πρακτικές<sup>4</sup>, που πλέον είναι τόσες που δεν χωρούν να καταγραφούν σε ένα σύντομο κείμενο<sup>5</sup>.

Στις προηγούμενες παραγράφους έγινε μια προσπάθεια σκιαγράφησης της λειτουργίας και της εικόνας των δρόμων της πόλης, μέσα από το πρίσμα μιας τέτοιας λογικής. Προφανώς, η σχηματοποίηση και εφαρμογή μιας πιο συγκεκριμένης πρότασης απαιτεί σχεδιασμό και οργάνωση, τόσο χωρική όσο και πολιτική. Είναι αυτονόητο πως η επιτυχία της προϋποθέτει τη συναίνεση των κατοίκων και των επαγγελματιών και τη διαβούλευση με τις αντίστοιχες επαγγελματικές ενώσεις και θεσμούς, ώστε να καταγραφούν πραγματικές ανάγκες αλλά και δυνατότητες.

Σκοπός του κειμένου είναι να δώσει νύξεις προς μια τέτοια κατεύθυνση. Αυτό που επιδιώκεται να καταστεί σαφές, είναι πως μια τέτοια λογική είναι προς το συμφέρον όσων ζουν και εργάζονται στην πόλη, και όχι μόνο όσων την επισκέπτονται. Απώτερος στόχος του είναι να υπονοήσει πως μάλλον δεν υπάρχει άλλη εναλλακτική. Η κυριαρχία του αυτοκινήτου είναι πλέον αδύνατη και προβληματική, ενώ η πλήρης τουριστικοποίηση είναι -αν μη τι άλλο- επισφαλής οικονομικά<sup>6</sup>.

Σε ένα κατάλληλα διαμορφωμένο περιβάλλον, μπορεί να κινηθεί με άνεση ο οποιοσδήποτε, κάνοντας ταυτόχρονα «τη δουλειά του». Σε ένα τέτοιο περιβάλλον μπορούν οι χρήσεις να συνυπάρχουν και οι δρόμοι να αποκτήσουν ζωντάνια και πολυλειτουργικότητα. Το εμπόριο, η βιοτεχνία, η κατοικία αλλά και η αναψυχή μπορούν να αυθίσουν ξανά, ξεφεύγοντας από τη «μονοκαλλιέργεια» των τραπεζοκαθισμάτων.



Εικόνα 5: Οχήματα μικροκινητικότητας σε κατάλληλα διαμορφωμένο περιβάλλον.

Ίσως πρέπει να ξεβολευτούμε λίγο από αυτό που έχουμε συνηθίσει. Ας μην ξεχνάμε, ωστόσο, πως αυτό που ζούμε σήμερα δεν είναι και το πιο βολικό. Μια επίσκεψη σε ένα πολυκατάστημα που βρίσκεται στην Εθνική ή στην Αττική Οδό δεν είναι λιγότερο κουραστική. Ο καταναλωτής, αφού έχει οδηγήσει αρκετά χιλιόμετρα, μάλλον θα βρει να παρκάρει σε κάποια απομακρυσμένη θέση. Στη συνέχεια θα πρέπει να περπατήσει αρκετά μέχρι την είσοδο, και να συνεχίσει να κινείται μέσα σε έναν δαιδαλώδη μαϊανδρο που τον υποχρεώνει να περάσει από όλους τους τομείς του καταστήματος, ακόμα κι αν θέλει απλά να αγοράσει μια λάμπα<sup>7</sup>. Αυτή είναι η ιδανική μορφή εμπορίου και αστικής ζωής που οραματιζόμαστε; Ας μου επιτραπεί να αμφιβάλλω, όχι μόνο για την ποιότητά της αλλά και για το μέλλον της...

ΥΓ. Το κείμενο αυτό γράφτηκε με αφορμή τον πρόσφατο προεκλογικό διάλογο -ή, πιο σωστά, την απουσία ουσιαστικού διαλόγου- για τα αμιγώς χωρικά ζητήματα (αρχιτεκτονικά, πολεοδομικά ή χωροταξικά) και τη σύνδεσή τους με συγκεκριμένα κοινωνικά διακυβεύματα.

<sup>1</sup> Επισημαίνεται πως σήμερα, περίπου με αυτή την ταχύτητα κινούνται τα αυτοκίνητα, λόγω της κίνησης. Σε συνθήκες μποτιλιαρίσματος, προφανώς είναι ακόμα πιο μικρές.

<sup>2</sup> Ο Κωτσόβολος ήδη χρησιμοποιεί Cargo Bikes για τις μεταφορές του [getelectric.gr](http://getelectric.gr). Η Skrutz έχει δημιουργήσει ένα δίκτυο από Smart lockers για να μειωθούν οι διαδρομές των courier.

<sup>3</sup> Ενδεικτικά: [kathimerini.gr](http://kathimerini.gr)

<sup>4</sup> Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Κοσμά Αναγνωστόπουλο, από το Civinet, για τη βοήθειά του στην τεκμηρίωση της ιδέας αυτού του κειμένου και τον εμπλουτισμό της με υπαρκτά παραδείγματα.

<sup>5</sup> Αρκετά παραδείγματα βρίσκονται στην ιστοσελίδα του Civinet: [civitas.eu](http://civitas.eu). Ενδεικτικά: Novelog. Four steps for sustainable urban freight στο: Civitas Research Projects, Lessons learned, 2015-2018, σελ. 25. Βλ. και: G.Ambrosino, A.Liberato, I.Pettinelli, Sustainable Urban Logistics Plans (SULP) Guidelines. Civitas Forum, Ljubljana, 7-9 October 2015.

<sup>6</sup> Βλ. και πρόσφατο άρθρο του Γιώργου Λιάλιου, στην Καθημερινή 8/10/2023: [kathimerini.gr](http://kathimerini.gr)

<sup>7</sup> Το οξύμωρο είναι πως πολλά σύγχρονα εμπορικά κέντρα επιδιώκουν να δημιουργήσουν μια εικόνα

αστικότητας, αναπαράγοντας κάποια από τα χαρακτηριστικά της ζωντανίας και της πολυλειτουργικότητας των δρόμων. Είναι κρίμα οι αυθεντικοί δρόμοι να απωλέσουν αυτές τις ποιότητες.