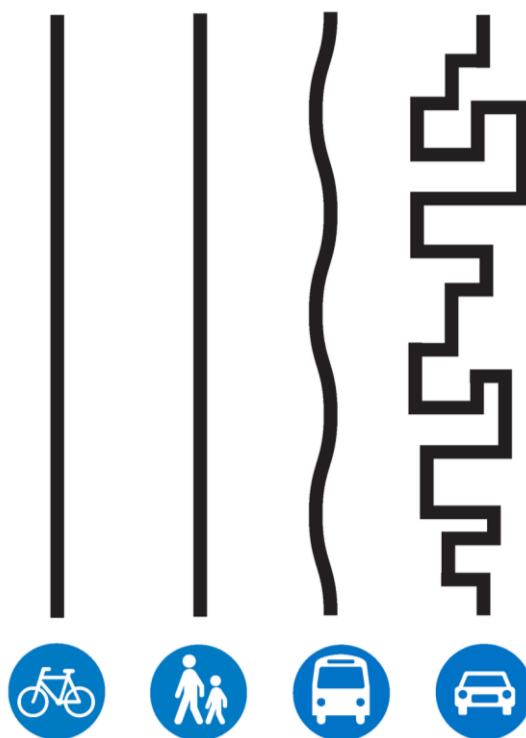


Κοσμάς Αναγνωστόπουλος
Συγκοινωνιολόγος-Πολεοδόμος MSc
Συνεργατική Σχεδιασμού CPD
email: anakosmas@gmail.com
τηλ.: 6944120761
δ/νση: Ταξίλου 47, 15771 Ζωγράφου

Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ



διάλεξη στα σεμινάρια επιμόρφωσης στελεχών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Ίδρυμα Ρόζα Λούξεμπουργκ – Ίδρυμα Νίκος Πουλαντζάς

Καισαριανή
12-13 Ιουλίου 2014

ΠΕΝΤΕ ΣΗΜΕΙΑ
ΓΙΑ ΕΝΑ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΜΕ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΠΡΟΣΗΜΟ

- 1) **Έργα ουσίας και όχι βιτρίνας.** Χρειάζονται έργα που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες, τις αναγκαιότητες και τις προτεραιότητες της περιόδου, όπως αυτές καταγράφονται πλειοψηφικά από τους πολίτες και όχι απαραίτητα όπως κρίνει ή έκρινε παλαιότερα η εκάστοτε δημοτική αρχή και οι τεχνικές υπηρεσίες.
- 2) **Ολοκληρωμένος, διεπιστημονικός σχεδιασμός.** Έχει παρέλθει η εποχή που για κάθε έργο υπήρχε η ειδικότητα «αυθεντία» που έπρεπε να το ορίζει αποκλειστικά. Χρειάζεται διεπιστημονικό brainstorming ακόμα και για τη μικρότερη παρέμβαση και ο «ολοκληρωμένος» σχεδιασμός πρέπει να τεθεί πλέον ως προϋπόθεση και όχι ως ακαδημαϊκή ουτοπία, αλλά και να αμείβεται ανάλογα.
- 3) **Καινοτομία με κοινωνικό προσανατολισμό.** Για να πετύχουμε σήμερα μέγιστη εξοικονόμηση υλικών και ανθρώπινων πόρων, συγχρόνως με βέλτιστα και θεαματικά αποτελέσματα στην πράξη, χρειάζεται καινοτομία στο σχεδιασμό, στη διαχείριση, στις πολιτικές, αλλά και στα υλικά και τον τρόπο οργάνωσης του ανθρώπινου δυναμικού.
- 4) **Sharing & Social Economy (και) στα δημόσια έργα.** Οι διάφορες συνεργατικές και συνεταιριστικές μορφές οργάνωσης και παραγωγής, αλλά και τα διάφορα μοντέλα «κοινής χρήσης» που έχουν ξεπεράσει τα τελευταία χρόνια κυρίως στην κοινωνικο-πολιτική σφαίρα, έχει έρθει η ώρα να εφαρμοστούν και στις δημόσιες υποδομές και υπηρεσίες, όπως πχ η ενέργεια, τα απορρίμματα, οι μεταφορές κτλ. Υπάρχουν πολύ πετυχημένα παραδείγματα από το εξωτερικό που μετρούν μερικές δεκαετίες.
- 5) **Συμμετοχικός-δημοκρατικός σχεδιασμός και κατασκευή.** Η συμμετοχή των πολιτών στον σχεδιασμό, αλλά και την κατασκευή κάποιων έργων, δεν είναι μόνο εφικτή, αλλά πολιτικά και τεχνικά αναγκαία. Αφορά στην εφαρμογή των βασικών αρχών της δημοκρατίας στον τομέα των δημόσιων χώρων, υποδομών και κτιρίων, εξοικονομεί χρόνο από κοινωνικές, πολιτικές και δικαστικές αντιπαραθέσεις, βελτιστοποιεί τον σχεδιασμό, εξοικονομεί πόρους και κάνει τους πολίτες συμμετόχους στα έργα και εσαεί «προστάτες» τους από δολιοφθορές, απαξίωση και ερήμωση.

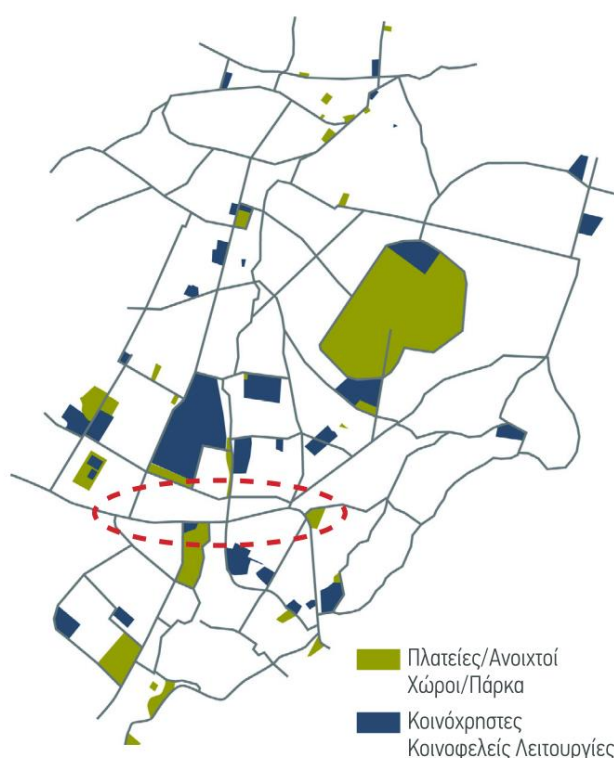


Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Οι ακόλουθες προτάσεις και άξονες παρεμβάσεων δεν αποτελούν μια συνταγή για όλες τις πόλεις, σε όλες τις χώρες, σε κάθε οικονομική συνθήκη και χρονική περίοδο. Αποτελούν το προϊόν προβληματισμού και εμπειρίας από την καθημερινότητα στις ελληνικές πόλεις της κρίσης, αλλά και από την μελέτη των επιστημονικών και τεχνολογικών εξελίξεων σε διεθνές επίπεδο, την ίδια ακριβώς στιγμή που η οικονομική (και πολιτική) κρίση συνεχίζει να πλανάται πάνω από τα κεφάλια όλων ανεξαιρέτως, ακόμα και αν οι επιπτώσεις αυτής εκφράζονται με σημαντικά διαφορετικό τρόπο από τόπο σε τόπο.

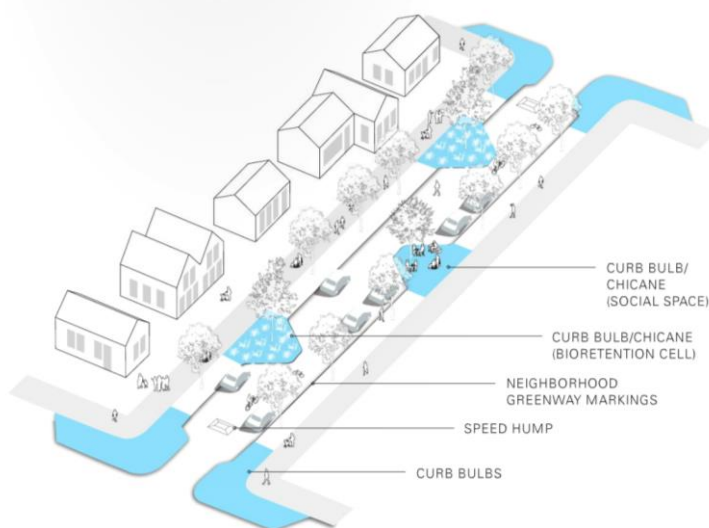
1) «Ήπιες» παρεμβάσεις για μια «ήπια κινητικότητα»

Μπορεί και πρέπει να οργανωθεί άμεσα ένα «δίκτυο οδών ήπιας κινητικότητας» (περπάτημα, ποδήλατο, ήπια κυκλοφορία οχημάτων) σε κάθε δήμο, αλλά όχι αποσπασματικά (σε μητροπολιτικό επίπεδο), το οποίο να συνδέει τις περιοχές κατοικίας με τους ελεύθερους χώρους και τους χώρους πρασίνου, τα κοινωφελή/δημοτικά κτίρια, τις περιοχές εμπορίου/υπηρεσιών, τις στάσεις/σταθμούς της δημόσιας συγκοινωνίας και κάθε άλλο πιθανό πόλο έλξης. Δεν έχει σημασία να ορίσουμε εδώ αν θα είναι δίκτυο ποδηλατοδρόμων, πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, βουλεβάρτων ή απλών δρόμων με προσπελάσιμα πεζοδρόμια. Το πιο πιθανό είναι ότι ένα τέτοιο δίκτυο θα τα περιλαμβάνει όλα. Σημασία έχει να αποδεχθούμε ότι πρέπει ο πολίτης να μπορεί να μετακινηθεί στις βασικές σύντομες διαδρομές της πόλης του χωρίς να έχει απαραίτητα την ανάγκη κάποιου μηχανοκίνητου μέσου. Το δίκτυο αυτό μπορεί να συγκροτείται συγχρόνως και ως «δίκτυο πράσινων διαδρόμων»



περιλαμβάνοντας πάρκα, ρέματα, παραθαλάσσιες ή ορεινές διαδρομές, αλλά δεν είναι προϋπόθεση και δεν γίνεται να ταυτίζεται παντού με αυτό. Σε μια βιώσιμη πόλη απαιτούνται και τα δύο, έστω και διακριτά, αλλά το πρώτο έχει ιδιαίτερο μεταφορικό ρόλο και για αυτό είναι κρίσιμο από συγκοινωνιακής πλευράς.

Το βασικό εμπόδιο για να δημιουργηθεί κάτι τέτοιο δεν είναι το πλάτος και η κλίση των οδών των ελληνικών πόλεων. Είναι η άτακτη και πληθωρική παρουσία του ΙΧ (και των δικύκλων) στον δημόσιο χώρο και ο μη επιμελημένος σχεδιασμός του από πλευράς προσβασιμότητας/εμποδίων.



Εκατοντάδες παραδείγματα από τον εγχώριο και διεθνή χώρο αποδεικνύουν, όμως, ότι ένα τέτοιο δίκτυο μπορεί να αποκτηθεί άμεσα, χωρίς ιδιαίτερο κόστος και χωρίς πολύχρονες διαδικασίες, αρκεί να το πάρει απόφαση η αρμόδια αρχή (δημοτική και περιφερειακή), να το μελετήσει και να το υλοποιήσει αποφασιστικά (και δημοκρατικά) ως τέτοιο και όχι γενικότερα υπό την ομπρέλα της «ανάπλασης», του «πρασίνου», του «βιοκλιματικού», του «εξωραϊσμού» ή της «εξοικονόμησης ενέργειας» (παρότι αποτελεί εργαλείο και για αυτά).



Ένα τέτοιο επίτευγμα θα έχει τεράστιο αντίκτυπο στην λειτουργία της πόλης και στην καθημερινή ζωή των πολιτών από την πρώτη κιόλας στιγμή. Μπορεί πραγματικά να μεταμορφώσει σταδιακά τον δημόσιο χώρο, καθώς η παροχή εναλλακτικής λύσης στο ΙΧ για το 50-70% των καθημερινών μετακινήσεων (μετακινήσεις 3-5 χλμ) τον απελευθερώνει όλο και περισσότερο από αυτό. Και το σημαντικότερο είναι ότι αυτό γίνεται σχεδόν «αναίμακτα», σε αντίθεση με τα μαξιμαλιστικά σχέδια πεζοδρομήσεων, εκτεταμένων δικτύων ποδηλατοδρόμων και πλήρους αποκλεισμού του αυτοκινήτου, τα οποία συνήθως βρίσκουν απέναντι τους ίδιους τους πολίτες που δεν μπορούν να αντιληφθούν τα πιθανά οφέλη μιας παρέμβασης πριν την δουν να δουλεύει στην πράξη.

Ο τρόπος για να γίνει αυτό είναι κυρίως ο ορθολογικός ανασχεδιασμός (ή αλλιώς το «κάψιμο του λίπους») του οδικού δικτύου (road diet ή street resizing). Τέτοιο «λίπος» υπάρχει άφθονο στην πόλη, καθώς οι σύγχρονες θεωρίες πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού έχουν αποδείξει ότι οι δρόμοι των σύγχρονων πόλεων είναι συνήθως υπερδιαστασιοποιημένοι σε σχέση με τις πραγματικές κυκλοφοριακές ανάγκες, θεωρώντας παράλληλα ως αναγκαία την στρόφη σε μοντέλα βιώσιμης κινητικότητας. Με την έννοια αυτή μπορούν να γίνουν αρκετές «χειρουργικές» παρεμβάσεις που δεν θα ανατρέψουν το ισχύον (νόμιμο) καθεστώς κυκλοφορίας και στάθμευσης (πχ κατάργηση διπλοπαρκαρίσματος, εφαρμογή του ΚΟΚ για απαγόρευση στάθμευσης σε διασταυρώσεις/στάσεις/διαβάσεις, κατάργηση στάθμευσης στο πεζοδρόμιο, κατάργηση λωρίδων κυκλοφορίας που δεν δικαιολογούνται από τον κυκλοφοριακό φόρτο, μείωση πλάτους λωρίδων, μονοδρομήσεις κτλ), οι οποίες όμως θα πρέπει να υλοποιηθούν με κατασκευαστικά μέσα (διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων, κολωνάκια, φυτεύσεις, παγκάκια, διαγραμμίσεις κτλ) και όχι με απλή επίκληση της νομιμότητας και της αστυνόμευσης.



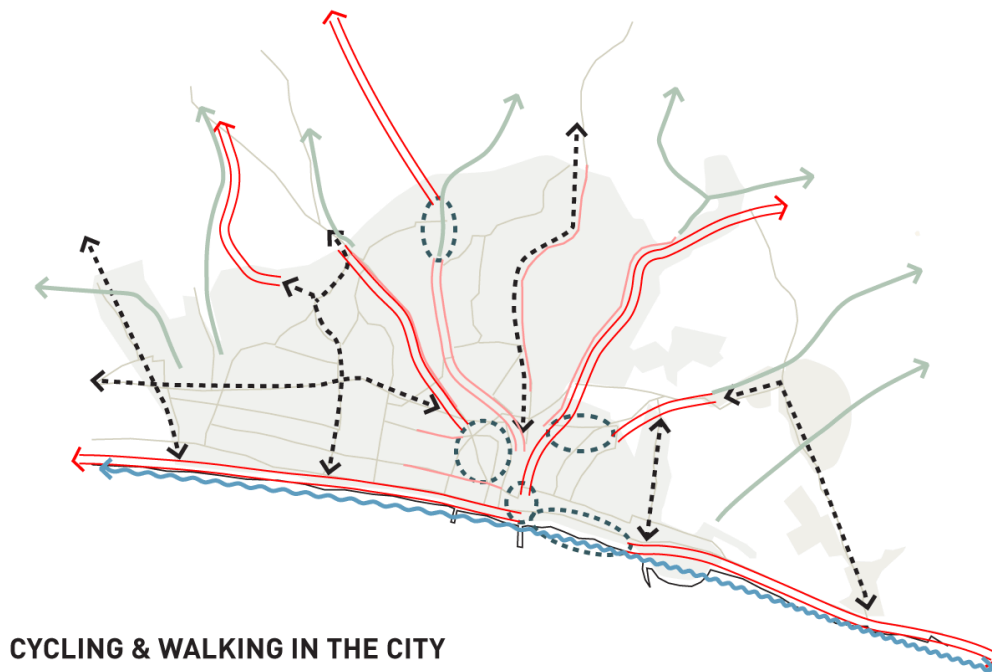
Οι παρεμβάσεις αυτές θα έχουν πολύ μεγαλύτερο θετικό αντίκτυπο στην κυκλοφορία των πεζών και στην οδική ασφάλεια, από τον αντίκτυπο που θα έχουν σε αυτούς που επιθυμούν να κινούνται και να παρκάρουν ανεξέλεγκτα. Επίσης, το σημαντικότερο είναι ότι δεν υπάρχουν σοβαρά επιχειρήματα για το αντίθετο.

Τέλος, θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ότι στις ελληνικές πόλεις, όλοι είμαστε Άτομα Μειωμένης Κινητικότητας, γιατί απλά δεν μπορούμε να περπατήσουμε ανεμπόδια στον δημόσιο χώρο. Τούτο αναφέρεται γιατί πιστεύουμε (όχι αβασάνιστα), ότι μοναδικός πύλη των προσπαθειών μας και δείκτης επιτυχίας πρέπει να είναι η πραγματική εξυπηρέτηση των ΑΜΚ και ότι αυτό μας αφορά όλους.

Σε διεθνές επίπεδο η πρακτική των δικτύων ήπιας κινητικότητας είναι πλέον πολύ διαδεδομένη και εφαρμόζεται από διεθνούς φήμης καταξιωμένα γραφεία (πχ Gehl Architects¹) σε πόλεις διαφόρων μεγεθών και χαρακτηριστικών, όπως η Chongqing της Κίνας, το Brighton της Μ.Βρετανίας, η Κωνσταντινούπολη, το Αμβούργο και η Νέα Υόρκη.

Στη χώρα μας έχει προταθεί και εγκριθεί ένα τέτοιο δίκτυο μήκους 26 χλμ στο Δήμο Γλυφάδας (κυρίως για την ενθάρρυνση του ποδηλάτου), αλλά δεν έχει υλοποιηθεί ακόμα στο σύνολό του². Στο Χαλάνδρι, η κατασκευή ποδηλατοδρόμων που οδηγούν στον σταθμό του Μετρό έχει εξυπηρετήσει περισσότερο τους πεζούς και τα ΑΜΕΑ, παρά τους ποδηλάτες. Αυτό δεν είναι κακό. Αντίθετα δείχνει την ανάγκη για τη δημιουργία τέτοιων δικτύων σε κάθε δήμο και κατά προτεραιότητα σε σχέση με τα κοινά δίκτυα ποδηλατοδρόμων.

Εφόσον αυτά τα δίκτυα σχεδιαστούν με επιπλέον κριτήριο την εξάπλωση και τη συνέχειά τους σε μητροπολιτική κλίμακα, αλλά και με πρόσθετες/συνοδές παρεμβάσεις αναβάθμισης των δημόσιων χώρων και κτηρίων που εντάσσονται σε αυτά (εδώ ο ρόλος της Περιφέρειας είναι πολύ σημαντικός), τότε μπορούμε να μιλάμε για μια ουσιαστική και θεαματική μητροπολιτική παρέμβαση «από τα κάτω», που θα εξαπλώνεται σε όλες τις γειτονιές της Αθήνας, θα οργανώνεται και θα υλοποιείται με πραγματικά συμμετοχικό τρόπο και θα μπορεί να αφορά πολλούς τομείς παρέμβασης στον αστικό χώρο (αρχιτεκτονική, ενέργεια, νερά, πράσινο, δημόσιος χώρος, κοινωνία, οικονομία κτλ) και όχι μόνο την κινητικότητα³.



¹ http://issuu.com/schwin/docs/14_04_26_adaptivestreets_final?e=0/8578704

² <https://docs.google.com/file/d/0B7e62AWmvc4HTk9qMI9ISiY3MDQ/edit>

³ <http://www.kozan.gr/post/144537>

2) Μείζονες σημειακές παρεμβάσεις με «άλλο τρόπο»

Πρόκειται για μια κατηγορία μειζόνων παρεμβάσεων που περιορίζουν την κυκλοφορία και τη στάθμευση, όχι με οριζόντιο και καθολικό τρόπο, αλλά σε επιλεγμένες περιπτώσεις και περιοχές, όπου θα έχει ένα ειδικό νόημα (πχ κέντρο πόλης ή κέντρο γειτονιάς).

Στόχος σε πρώτη φάση είναι το car-less και όχι το car-free. Στο πλαίσιο αυτό μπορούν να μειωθούν οι λωρίδες κυκλοφορίας εκεί όπου θέλουμε απαραίτητως να περνούν λιγότερα αυτοκίνητα και να ανακτηθεί ο δημόσιος χώρος ή να διέλθουν προνομιακά άλλα μέσα μεταφορών, να πεζοδρομηθούν δρόμοι ή τμήματά τους που θέλουμε οπωσδήποτε να αποδοθούν αποκλειστικά στα ήπια μέσα μεταφοράς, να περιοριστεί χρονικά και χωρικά η δυνατότητα στάθμευσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα ή περιοχές που κατακλύζονται από το ΙΧ, να αλλάξει η μορφή κάποιων επικίνδυνων οδικών κόμβων ή τμημάτων στην κατεύθυνση της μεγαλύτερης οδικής ασφάλειας, εξυπηρέτησης των πεζών κτλ.

Τα μέτρα αυτά απαιτούν συνολικότερο σχεδιασμό, αλλά δεν είναι απαραίτητο ότι προϋποθέτουν την καθολική ανατροπή του κυκλοφοριακού συστήματος μιας πόλης. Επίσης, πολλά από αυτά μπορούν να γίνουν σταδιακά, αρκεί να μην γίνονται αποσπασματικά. Χρειάζεται μελέτη, πιστή εφαρμογή χρονοδιαγράμματος και δημοκρατικές/συμμετοχικές διαδικασίες πληροφόρησης και σχεδιασμού για να αίρονται έγκαιρα οι όποιες (συνήα δικαιολογημένες) επιφυλάξεις, αλλά και να γίνονται οι απαραίτητες βελτιστοποιήσεις. Δεν χρειάζονται πολλά λεφτά και μη αναστρέψιμα έργα. Αντιθέτως, σκόπιμο είναι αυτές οι παρεμβάσεις να γίνονται αρχικά πιλοτικά με εφήμερες κατασκευές και εφόσον αποδείξουν σε ένα βάθος χρόνου ότι πέτυχαν, τότε να κατοχυρώνονται και κατασκευαστικά, εφόσον υπάρχουν οι απαιτούμενοι πόροι.

Στο εξωτερικό υπάρχουν πολλά τέτοια παραδείγματα, με κορυφαίο την ανάπλαση του Broadway Blvd στο Μανχάταν της Ν.Υόρκης. Στη χώρα μας, γίνεται για πρώτη φορά μια ανάλογη προσπάθεια, σε πολύ μικρότερη κλίμακα, με στόχο την πεζοδρόμηση οδού γύρω από το 1^ο Λύκειο Χανίων με ιδιοκατασκευές (δηλαδή χωρίς εργολαβία) με τη συμμετοχή μαθητών και καθηγητών στον σχεδιασμό και την κατασκευή



του έργου⁴, ενώ ανάλογες προτάσεις μεγαλύτερης κλίμακας και συνθετότητας έχουν γίνει για τη Λ.Δημοκρατίας των Μελισίων⁵. Ακόμα και οι μεγάλες παρεμβάσεις της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου (πλην των έργων επέκτασης του Τραμ και συλλογής των ομβρίων) ή της παραλιακής της Θεσσαλονίκης θα μπορούσαν να έχουν σχεδιαστεί με την λογική αυτή και να έχουν ήδη υλοποιηθεί (με αναστρέψιμο τρόπο), αντιμετωπίζοντας πολύ μικρότερες αντιδράσεις από τους πολίτες.

⁴ <http://goo.gl/LrthaH>

⁵ <https://copy.com/PDLQIN49TIFG99Xi>



πριν



μετά



πριν



μετά

3) Έμφαση στη δημόσια συγκοινωνία με κάθε τρόπο

Τρίτο επίπεδο σχεδιασμού (όχι σε προτεραιότητα, αλλά σε μέγεθος και κόστος παρέμβασης) είναι η εκτεταμένη ανάπτυξη υποδομών μαζικών μέσων μεταφορών, με προτίμηση στα ήπια και τα επίγεια μέσα. Σε αυτόν τον άξονα εντάσσεται η κατασκευή λεωφορειολωρίδων, η ανάπτυξη συστημάτων τραμ, ελαφρού μετρό ή Bus Rapid Transit και mini-bus ή van για περιοχές με στενούς δρόμους και μεγάλες κλίσεις, η βελτιστοποίηση των υφιστάμενων συστημάτων με σύγχρονες ελαφριές εφαρμογές τηλεματικής και applications κινητής τηλεφωνίας και τέλος η ανάπτυξη δικτύων μετρό και προαστιακού σιδηρόδρομου, όπου τα άλλα μέσα δεν επαρκούν.



Στον τομέα των δημόσιων συγκοινωνιών, οι ΟΤΑ μπορούν να κάνουν αρκετά πράγματα με την ανάπτυξη δημοτικής ή διαδημοτικής συγκοινωνίας ή ευέλικτων συστημάτων που ανταποκρίνονται καλύτερα στις διακυμάνσεις της ζήτησης, για να καλύψουν τα κενά του κεντρικού συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας και όχι για να το υποκαταστήσουν. Η ανάπτυξη της δημόσιας συγκοινωνίας, δεδομένου ότι προϋποθέτει κάποια σημαντικά κονδύλια, τόσο κατά την κατασκευή όσο και κατά την λειτουργία, δεν είναι εύκολη λύση, αλλά αναγκαία.

Στη σύγχρονη πόλη, η δημόσια συγκοινωνία θα πρέπει να εξυπηρετεί πλήρως τα Άτομα Μειωμένης Κινητικότητα και επιπλέον τους ποδηλάτες και τους χρήστες άλλων μη μηχανοκίνητων μέσων, γιατί μόνο έτσι μπορεί να ολοκληρωθεί το σύστημα μεταφορών από πλευράς «διατροφικότητας» (συνδυασμένες μεταφορές). Η ενθάρρυνση της μετακίνησης πεζή ή με ποδήλατο εντός και εκτός του δήμου περνάει απαραίτητα μέσα και από την ενίσχυση της δημοτικής και δημόσιας συγκοινωνίας.

Η προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας από τους ΟΤΑ μπορεί να γίνει τόσο μέσα από την προμήθεια και λειτουργία δημοτικών λεωφορείων, mini bus ή van σε δημοτικές ή διαδημοτικές γραμμές (σύνδεση με μετρό, σύνδεση κέντρων δήμων μεταξύ τους, σύνδεση με σημαντικούς πόλους έλξης κτλ), όσο και από τον ανασχεδιασμό του οδικού χώρου με τρόπο που να εξυπηρετεί προνομιακά την λειτουργία της δημόσιας συγκοινωνίας. Επίσης, οι ΟΤΑ μπορούν να πάρουν πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη ελαφρών και ευέλικτων συστημάτων πληροφόρησης και τηλεματικής (μέσω κινητής τηλεφωνίας), έτσι ώστε οι περιοχές τους να αποκτήσουν σημαντική προσπελασιμότητα με τα δημόσια μέσα μεταφοράς και έτσι να προσελκύσουν και τους άλλους δήμους, αλλά και τον κεντρικό φορέα δημόσιας συγκοινωνίας της πόλης (ΟΑΣΑ, ΟΑΣΘ), στην εκτεταμένη ανάπτυξη τέτοιων εφαρμογών.

Οι μεγάλοι αστικοί δήμοι της χώρας, αλλά και σύνολα δήμων με γεωγραφική συνέχεια, θα ήταν σκόπιμο να εξετάσουν εναλλακτικούς σχεδιασμούς ανάπτυξης των μεταφορικών συστημάτων στην περιοχή τους (πχ νέες γραμμές τραμ, επεκτάσεις μετρό κτλ) και συντεταγμένα να ασκήσουν πιέσεις στους αρμόδιους φορείς για την υιοθέτηση αυτών των προτάσεων.

Ενδεικτικά αναφέρουμε την περίπτωση της νοτιοανατολικής Αθήνας, όπου θα πρέπει να καταρτιστεί σχέδιο αναμόρφωσης της δημόσιας συγκοινωνίας για να αποφορτιστεί ο περιφερειακός οδικός άξονας της Αλίμου-Κατεχάκη, με σύστημα Bus Rapid Transit ή τραμ μέσα από τον αστικό ιστό, το οποίο να συνδέει τις νότιες περιοχές (Αργυρούπολη, Άνω Γλυφάδα, Σούρμενα), με τον πλησιέστερο σταθμό Μετρό της γραμμής 4 (Βύρωνας/Ηλιούπολη) για την εξυπηρέτηση των καθημερινών πολυπληθών μετακινήσεων προς τον άξονα της Κηφισίας. Αντίστοιχες λύσεις θα πρέπει να δοθούν για τις συνδέσεις των δήμων της νότιας Αθήνας με τους σταθμούς Μετρό της γραμμής 2, για τις διαδημοτικές συνδέσεις με σημαντικά τοπικά κέντρα (πχ Ζωγράφου-Καισαριανή-Βύρωνας-Παγκράτι) όπως και για τις περιπτώσεις δήμων με έντονο ανάγλυφο (πχ Ζωγράφου, Βύρωνας).



4) Μεταφορές της «κοινής χρήσης» - οι συνεταιρισμοί στις μεταφορές και ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Τα μοντέλα «κοινής χρήσης» (sharing economy), ο εθελοντισμός, η ανταλλακτική οικονομία, οι συνεταιριστικές και συνεργατικές δομές έχουν ήδη βρει δεκάδες εφαρμογές στις κοινωνικές υπηρεσίες, την κοινωνική αλληλεγγύη, σε πρωτοβουλίες πολιτών, στο περιβάλλον, τον πολιτισμό κτλ (καταναλωτικοί συνεταιρισμοί, παζάρια χωρίς μεσάζοντες, αστικοί λαχανόκηποι, συλλογικές κουζίνες, παραγωγικοί συνεταιρισμοί, τράπεζες χρόνου, κοινωνικά ιατρεία και φαρμακεία, πολιτιστικές ομάδες, ομάδες δασοπροστασίας κτλ).

Υποστηρίζουμε ότι έχει έρθει η στιγμή να εξετάσουμε σοβαρά την εφαρμογή τέτοιων πρακτικών και οικονομικών/παραγωγικών δομών στον τομέα των δημοσίων έργων και τεχνικών υπηρεσιών. Τούτο έχει εφαρμοστεί και επιτύχει σε δεκάδες περιπτώσεις διεθνώς εδώ και δεκαετίες ([συνεταιρισμοί απορριμμάτων](#) στη Μ.Βρετανία, [συνεταιρισμοί ενέργειας](#) σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, [συνεταιρισμοί κοινόχρηστων οχημάτων](#) στον Καναδά κτλ).

Οι πιθανές εφαρμογές είναι πάρα πολλές και το νέο θεσμικό πλαίσιο περί συνεταιριστικών επιχειρήσεων, ενδέχεται να εξυπηρετήσει στον τρόπο σύστασης και την λειτουργία αυτών των εταιριών, όπως και την συνεργασία τους με τους ΟΤΑ (προγραμματικές συμβάσεις).

Ενδεικτικά αναφέρουμε:

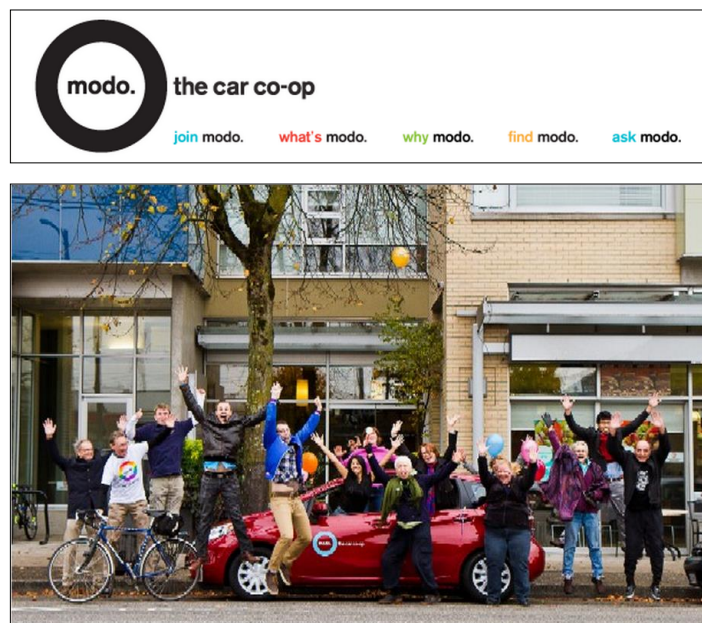
- **Carsharing.** Σύστημα κοινόχρηστων οχημάτων, είτε μεταχειρισμένων (δηλαδή των πολιτών που θα συμμετέχουν ως μέλη), είτε οικολογικών/ηλεκτρικών εφόσον υπάρξει εξωτερική χρηματοδότηση από δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα. Μπορεί να εφαρμοστεί σε δημοτική κλίμακα (σταθμοί ενοικίασης σε έναν ή περισσότερους ΟΤΑ), ή ακόμα και σε μητροπολιτική κλίμακα (βέλτιστη λειτουργία συστήματος).
- **Bikesharing.** Το αντίστοιχο του carsharing για ποδήλατα. Έχει ήδη εφαρμοστεί σε διάφορες ελληνικές πόλεις σε περιορισμένη κλίμακα και μόνο με την σύμπραξη των ΟΤΑ με εταιρίες εγκατάστασης και διαχείρισης και κρατική χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο. Δεν έχει εξεταστεί η εναλλακτική του συνεταιρισμού μεταχειρισμένων ποδηλάτων, για την οποία υπάρχει [σχετική εφαρμογή](#) από τη Ν.Υόρκη που υλοποιείται σταδιακά σε διάφορες πόλεις εντός και εκτός ΗΠΑ.
- **Carpooling.** Λέγεται και σύστημα «συνοδήγησης» και είναι μια εξελιγμένη εκδοχή του γνωστού σε όλους μας «ωτοστόπ», η οποία μέσω εφαρμογών πληροφορικής και κινητής τηλεφωνίας μπορεί να πάρει μαζικές διαστάσεις και να εκτελείται σε πραγματικό χρόνο. Υπάρχουν δύο εφαρμογές στη χώρα μας ([carpooling.gr](#), [pamemazi.gr](#)), οι οποίες βρίσκονται ακόμα στο πρώτο στάδιο ανάπτυξης και λειτουργούν με προκαθορισμένα ραντεβού και όχι real time, όπως συμβαίνει πχ στην Ολλανδία.

Για τα ανωτέρω συστήματα (carsharing, bikesharing, carpooling), η ΤΑ θα μπορούσε να συμβάλει στη δημιουργία ή στην περαιτέρω ανάπτυξη των υφιστάμενων συστημάτων, παρέχοντας κυκλοφοριακά προνόμια για τους χρήστες τους (ειδικές θέσεις στάθμευσης, αποκλειστικές λωρίδες κυκλοφορίες), επιδοτώντας οικονομικά ή προσφέροντας συνδυασμένα πακέτα για τους χρήστες και μεσολαβώντας (ασκώντας πιέσεις) για την διασύνδεση/ενοποίηση αυτών των συστημάτων με τα υπόλοιπα συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας (λεωφορεία, τραμ, μετρό), αλλά και μεταξύ ίδιας κατηγορίας συστημάτων σε διαφορετικούς ΟΤΑ (πχ bikesharing). Ο ρόλος της Περιφέρειας είναι επίσης σημαντικός για τα συστήματα που μπορούν να έχουν μητροπολιτική εμβέλεια.

- **Διαχείριση στάθμευσης.** Η διαχείριση της στάθμευσης στις πόλεις, στον δημόσιο και ιδιωτικό χώρο, είναι «κλειδί» για την διαχείριση της κυκλοφορίας και της αυτοκίνησης γενικότερα. Η υπαίθρια ελεύθερη ή ελεγχόμενη στάθμευση, οι δημοτικοί και δημόσιοι χώροι στάθμευσης και η χωροθέτηση, όπως και οι όροι λειτουργίας, των ιδιωτικών χώρων είναι τα θέματα που θα πρέπει να απασχολήσουν τους ΟΤΑ την επόμενη 5ετία. Η κατάργηση της δημοτικής αστυνομίας αφαίρεσε ένα χρήσιμο εργαλείο των ΟΤΑ για την διαχείριση της στάθμευσης στον δημόσιο χώρο, ενώ ο περιορισμός της τραπεζικής χρηματοδότησης/δανειοδότησης των έργων ΣΔΙΤ ή των αμιγώς δημοτικών έργων έχει περιορίσει τις ευκαιρίες «μεγάλων» έργων, τα οποία πολλές φορές είχαν

αμφιλεγόμενη χρησιμότητα ή ακόμα και σημαντικές επιπτώσεις (πχ γκαράζ Ζωγράφου, Ν.Σμύρνης, Αθήνας). Η υλοποίηση μιας πολιτικής στάθμευσης θα μπορούσε ενδεχομένως να αποτελέσει αντικείμενο σύμπραξης των ΟΤΑ με συνεταιριστικές επιχειρήσεις πολιτών, με προϋπόθεση την κατάλληλη προσαρμογή ή «χειρισμό» του θεσμικού πλαισίου ώστε να μπορεί μια τέτοια επιχείρηση να εκτελεί ελεγκτικό έργο (πχ ελεγχόμενη στάθμευση), ενώ συγχρόνως να διασφαλίζεται η μηνιαία χρηματοδότησή της από ιδιωτικούς και δημόσιους/δημοτικούς πόρους χωρίς την επιδίωξη κέρδους. Στόχος δεν θα πρέπει να είναι για τον δήμο μια εισπρακτική πολιτική, γιατί έτσι διαστρεβλώνονται οι στόχοι και τα κριτήρια της πολιτικής στάθμευσης και διαχείρισης της κυκλοφορίας. Από την άλλη δεν θα πρέπει να υιοθετούνται κοστοβόρα συστήματα ή συστήματα που δεν αναμένεται να έχουν αποτελεσματική εφαρμογή στις σημερινές συνθήκες.

- Δημοτική και Διαδημοτική Συγκοινωνία. Επειδή η δημόσια συγκοινωνία σε δημοτική ή διαδημοτική κλίμακα δεν έχει απαιτήσεις για οχήματα και υποδομές μεγάλης κλίμακας (το αντίθετο μάλιστα), ενώ συγχρόνως προϋποθέτει ευέλικτο τρόπο λειτουργίας και προοπτικά την καλύτερη προσαρμογή στη ζήτηση ακόμα και σε πραγματικό χρόνο (πόρτα-πόρτα, on demand), η υλοποίησή της μέσω μικρών συνεταιριστικών επιχειρήσεων, με ή χωρίς τη συμμετοχή των ΟΤΑ (απαραίτητος βέβαια είναι κάποιος ελεγκτικός ρόλος), θα μπορούσε να εξεταστεί ως επιλογή, λαμβάνοντας υπόψη ότι στις επαρχιακές πόλεις, αλλά και για τις υπεραστικές μετακινήσεις, το σύνολο της δημόσιας συγκοινωνίας εκτελείται από ιδιώτες. Η οικονομική συμμετοχή της ΤΑ θα μπορούσε να ενισχύσει τον κοινωνικό ρόλο αυτής της υπηρεσίας, επιδοτώντας τις λιγότερο κερδοφόρες γραμμές, ώρες και ημέρες, ενώ θα μπορούσε να βοηθήσει σημαντικά στο ξεκίνημα μιας τέτοιας επιχείρησης (αρχικό κεφάλαιο, οχήματα, έδρα επιχείρησης κτλ). Στόχος, βέβαια, θα πρέπει πάντα να είναι η δημόσια δωρεάν συγκοινωνία, κάτι που συνεπάγεται πλήρη επιδότηση της υπηρεσίας από τον δημόσιο τομέα και εναλλακτικοί τρόποι χρηματοδότησης που δεν επιβαρύνουν τον πολίτη.
- Logistics. Οι εμπορευματικές μεταφορές είναι ένας ακόμα τομέας στον οποίο θα έπρεπε να ενσκήψει η ΤΑ, για να διαχειριστεί καλύτερα τον τρόπο με τον οποίο αυτές εκτελούνται στην περιοχή ευθύνης της και να διασφαλίσει την αποτελεσματικότερη δυνατή λειτουργία, παράλληλα με την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων. Από την άλλη θα μπορούσε να στηρίξει συνεταιριστικές μορφές εμπορευματικών μεταφορών που θα έχουν ως στόχο να υποστηρίξουν τα υπόλοιπα συνεταιριστικά και κοινωνικά εγχειρήματα στον τομέα του εμπορίου (καταναλωτικοί συνεταιρισμοί, κοινωνικά παντοπωλεία κτλ). Αυτό μπορεί να γίνει με ποικίλους άμεσους και έμμεσους τρόπους όπως πχ απαλλαγή από τα δημοτικά τέλη, παραχώρηση ακινήτου ή οχημάτων, επιδότηση, συνεργασία για τις ανάγκες του δήμου.



5) Καινοτομία για την κοινωνία - Έξυπνες λύσεις

Για να μπορέσει η ΤΑ να εξοικονομήσει οικονομικούς, υλικούς και ανθρώπινους πόρους παρουσιάζοντας μέγιστα θετικά αποτελέσματα θα πρέπει αναγκαστικά να καταφύγει σε ριζοσπαστικές και καινοτόμες λύσεις, αφήνοντας πίσω όσα εργαλεία έχουν φτιαχτεί για προηγούμενες κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες.

Στην εποχή της πληροφορικής, ευτυχώς αυτό δεν κοστίζει, αλλά συνήθως πετυχαίνει και διαδίδεται ακαριαία σε όλον τον κόσμο.

Ιδιαίτερα στο επίπεδο του software και του hardware, σε θέματα μηχανολογικού εξοπλισμού και στην τεχνολογία των υλικών, η ΤΑ οφείλει να παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις, να υιοθετεί τα επιτυχημένα παραδείγματα και να ζητά/προκαλεί ερευνητικά προγράμματα που θα απαντούν σε σημερινά και επείγοντα προβλήματα. Εδώ είναι που χρειάζεται η συνεργασία της ΤΑ με τον ακαδημαϊκό τομέα και όχι για την εκπόνηση τεχνικών μελετών.

Ενδεικτικά αναφέρονται μερικά παραδείγματα:

- Εφαρμογές κινητής τηλεφωνίας για συστήματα carsharing, bikesharing, carpooling, όπως και για trip planner ή άλλα συστήματα θεματικής καθοδήγησης του πολίτη ή του περιηγητή στην πόλη
- Συστήματα ελέγχου/καταγραφής της στάθμευσης στον δημόσιο χώρο
- Συστήματα καταγραφής των κυκλοφοριακών ροών και των ροών πεζών
- Εφαρμογές GIS για όλους τους τεχνικούς τομείς (χρήσεις, πολεοδομικά δεδομένα, ενέργεια, νερά, απορρίμματα, δίκτυα, κτιριακή υποδομή, οδικό δίκτυο και σήμανση κτλ)
- Συστήματα διασύνδεσης των ηλεκτρικών μέσων μεταφοράς (πχ ηλεκτρικά αυτοκίνητα) με κεντρικά συστήματα διαχείρισης ενέργειας από ΑΠΕ (smart grids)
- Μηχανολογικά συστήματα ανέλκυσης σε δρόμους με μεγάλες κλίσεις και σε σκαλιά (αναβατόρια πλαγιάς για πεζούς και ποδηλάτες, κυλιόμενοι ιμάντες κτλ)
- Συστήματα διαχείρισης ενέργειας σε υβριδικά ποδήλατα (πχ ρόδα της Κοπεγχάγης)
- Νέα μέσα μεταφοράς (Personal Rapid Transit)
- Εναλλακτικά υλικά επίστρωσης πεζοδρομίων, οδών, πλατειών ανακυκλωμένα/ανακυκλώσιμα, φυσικά, βιοκλιματικά, υδατοπερατά κτλ
- Εναλλακτικά υλικά/κατασκευές για αστικό εξοπλισμό, φωτισμό, σκίαση κτλ

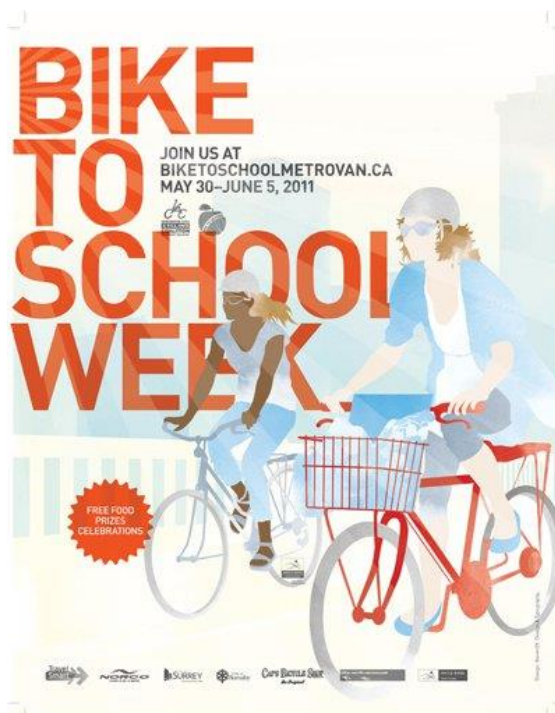


6) Πολιτικές αλλαγής συνηθειών/αναγκών - Σταδιακή αλλαγή της δομής και της λειτουργίας της πόλης σε ένα πιο βιώσιμο κινητικό μοντέλο

Όταν αναφερόμαστε σε συνήθειες και ανάγκες μετακίνησης, στόχος είναι ο περιορισμός των άσκοπων ή λανθασμένων μετακινήσεων και η αλλαγή του μέσου μεταφοράς για όσες μετακινήσεις είναι απαραίτητο να γίνουν.

Στο πλαίσιο αυτό υπάρχουν αμέτρητα πράγματα χαμηλού ή μηδενικού κόστους που μπορεί να κάνει η ΤΑ, αναφέροντας ενδεικτικά:

- Πολιτικές για τη μετακίνηση από/προς το σχολείο, από/προς τη δουλειά, από/προς τα ψώνια κτλ
- Πολιτικές για την μετακίνηση των τουριστών/επισκεπτών μιας πόλης
- Πολιτικές για την περαιτέρω ανάπτυξη και απλοποίηση των διαδικτυακών συναλλαγών με τη δημόσια διοίκηση
- Πολιτικές για την αποκομιδή των σκουπιδιών, την εκτέλεση εργασιών στο οδικό δίκτυο, τον περιστασιακό αποκλεισμό οδών κτλ
- Κατάλληλη χωροθέτηση κοινωφελών/δημόσιων κτιρίων σε προσβάσιμες περιοχές χωρίς ΙΧ, εντός του ιστού της πόλης
- Πολιτικές για τις εμπορευματικές μεταφορές και τους μεγάλους πόλους έλξης μεταφορών (υπουργεία, εμπορικά κέντρα, γήπεδα, κέντρα διασκέδασης κτλ) που θα στοχεύουν στην αναδιאμόρφωση της δομής της πόλης με έλεγχο/αλλαγή των χρήσεων γης (πχ σύστημα ABC Ολλανδίας)
- Πολιτικές για την διαχείριση των πληθυσμιακών συγκεντρώσεων, αλλά και για την αναδιάρθρωση των χρήσεων γης και ειδικότερα τη σχέση κατοικίας-εργασίας, κατοικίας-εμπορίου, κατοικίας-υπηρεσιών κτλ



bike to school & bike to work

7) Οδική ασφάλεια: 1η προτεραιότητα για την κυκλοφορία των ΙΧ

Η αυτοκίνηση αποτελεί άξονα της βιώσιμης κινητικότητας, στο βαθμό που δεν μπορεί να καταργηθεί πλήρως, τουλάχιστον όχι στην πλειονότητα των περιπτώσεων και όχι ακόμα⁶.

Για αυτό, στόχος πρέπει να είναι:

- ο πλήρης εξορθολογισμός της λειτουργίας της
- η αύξηση της οδικής ασφάλειας
- ο περιορισμός της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών
- ο περιορισμός του χώρου που καταλαμβάνει στον δημόσιο και ιδιωτικό χώρο
- ο περιορισμός του κόστους που συνεπάγεται για την πολιτεία
- η αποδοτικότερη αξιοποίηση των οχημάτων και των υποδομών
- ο αποκλεισμός της από περιοχές που μπορούν να εξυπηρετηθούν πλήρως με άλλα μέσα

Μια μεγάλη κατηγορία πολιτικών και παρεμβάσεων που αφορούν στην ένταξη της αυτοκίνησης σε ένα πλαίσιο βιώσιμης κινητικότητας, είναι η «τιθάσευση» της κυκλοφορίας (traffic calming), η οποία έχει σημαντική επίδραση (ίσως τη σημαντικότερη) στην αύξηση της οδικής ασφάλειας.

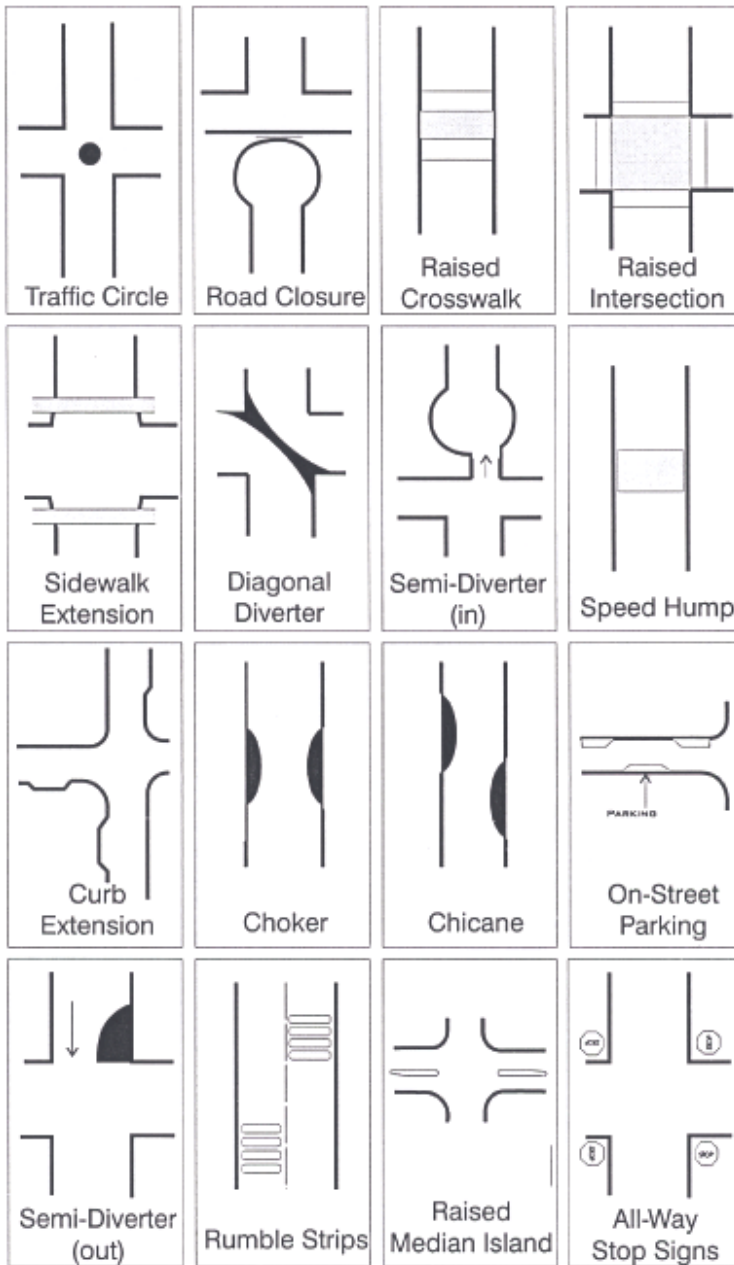
Αυτό επιτυγχάνεται μέσα από μια μεγάλη γκάμα τεχνικών και μεθόδων, που έχουν ως κύριους στόχους:

- τον περιορισμό της επιφάνειας του οδοστρώματος στην απολύτως απαραίτητη που χρειάζεται για την κυκλοφορία και τη στάση/στάθμευση των ΙΧ οχημάτων σε κάθε οδικό άξονα (μείωση λωρίδων, μείωση πλάτους λωρίδων, κατάργηση στάθμευσης, διαμόρφωση εσοχών στάσης/στάθμευσης, κατασκευή ποδηλατοδρόμων, διαπλάτυνση πεζοδρομίων κτλ).
- τον περιορισμό της ταχύτητας σε επίπεδα που προκαλείται η μικρότερη δυνατή όχληση και μπορεί να συνυπάρξει με ασφάλεια το ΙΧ με τον πεζό και τον ποδηλάτη (με σαμαράκια, τοπικές στενώσεις, διαχωριστικές νησίδες, αλλαγή των υλικών επίστρωσης της οδού, τροποποίηση τεταμένων χαράξεων, υψομετρική εξίσωση οδού και πεζοδρομίου, τοποθέτηση εμποδίων, φυτεύσεων, καθιέρωση ζωνών χαμηλής ταχύτητας κτλ).
- την άρση της διαμπερότητας των τοπικών οδών, ώστε να αποθαρρύνεται η υπερτοπική κυκλοφορία μέσα από τις περιοχές κατοικίας και να οριοθετείται αυστηρά εντός του κύριου οδικού δικτύου (κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, πεζοδρομήσεις, αδιέξοδα κτλ)
- την τροποποίηση των σηματοδοτικών προγραμμάτων για βελτιστοποίηση της λειτουργίας τους παράλληλα με απόδοση περισσότερου χρόνου στους πεζούς και προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία. «Διήθηση» της κυκλοφορίας σε ακτινικούς άξονες του κέντρου της πόλης.
- την κατάργηση των φωτεινών σηματοδοτών και τη διαμόρφωση κυκλικών κόμβων (roundabouts)⁷. Με τον τρόπο αυτό εξοικονομούνται επιπλέον πόροι που θα δαπανούνταν για την εγκατάσταση και συντήρηση των φωτεινών σηματοδοτών, ενώ ακόμα θα μπορούσαν να αφαιρεθούν από θέσεις που θα λειτουργούσε αποτελεσματικότερα ένα roundabout και να τοποθετηθούν σε κόμβους που δεν μπορεί να εφαρμοστεί κάποια καλύτερη λύση.

⁶ Στο συνέδριο Mobile World πέρυσι στη Βαρκελώνη ο Bill Ford διευθύνων στέλεχος της Ford Motor Company παρουσίασε ένα επιχειρηματικό σχέδιο "για ένα κόσμο όπου η ιδιοκτησία ΙΧ θα είναι ανέφικτη ή ανεπιθύμητη", <http://goo.gl/GFvVfl>

⁷ <https://www.youtube.com/watch?v=Li7ezgcU9SU>
<http://goo.gl/Jws9Fd>

traffic calming measures



8) Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, εκτός από την αυτοτελή αξία τους για τους ΟΤΑ, αποτελούν ενισχυτικά έγγραφα για την αξιολόγηση των ΣΔΑΕ (Σχέδια Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια) και την επιλεξιμότητα των έργων που προτείνονται σε αυτά. ΣΔΑΕ οφείλουν να καταρτίσουν και να υποβάλλουν στο ΚΑΠΕ όσοι ΟΤΑ έχουν υπογράψει το «Σύμφωνο των Δημάρχων», προκειμένου να λάβουν τις αναγκαίες ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις για την υλοποίηση των σχετικών δράσεων/παρεμβάσεων.

Σύμφωνα με το σχετικό εγχειρίδιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁸:

«Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης, ώστε να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στις πόλεις και τα περίχωρά τους»

Στόχος του είναι να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών, το οποίο σημαίνει:

- Εξασφάλιση προσβασιμότητας σε θέσεις εργασίας και υπηρεσίες για όλους
- Βελτίωση της δημόσιας υγείας και της ασφάλειας των μεταφορών
- Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων
- Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος

Η δική μας έμφαση αναφορικά με τους στόχους των ΣΒΑΚ δίδεται στην «κοινωνική βιωσιμότητα», επιδιώκοντας τον περιορισμό των κοινωνικών επιπτώσεων των έργων και των πολιτικών μεταφορών και στην ανταπόκριση των ΣΒΑΚ σε πραγματικές κοινωνικές ανάγκες που προκύπτουν από έναν ευρύτερο βιώσιμο αναπτυξιακό και χωροταξικό σχεδιασμό.

Στόχος οφείλει να είναι, ακόμα, ο περιορισμός των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και η αποφυγή όχι μόνο της αέριας ρύπανσης, αλλά και του θορύβου, της φωτορύπανσης και των λοιπών μορφών ρύπανσης (στερεά και υγρά απόβλητα).

Η οικονομική βιωσιμότητα δεν αφορά μόνο στην οικονομική αποδοτικότητα (σχετικό κόστος), αλλά και στον περιορισμό του «απόλυτου» κόστους των μεταφορών, με την αποφυγή έργων κλίμακας αναντίστοιχης με το τοπίο, τις ανάγκες και τις οικονομικές δυνατότητες ενός τόπου.

Τέλος, ο συντονισμένος και ολοκληρωμένος χωρικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός δεν αποτελεί μόνο εργαλείο για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, αλλά και στόχο αυτής, που πρέπει να εξετάζεται διακριτά και να αξιολογείται κάθε φορά η ικανοποίησή του.

Το πεδίο εφαρμογής των ΣΒΑΚ περιλαμβάνει όλα τα μέσα και τους τρόπους μεταφορών στη γεωγραφική ενότητα που μελετάται, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων και ιδιωτικών, επιβατικών και εμπορευματικών, μηχανοκίνητων και μη, αναφορικά με την κυκλοφορία και τη στάθμευση συγχρόνως.

Βασικοί άξονες που τα διέπουν είναι:

- Η συμμετοχική προσέγγιση
- Η δέσμευση για βιωσιμότητα
- Η ολοκληρωμένη προσέγγιση
- Η διατύπωση σαφούς οράματος και μετρήσιμων στόχων
- Η προεκτίμηση και συνεκτίμηση του κόστους και του οφέλους

⁸ www.mobilityplans.eu

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ πρέπει να νοείται ως μια συνεχής διαδικασία η οποία απαρτίζεται από έντεκα απαραίτητα βήματα. Η γραφική επισκόπηση της εν λόγω διαδικασίας που ακολουθεί, παρουσιάζει τα βήματα αυτά σε μια λογική σειρά. Στην πράξη, αυτές οι δραστηριότητες μπορούν να εκτελεστούν μερικώς παράλληλα ή να περιλαμβάνουν σημεία επιστροφής, αξιολόγησης και νέας εφαρμογής μέχρι την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί (feedback loops).

Τα μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας που θα πρέπει να εξεταστούν κατά την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ δεν γίνεται να προδιαγραφούν με έναν δεσμευτικό τρόπο, καθώς δεν μπορεί να υπάρξει μια «συνταγή» η οποία θα εφαρμοστεί αυτούσια σε όλες τις περιπτώσεις, καθώς σε κάθε περιοχή τα διαφορετικά προβλήματα απαιτούν διαφορετική αντιμετώπιση. Η διαθέσιμη εμπειρία, όμως, δείχνει πως στις περισσότερες περιπτώσεις υπάρχει ανάγκη για την υλοποίηση μιας δέσμης μέτρων, προερχόμενων από τις εξής κατηγορίες:

- Διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης οχημάτων
- Προώθηση και βελτίωση των μαζικών μεταφορών
- Ενθάρρυνση των συνδυασμένων μεταφορών με παροχή κινήτρων και ενιαίους τρόπους τιμολόγησης
- Ενθάρρυνση της ποδηλασίας και του περπατήματος
- Διαχείριση αστικών εμπορευματικών μεταφορών
- Μείωση της κυκλοφορίας και της πρόσβασης των μηχανοκίνητων μέσων (ιδιαίτερα των πιο ρυπογόνων) και ανακατανομή του οδικού χώρου υπέρ τρόπων μετακίνησης ή οχημάτων φιλικότερων στο περιβάλλον (χαμηλότερων εκπομπών, κατανάλωσης ενέργειας και θορύβου)
- Συντονισμός των σχεδιασμών χρήσεων γης και μεταφορών
- Έξυπνα μέτρα, όπως από κοινού χρήση οχημάτων, σχέδια μετακινήσεων για σχολεία και επιχειρήσεις, εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης

Τα ΣΒΑΚ δεν έχουν εφαρμοστεί ακόμα στην Ελλάδα ως τέτοια, αλλά κυρίως ως ΣΑΚ, δηλαδή χωρίς το προσδιοριστικό της «βιώσιμης», ούτε καν στον τίτλο της μελέτης. Δεν υπάρχουν προδιαγραφές για αυτά και ούτε έχουν διατυπωθεί συγκεκριμένες απαιτήσεις και στόχοι από το ΚΑΠΕ, το οποίο χρηματοδοτεί την εκπόνησή τους. Αποτέλεσμα τούτου είναι να προκηρύσσονται και να εκπονούνται ως καρικατούρες κυκλοφοριακών μελετών με υποπολλαπλάσιες αμοιβές και παραδοτέα.



9) Διαρκές monitoring και neighborhood office

Ένα διακριτό σημείο που πρέπει να τονιστεί, όχι μόνο για τις μεταφορές, αλλά οπωσδήποτε και για αυτές, είναι η ανάγκη της διαρκούς παρακολούθησης, ανατροφοδότησης, αντιμετώπισης προβλημάτων και βελτιστοποίησης των πολιτικών και των υποδομών του δήμου. Τούτο αφορά τόσο τις μελλοντικές παρεμβάσεις, όσο και τις υφιστάμενες υποδομές.

Γενικά, δεν υπάρχει μελέτη, τεχνολογικό εργαλείο ή πολιτική, τα οποία να είναι τόσο ικανά ώστε να πετυχαίνουν τους στόχους τους με «τον αυτόματο πιλότο». Το πρόβλημα αυτό παλαιότερα μπορεί να λυνόταν με τη διαρκή ενεργό παρουσία του δημάρχου ή άλλων στελεχών της δημοτικής αρχής στις γειτονιές της πόλης. Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση του αείμνηστου Κώστα Κορτζίδη (και άλλων), ο οποίος με το μηχανάκι του τριγυρνούσε από νωρίς το πρωί σε όλους τους δρόμους, επέβλεπε τα έργα, έλυνε προβλήματα και επικοινωνούσε με τους πολίτες. Αυτό, όμως, δεν μπορεί να λυθεί στις σημερινές συνθήκες με τον ίδιο τρόπο.

Χρειάζεται ένας ή περισσότεροι εντεταλμένοι δημοτικοί υπάλληλοι, μηχανικοί ή ακόμα και πολίτες, για να εκτελέσουν αυτό το καθημερινό επίπονο, αλλά σημαντικό έργο, είτε με τη μορφή της διαρκούς περιοδείας στους δρόμους, καταγραφής και επίλυσης των προβλημάτων, είτε ακόμα και με εργαλεία διαδικτύου (GIS) ή ένα απλό «γραφείο γειτονιάς» (neighborhood office). Ένα γραφείο που θα λειτουργεί καθημερινά εκεί που ζει και αναπνέει η γειτονιά (όχι απαραίτητα στο δημαρχείο), θα ακούει τους πολίτες, θα καταγράφει τα αιτήματά τους, θα τους ενημερώνει για τα έργα που γίνονται ή πρόκειται να γίνουν, θα υλοποιεί τις συμμετοχικές διαδικασίες σχεδιασμού κτλ.



3 ερωτήματα για σκέψη και κάποιες πρόχειρες απαντήσεις

- **ο ρυπαίνων πληρώνει ή ο πληρώνων ρυπαίνει;**

είμαστε πολύ επιφυλακτικοί απέναντι στην, κατά τα άλλα οικολογική, αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και στα οικονομικά μέτρα περιορισμού της αυτοκίνησης (πχ ελεγχόμενη στάθμευση με αντίτιμο, διόδια στο κέντρο πόλης), διότι αυτά θεσμοθετούν και εξυπηρετούν τελικά αυτούς που έχουν την οικονομική άνεση είτε για να αγοράσουν τις σχετικές υπηρεσίες είτε για να παρανομήσουν (να ρυπάνουν, να τρέξουν πάνω από το όριο ταχύτητας, να παρκάρουν όπου απαγορεύεται, να εισέρχονται απεριορίστα στο κέντρο πόλης με το ΙΧ κτλ). Επίσης, η αρχή αυτή δεν λαμβάνει υπόψη τις κοινωνικές συνθήκες και ομάδες που αντικειμενικά δεν μπορούν να προσαρμοστούν στις αρχές της αειφορίας, αν δεν λάβουν κάποια βοήθεια από το κράτος ή αν δεν αναπτυχθούν επαρκώς οι εναλλακτικές υποδομές που θα τις εξυπηρετήσουν (πχ δημόσια συγκοινωνία). Συνεπώς, σε μια κοινωνία γενικευμένης ανισότητας, η περιβαλλοντική ισότητα δεν μπορεί και δεν πρέπει να διασφαλίζεται με οικονομικά μέσα. Η δική μας προσέγγιση προτιμά τον περιορισμό της ρύπανσης, και συγκεκριμένα της αυτοκίνησης, με κατασκευαστικά μέσα (πραγματικά κοινά και απαραβίαστα για όλους) ή με πολιτικές και υποδομές που θα αντισταθμίζουν το οικονομικό πλεονέκτημα των κυρίαρχων τάξεων, χωρίς φυσικά να έχουμε την αυταπάτη ότι τα ζητήματα αυτά μπορούν να αντιμετωπισθούν επαρκώς στο υπάρχον οικονομικό και κοινωνικό πλαίσιο.

- **δημόσια και δωρεάν συγκοινωνία ή ανταποδοτική λειτουργία;**

Ο συνήθης αντίλογος απέναντι στο αίτημα για προσιτή ή δωρεάν δημόσια συγκοινωνία είναι πως είναι άδικο ο κάτοικος της υπαίθρου να πληρώνει για την μετακίνηση του κατοίκου της πόλης. Το ίδιο θα μπορούσε κανείς να πει: α) για την υγεία και τα δημόσια νοσοκομεία, τα οποία είναι προφανώς καλύτερα και ακριβότερα για το κράτος από τα κέντρα υγείας και τα αγροτικά ιατρεία, β) για την εκπαίδευση, τα σχολικά συγκροτήματα των πόλεων και τα πανεπιστημιακά ιδρύματα, τα οποία είναι προφανώς πιο εξοπλισμένα και ακριβά για το κράτος από τα μικρά και υπολειτουργούντα σχολεία της υπαίθρου και γ) γενικώς για όλους τους τομείς και τις δημόσιες υποδομές και υπηρεσίες, στο πλαίσιο της διαχρονικής αντίθεσης και ανισότητας μεταξύ πόλης και υπαίθρου, κέντρου και περιφέρειας. Το ερώτημα, λοιπόν, δεν είναι εάν η δημόσια συγκοινωνία πρέπει να είναι ανταποδοτική ή δωρεάν, αλλά εάν εντάσσεται στις δημόσιες κοινωνικές υπηρεσίες και αν αυτές γενικά θα πρέπει να παρέχονται από το κράτος με πλήρως ανταποδοτικό τρόπο, με χαμηλό κόστος ή δωρεάν. Για εμάς η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι ανεπιφύλακτα θετική, καθότι οι χωρικές και κινητικές ανισότητες και οι αποκλεισμοί που συνεπάγονται, οδηγούν ή επιτείνουν τις υπόλοιπες κοινωνικές και οικονομικές ανισότητες και αποκλεισμούς.

- **αναγκαία έργα μεταφορών ή αναγκαία προστασία του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής;**

Πολύ συχνά προκύπτουν διλήμματα και αντιπαραθέσεις σχετικά με οδικά και άλλα έργα μεταφορών, τα οποία για την πλειονότητα της κοινωνίας και του επιστημονικού κόσμου είναι «αναγκαία», αλλά συνεπάγονται παράλληλα σημαντικές επιπτώσεις για το περιβάλλον, την τοπική οικονομία και την ποιότητα ζωής μεγάλων τμημάτων του πληθυσμού. Η περίπτωση του δικτύου της Αττικής Οδού και των μελλοντικών επεκτάσεών της εις βάρος του φυσικού περιβάλλοντος του Υμηττού και του αστικού περιβάλλοντος πολλών γειτονιών της πόλης είναι χαρακτηριστική, ενώ δεν λείπουν ανάλογες περιπτώσεις που αφορούν σιδηροδρομικά έργα ή ακόμα και έργα ήπιας κινητικότητας. Σε κάθε περίπτωση μπορεί να υπάρξει πλούσια επιχειρηματολογία από επιστήμονες που υποστηρίζουν την μία ή την άλλη πλευρά. Συχνά, όμως, η απάντηση που θα πρέπει να δοθεί δεν μπορεί να προκύψει μέσα από το «ζύγι» της επιστήμης ή ακόμα και αν προκύπτει δεν είναι τελικά κοινωνικά αποδεκτή. Εκεί υποστηρίζουμε ότι θα πρέπει να εφαρμοστεί το εργαλείο των τοπικών και γενικών δημοψηφισμάτων, αφού θα έχει προηγηθεί μακρά περίοδος πλούσιας και πολύπλευρης ενημέρωσης/διαβούλευσης των πολιτών σχετικά με τα επιχειρήματα των αντιμαχόμενων πλευρών και τις πραγματικές θετικές και αρνητικές επιδράσεις των έργων στην ζωή τους. Για να λειτουργήσει όμως το εργαλείο αυτό, θα πρέπει να υπάρχουν και οι συνθήκες ή/και αυτός που θα μπορέσει να εγγυηθεί την σωστή διεξαγωγή τους.