



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ - ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΜΟΝΑΔΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

Δρ. Συγκοινωνιολόγος – Πολεοδόμος ΕΜΠ



ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

REPORT SMU:A.1 /B.K./Σ.Ο1 /2016/6.7



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	Εισαγωγή	3
2	Τα "Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ"	6
3	Η μορφή της βιώσιμης πόλης	12
4	Το ΣΒΑΚ στην ελληνική πόλη. Τεχνικό αντικείμενο	14
4.1	Σχεδιασμός για περπάτημα	16
4.2	Σχεδιασμός για ποδήλατο. Το δίκτυο ποδηλάτου	17
4.3	Σχεδιασμός για τη δημόσια συγκοινωνία	18
5	Προτεινόμενη Δομή και Περιεχόμενο μιας μελέτης ΣΒΑΚ	21
6	Βιβλιογραφία	27
7	Αναφορές	29



1. Εισαγωγή

Παραδοσιακά τα θέματα τα σχετικά με την οργάνωση της κυκλοφορίας τα εξέταζαν οι «κυκλοφοριακές μελέτες». Σχεδόν μέχρι το τέλος του 20ου αιώνα, και όσο στο αυτοκίνητο δινόταν η απόλυτη προτεραιότητα, το βασικό ζητούμενο από τις μελέτες αυτές ήταν η βέλτιστη διεκπεραίωση της ροής και η οργάνωση της στάθμευσης με κριτήριο την εξυπηρέτηση του μεγαλύτερου δυνατού αριθμού αυτοκινήτων. Η πόλη, με διαμορφώσεις, διανοίξεις και απαλλοτριώσεις, έδινε όλο και περισσότερο χώρο στο αυτοκίνητο, εκείνη λοιπόν προσαρμοζόταν στις ανάγκες του και όχι το αυτοκίνητο στην πόλη. Ωστόσο το ανάποδο έπρεπε να συμβαίνει. Η πόλη είναι η υπέρτατη αξία, γιατί ταυτίζεται με τον άνθρωπο, την κοινωνία, την ιστορία τους.

Συγχρόνως οι πόλεις επεκτείνονται με αραιή δόμηση και μεγάλη διάχυση δραστηριοτήτων, με αποτέλεσμα να εξαρτώνται απόλυτα από το αυτοκίνητο και τα μήκη των μετακινήσεων να αυξάνουν, με ότι αυτό συνεπάγεται για το περιβάλλον.

Η συμβατική λοιπόν «κυκλοφοριακή μελέτη» είναι συνδεδεμένη με το αυτοκίνητο, μεριμνά κατά προτεραιότητα για τις ανάγκες του, και δεν διστάζει να του παρέχει τον χώρο που χρειάζεται για να κινείται γρήγορα και για να μπορεί να προσπελαύνει, όσο γίνεται πιο άμεσα, κάθε σημείο της πόλης.

Ο αριθμός των αυτοκινήτων για τον οποίο σχεδιάζουν οι συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες δεν έχει όριο. Ωστόσο οι αντοχές των πόλεων είναι συγκεκριμένες. Γενικά θεωρείται υποχρέωση της πολιτείας και του σχεδιασμού να βρίσκει λύσεις για όσα αυτοκίνητα εμφανίζονται στο δρόμο. Βρίσκοντάς τες, δηλαδή κλέβοντας χώρο από τους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου, προσελκύονται ακόμη περισσότερα αυτοκίνητα. Φαύλος κύκλος.

Ωστόσο ο αριθμός των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων θα μπορούσε να περιορίζεται διότι εξαρτάται:

- από το χώρο που τους διατίθεται για κυκλοφορία και κυρίως για στάθμευση (ο χώρος αυτός μπορεί να καθορίζεται από τα πλάτη των δρόμων και από τα περιοριστικά μέτρα που μπορούν να εφαρμόζονται, όπως πεζοδρομήσεις, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.),
- από τη διαθεσιμότητα, τις επιδόσεις και την αξιοπιστία υποδομών για εναλλακτικές λύσεις, όπως η δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο, το περπάτημα κ.λπ.,
- από το κόστος κυκλοφορίας (φόροι, διόδια κ.λπ.) και στάθμευσης του αυτοκινήτου και από το κόστος χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας,
- από την πολεοδομική οργάνωση, και ειδικότερα από την κατανομή των χρήσεων γης.

Οι συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες, με στόχο οι πόλεις να υποδέχονται ένα αριθμό αυτοκινήτων

χωρίς τέλος, έδιναν προτεραιότητα στη διαπλάτυνση των οδοστρωμάτων παρά στην κατασκευή ποδηλατοδρόμων, ή πραγματικών πεζοδρομίων. Φρόντισαν επίσης να κρατούν το κόστος του αυτοκινήτου χαμηλά, εξωτερικεύοντάς το στην κοινωνία γενικά και ειδικότερα στους χρήστες άλλων τρόπων μετακίνησης, και τέλος υπηρέτησαν πολεοδομικούς σχεδιασμούς που στηρίζονται στο αυτοκίνητο, με αποτέλεσμα να παραμορφώσουν την ταυτότητα των πόλεων και να κάνουν τους κατοίκους τους να γίνονται όλο και περισσότερο αδιάφοροι για αυτές.

Σε γενικές γραμμές, την τελευταία 40ετία, η εξέλιξη του αριθμού των αυτοκινήτων στις πόλεις υπήρξε έντονα αυξητική. Από τις συμβατικές «κυκλοφοριακές μελέτες» ποτέ δε ζητήθηκε να κάμψουν αυτήν την πορεία.

Με τα ΣΒΑΚ μπαίνουμε σε μια νέα εποχή. Οι πόλεις βάζουν στόχο να λειτουργούν με λιγότερα αυτοκίνητα, με χαμηλότερες ταχύτητες, με πιο πολύ περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία. Οραματίζονται έτσι να γίνουν πιο οικονομικές και αποτελεσματικές. Αυτό θα τους επιτρέψει να λειτουργούν καλύτερα διότι θα προκύψει χώρος για τους υπόλοιπους τρόπους και μέσα, τα οποία σημειωτέον καταναλώνουν λιγότερο χώρο. Έτσι θα αυξηθεί ο συνολικός αριθμός μετακινήσεων και οι πόλεις θα γίνουν συγχρόνως πιο βιώσιμες, πιο παραγωγικές και πιο φιλικές στον άνθρωπο.



2. Τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ»

Σχετικά πρόσφατα οι προτεραιότητες άλλαξαν. Σήμερα, υπό την απειλή της κλιματικής αλλαγής και συνειδητοποιώντας τις συνέπειες και των άλλων επιπτώσεων του αυτοκινήτου, το ζητούμενο για τις πόλεις είναι η δημιουργία συνθηκών Βιώσιμης Κινητικότητας, δηλαδή υποκατάστασης του αυτοκινήτου από δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο και περπάτημα για όσο γίνεται περισσότερες μετακινήσεις.

Ο όρος «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα», που χρησιμοποιείται πλέον ευρέως στον τομέα των Μεταφορών, περιγράφει τον στόχο για βιώσιμες συνθήκες μεταφορών και μετακινήσεων στις πόλεις

και αντιστοιχεί σε κατευθύνσεις σχεδιασμού των μεταφορικών συστημάτων που θα εξασφαλίζουν υψηλού επιπέδου μεταφορικές υπηρεσίες βασισμένες στο τρίπτυχο :

- της οικονομικής (βέλτιστες οικονομικά λύσεις),
- περιβαλλοντικής (βελτίωση της ποιότητας ζωής) και
- κοινωνικής βιωσιμότητας (εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης για όλους καθώς και ενός συνεκτικού κοινωνικά περιβάλλοντος, χάρις κυρίως στη συνδυασμένη λειτουργία διαδρόμων κίνησης και σημείων στάσης σε υψηλής ποιότητας δημόσιους χώρους που προσφέρουν ευκαιρίες κοινωνικοποίησης).

Κύριος στόχος είναι η στροφή από τις ‘Μεταφορές’ στην ‘Προσπελασιμότητα’. Ο δεύτερος όρος, που προσδίδει ανθρωποκεντρική διάσταση στο σχεδιασμό των μετακινήσεων και του αστικού χώρου, σημαίνει ότι το ζητούμενο είναι ‘να μπορείς να φτά-

νεις στον προορισμό σου’ και όχι ‘να μπορείς να φτάνεις με αυτοκίνητο στον προορισμό σου’, αυτό που υποκρύπτει ο όρος ‘Μεταφορές’. Ο πολίτης δεν μεταφέρεται αλλά μετακινείται. Από παθητικός μεταφερόμενος αναγνωρίζεται ως ενεργός και υπεύθυνος πολίτης, ο οποίος με τις μετακινήσεις του ασκείται και σκέφτεται. Κυριαρχεί πλέον η θεώρηση ότι κάθε τρόπος μετακίνησης είναι ο καταλληλότερος για κάποια κατηγορία μετακινήσεων και θα πρέπει να του δίνεται η δυνατότητα να την υπηρετεί. Για παράδειγμα στα ιστορικά κέντρα και στις γειτονιές, που δικαιούνται ένα υγιές περιβάλλον οι καταλληλότεροι τρόποι είναι το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία.

Αντίθετα από τις συμβατικές τεχνικές προσεγγίσεις του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» δίνουν μεγάλη έμφαση στον άνθρωπο και στη συμμετοχή του στο γίνεσθαι της πόλης. Θα πρέπει λοιπόν να αλλάξουν πολλά ως προς την νοοτροπία των πο-

λιτών, ώστε να επιδεικνύουν πιο υπεύθυνες συμπεριφορές και να αποδέχονται εναλλακτικές του αυτοκινήτου λύσεις που καταναλώνουν λιγότερο χώρο και ενέργεια. Τα ΣΒΑΚ δίνουν επίσης έμφαση στον ολοκληρωμένο σχεδιασμό και στην αξιολόγηση. Ειδικότερα αποβλέπουν:

- ο σχεδιασμός για το αύριο της ευρωπαϊκής πόλης να στηρίζεται στους πολίτες. Κάτοικοι, επισκέπτες, επιχειρηματίες και καταναλωτές αποτελούν μέρος της λύσης γιατί ο σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα είναι σχεδιασμός για τον άνθρωπο και όχι για την απρόσωπη λειτουργία της πόλης,
- στον συντονισμό των πολιτικών μεταξύ των διαφόρων αστικών παραμέτρων, όπως πολεοδομία, μεταφορές, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική πολιτική, υγεία, ασφάλεια, ενεργειακή κατανάλωση κ.λπ.,
- στον συντονισμό μεταξύ των διαφόρων βαθμών Αυτοδιοίκησης,

- στον συντονισμό μεταξύ των γειτονικών γεωγραφικά Δήμων και Περιφερειών,
- σε ολοκληρωμένες λύσεις διαχείρισης της κινητικότητας (οικονομικά βιώσιμες και αποδοτικές) και που αποφεύγουν τα δαπανηρά έργα υποδομής,
- στη συνεργασία ομάδων επιστημόνων διαφορετικών ειδικοτήτων (πολεοδόμων, αρχιτεκτόνων, οικονομολόγων, περιβαλλοντολόγων) και όχι μόνο συγκοινωνιολόγων, όπως συνέβαινε με τις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες.

Τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» προωθούν επίσης σχεδιασμούς με μεγάλο χρονικό ορίζοντα χωρίς να υποτιμούν τη σημασία των λύσεων άμεσης εφαρμογής. Λαμβάνουν επίσης υπόψη τους το κοινωνικό κόστος και τα οφέλη, έχοντας ως βασική αρχή ότι κάθε τρόπος μετακίνησης πρέπει να εσωτερικεύει το κόστος του και να μη το μεταθέτει στην κοινωνία.

Ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» πρέπει να στοχεύει σε ένα σύστημα συνδυασμένων τρόπων μετακίνησης:

- α) που θα είναι προσβάσιμοι και θα καλύπτουν τις ανάγκες κινητικότητας όλων, κατοίκων και επισκεπτών,
- β) θα εξισορροπούν τις ενδεχόμενες αντικρουόμενες επιθυμίες μεταξύ πολιτών, επιχειρήσεων και βιομηχανίας,
- γ) θα υπηρετούν παράλληλα, και κατά τον βέλτιστο τρόπο, την ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μετακίνησης και τους στόχους τους για βιωσιμότητα, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική δικαιοσύνη, υγεία και ποιότητα περιβάλλοντος,
- δ) θα βελτιστοποιούν τη σχέση κόστους και οφέλους των διαφόρων δικτύων,
- ε) θα αξιοποιούν στο μέγιστο το υφιστάμενο οδικό δίκτυο και τα υπάρχοντα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας,

- στ) θα βελτιώνουν την ελκυστικότητα της πόλης, την ποιότητα ζωής και ενισχύοντας τις 'ενεργές' μετακινήσεις, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο, θα συμβάλλουν στο να είναι οι κάτοικοι πιο υγιείς,
- ζ) θα συμβάλλουν στη δημιουργία ενός ασφαλούς αστικού περιβάλλοντος με μικρότερη εγκληματικότητα και λιγότερα ατυχήματα,
- η) θα οδηγούν σε περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, των αερίων του θερμοκηπίου και γενικότερα της ρύπανσης,
- θ) θα στοχεύουν στην ήπια κυκλοφορία και όχι στην αύξηση της ταχύτητας,
- ι) θα οργανώνουν την τροφοδοσία σύμφωνα με ωράρια που δεν θα επηρεάζουν αρνητικά την ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος. Η τροφοδοσία θα είναι ένα από τα κριτήρια για τη χωροθέτηση των διαφόρων δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων,
- κ) θα στηρίζονται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα τιμολόγησης της δημόσιας συγκοινωνίας και της στάθμευσης,

- λ) θα προωθούν λύσεις «διαχείρισης κινητικότητας», δηλαδή βιώσιμων μετακινήσεων για τις οποίες δεν χρειάζεται υλοποίηση νέας υποδομής, όπως car sharing «κοινόχρηστου αυτοκινήτου», «συλλογικής χρήσης του αυτοκινήτου - car και van pooling», «ομαδικής μετακίνησης προς το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο - walking και cycling bus» κ.λπ.,
- μ) θα υπηρετούν την απρόσκοπτη προσπέλαση των ΑΜΕΑ με ειδικά σχεδιασμένες παρεμβάσεις, ώστε να αυξηθεί η παρουσία τους και να γίνεται σεβαστό το δικαίωμά τους στην πόλη.

Ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», ενώ θα κατευθύνει την μακροπρόθεσμη στρατηγική για την ανάπτυξη της πόλης θα περιλαμβάνει επιχειρησιακό σχεδιασμό έργων άμεσης προτεραιότητας με χρονοδιάγραμμα και πηγές χρηματοδότησης καθώς και κατανομή δράσεων στις διαφορές αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου.

Ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» θα συγκρίνει τις εκτιμώμενες μελλοντικές επιδόσεις του σε σχέση με τις σημερινές επιδόσεις του τομέα των μεταφορών. Ως προς το σήμερα θα αναλύονται επίσης το θεσμικό οπλοστάσιο και η αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών στον σχεδιασμό και τις υλοποιήσεις. Θα ορίζονται επίσης δείκτες επιδόσεων ως προς την ποιότητα και προσβασιμότητα των μεταφορικών υπηρεσιών, δείκτες πολεοδομικής οργάνωσης και χρήσεων γης, δείκτες ως προς την οδική ασφάλεια, την ενέργεια, το περιβάλλον, την κοινωνική ενσωμάτωση, την ισότητα των δύο φύλων στις μετακινήσεις, την οικονομική ανάπτυξη, την υγεία και την εκπαίδευση. Θα προσδιορίζονται επίσης μετρήσιμοι στόχοι βάσει ενός καθορισμένου πλαισίου δεικτών. Θα γίνεται για αυτό τακτική παρακολούθηση, εξέταση και υποβολή εκθέσεων.

Τέλος ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» θα πρέπει να είναι προϊόν:

α) μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης με υψηλό βαθμό συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών του Δήμου, που θα βοηθηθούν από τη θεσμοθέτηση από τη Δημοτική Αρχή δομών, διαδικασιών και μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης.

β) δημόσιας διαβούλευσης και συμμετοχής των πολιτών στον σχεδιασμό του

Με βάση τα παραπάνω, οι βασικές διαφορές μεταξύ μιας συμβατικής κυκλοφοριακής μελέτης και ενός «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» φαίνονται στον επόμενο Πίνακα.

Συμβατικός κυκλοφοριακός σχεδιασμός	Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ
Σχεδιασμός που υπηρετεί τη λογική της μηχανοκίνησης	Ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός με πρωταρχικό στόχο τη μείωση των κυκλοφορούντων οχημάτων και των ταχυτήτων
Πρωταρχικός του στόχος είναι η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του δρόμου και της ταχύτητας της κυκλοφορίας	Βασικοί στόχοι η βιωσιμότητα, η βέλτιστη προσπελασιμότητα, η ποιότητα ζωής, η οικονομική ανάπτυξη, η κοινωνική δικαιοσύνη, η υγεία και η ποιότητα περιβάλλοντος
Σχεδιασμός εστιασμένος στο αυτοκίνητο	Ισόρροπη ανάπτυξη όλων των φιλικών στο περιβάλλον τρόπων μετακίνησης και στροφή σε καθαρότερα μέσα, με έμφαση στο περπάτημα και το ποδήλατο
Σχεδιασμός εστιασμένος στην κατασκευή βαρέων μεταφορικών υποδομών	Σχεδιασμός εστιασμένος στις φτηνές λύσεις, που υποστηρίζονται από ένα πιο ευγενικό και πολιτισμένο κοινωνικό περιβάλλον
Βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός με τεχνικούς στόχους και χωρίς στρατηγική για το περιβάλλον και τον άνθρωπο	Βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός που υπάγεται σε οράματα για την πόλη και τη ζωή μας
Σχεδιασμός με γραφειοκρατικά κριτήρια	Σχεδιασμός που βασίζεται σε ανάγκες και επιθυμίες κοινωνικοποίησης και επικοινωνίας
Σχεδιασμός που αποτελεί αντικείμενο στενά συγκοινωνιολογικών θεωρήσεων	Διεπιστημονικός σχεδιασμός
Σχεδιασμός αποκλειστικά από ειδικούς	Συμμετοχικός σχεδιασμός με ενεργοποίηση των κοινωνικών εταίρων

Πίνακας 1: Θέσεις ΣΕΣ για τα ΣΒΑΚ, 2015

Πηγή: Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

Το ΣΒΑΚ δεν περιορίζεται στο κεφάλαιο Μεταφορές. Η στόχευσή του είναι ολοκληρωμένη. Προσβλέπει στη βιώσιμη πόλη.

Η βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων εξαρτάται από ένα σύνολο συνδυασμένων δράσεων που θα πρέπει να αποσκοπούν συγχρόνως στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, στην οικονομική ευημερία, στην κοινωνική συνοχή και την ανάδειξη της πολιτισμικής ταυτότητας. Προς την κατεύθυνση αυτή, μία από τις βασικές υποχρεώσεις σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης, αποτελεί η προώθηση βιώσιμων μεταφορικών συστημάτων και η διαμόρφωση μιας νέας κουλτούρας αστικής κινητικότητας με κριτήρια: περιβαλλοντικά (εξοικονόμηση ενέργειας, μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης, και διασφάλιση της υγείας, ορθολογική χρήση του φυσικού κεφαλαίου), κοινωνικά (εξασφάλιση οικονομικά προσιτής, χρονικά αξιόπιστης, ασφαλούς και ευέλικτης μετακίνησης για όλες τις ομάδες πληθυσμού) και οικονομικά (προτεραιότητες στην κατανομή κονδυλίων, κίνητρα κ.λπ.).

3. Η μορφή της βιώσιμης πόλης



Η μορφή της βιώσιμης πόλης θα είναι διαφορετική από της σημερινής. Για να συγκρατηθεί η επέκτασή της θα πρέπει να έχει υψηλότερη πυκνότητα που θα προκύψει από υψηλότερους συντελεστές δόμησης, αξιοποίηση ανενεργών βιομηχανικών εγκαταστάσεων, αλλαγή χρήσης εγκαταλελειμμένων κτηρίων κ.λπ. Το ΣΒΑΚ θα υποστηρίξει αυτές τις πολεοδομικές αλλαγές. Αυτά σημαίνουν ότι στο δρόμο:

- θα είναι εγκατεστημένες πολλές δραστηριότητες σε μικρή απόσταση ή μια από την άλλη, απόσταση που θα καλύπτεται εύκολα με τα πόδια ή με ποδήλατο,
- θα υπάρχει πλούσια διάχυση θέσεων εργασίας στις περιοχές κατοικίας,
- οι ταχύτητες των αυτοκινήτων θα είναι χαμηλές,
- ο αριθμός των διερχομένων αυτοκινήτων θα είναι περιορισμένος και θα υπάρχει δίκαιη κατανομή του πλάτους της διατομής σε όλους τους χρήστες, πεζούς, ποδηλάτες, δημόσια συγκοινωνία, αυτοκίνητα.

- θα υπάρχει έντονη ανθρώπινη παρουσία από όλες τις ηλικίες,
- τα μεγέθη ρύπανσης και θορύβου θα είναι χαμηλά,
- η αισθητική του δρόμου θα είναι βελτιωμένη και αυτό ανεξάρτητα από την παρόδια αρχιτεκτονική. Αυτό θα μπορεί να γίνεται με πράσινο, χρώματα στα υλικά, πληροφοριακή σήμανση για πεζούς και ποδηλάτες και κατάλληλη αστική επίπλωση.

Η αστική καθημερινότητα θα είναι πιο οργανωμένη και συλλογική. Βιώσιμη πόλη σημαίνει ότι οι κάτοικοί της θα απολαμβάνουν το να ζουν συλλογικά και έτσι θα αποδέχονται τους αναγκαίους κανόνες και περιορισμούς που προϋποθέτει η συλλογική συνύπαρξη σε μικρότερο χώρο, προτιμώντας τους από 'ελευθερίες' με μεγάλες επιπτώσεις και κόστος. Η εγγύτητα θα αναγνωρίζεται ως πλεονέκτημα και όχι ως ενόχληση, όπως συμβαίνει συχνά σήμερα.

Η βιώσιμη πόλη είναι μια κοινωνική πρόκληση. Ήδη εφαρμόζονται με επιτυχία πολλά παραδείγματα κοινόχρηστων λύσεων, όπως τα κοινόχρη-

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των περισσότερων ελληνικών πόλεων υστερεί εντυπωσιακά σε σχέση με την αντίστοιχη ευρωπαϊκών πόλεων. Τα προβλήματα είναι περίπου κοινά: κυκλοφοριακή συμφόρηση, προβλήματα στάθμευσης, φτωχή ή ανύπαρκτη δημόσια συγκοινωνία, ατυχήματα, ελλειμματική υποδομή για περπάτημα, σχεδόν ανύπαρκτη υποδομή για ποδήλατο, κακή ποιότητα οδικού περιβάλλοντος, ανυπαρξία διαμορφώσεων για τον έλεγχο της ταχύτητας, μη εφαρμογή περιοριστικών πολιτικών στάθμευσης στα κέντρα και σχεδόν απουσία πρόβλεψης για στάθμευση των οχημάτων κατοίκων προαστιακών περιοχών και περιφερειακών οικισμών στην περίμετρο της προστατευόμενης κεντρικής περιοχής.

Οι σημερινές κυκλοφορικές συνθήκες στις ελληνικές πόλεις προκύπτουν από απουσία πολεοδομικών σχεδιασμών και πολιτικών. Ουσιαστικά οι ελληνικές πόλεις, αναπτύχθηκαν υπολογίζοντας

στο αυτοκίνητο και έχουν γίνει πόλεις του αυτοκινήτου. Για να ξαναγίνουν πόλεις για τον άνθρωπο απαιτούνται δραστικές λύσεις που θα αλλάξουν ριζικά τις προτεραιότητες και θα δώσουν έμφαση στο περπάτημα και στο ποδήλατο. Ανάλογα με τις οικονομικές της δυνατότητες η ελληνική πόλη θα πρέπει να δρομολογήσει και λύσεις δημόσιας συγκοινωνίας έστω για την κάλυψη του κέντρου της, το οποίο θα πρέπει να απελευθερωθεί από το αυτοκίνητο.

Το ΣΒΑΚ υπηρετεί πάνω από όλα μια πολεοδομική στρατηγική. Υπέρτατος στόχος είναι η πόλη να αναδείξει την ταυτότητά της και να αποτελέσει ένα περιβάλλον κοινωνικά συνεκτικό. Τέσσερις είναι οι βασικές πολεοδομικές στρατηγικές:

1. Απελευθέρωση του κέντρου από το αυτοκίνητο.
Ο σαφής καθορισμός της προστατευόμενης κεντρικής περιοχής είναι πρωτεύουσας σημασίας. Το ΣΒΑΚ θα προτείνει διαμορφώσεις που θα

εφαρμοστούν στις εισόδους της ώστε να αποτρέπεται η διείδυση οχημάτων. Το ΣΒΑΚ θα προτείνει επίσης αυστηρή πολιτική στάθμευσης για τους επισκέπτες, προβλέποντας προνομιακές λύσεις για τους κατοίκους.

2. Σχεδιασμός πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών αποθάρρυνσης επεκτάσεων της πόλης προς την περιφέρεια.
3. Δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας, με όριο ταχύτητας τα 30 χλμ/ώρα.
4. Επιλογή ακτινικών διαδρομών που θα αναπλάστούν για την ενθάρρυνση της χρήσης τους από πεζούς και ποδηλάτες και που θα συνδέουν το κέντρο με τις γειτονικές περιοχές κατοικίας.

Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής προϋποθέτουν ένα σχέδιο ιεράρχησης του οδικού δικτύου βάσει του οποίου θα δημιουργηθούν θύλακες ήπιας κυκλοφορίας και επίπεδα προστασίας απέναντι

στο αυτοκίνητο, τόσο για τις γειτονιές όσο και για ομάδες γειτονιών - θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας. Είναι σημαντικό να ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός να συνδυαστεί με τους βασικούς τομείς της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης, όπως οι χρήσεις γης, οι νέες τεχνολογίες κ.λπ.

4.1. Σχεδιασμός για περπάτημα

Σχετικά με την προώθηση του περπατήματος οι κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθηθούν θα αφορούν είτε την υποδομή για το ίδιο το περπάτημα είτε την υποδομή για το αυτοκίνητο. Και τα δυο αποτελούν παραμέτρους ενός ενιαίου συστήματος.

- Μείωση των ταχυτήτων
 - Με τη δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας

- Με τη διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε κεντρικές αρτηρίες. Το έργο αυτό θα συμβάλλει παράλληλα στη μείωση του διερχόμενου από το κέντρο φόρτου.
- Αναβάθμιση των ανοικτών δημόσιων χώρων, γιατί το περπάτημα έχει ανάγκη και από στάσεις. Τυπική τέτοια αναβάθμιση είναι η πεζοδρόμηση περιμετρικών δρόμων πλατειών.
- Αναβάθμιση της υποδομής για περπάτημα εκεί όπου η γενικότερη αισθητική της διαδρομής είναι ευνοϊκή (φυσικό περιβάλλον και αρχιτεκτονική).
- Διαμόρφωση διασταυρώσεων ώστε οι διαβάσεις να έχουν μικρότερο μήκος, να βρίσκονται στην ίδια στάθμη με τα πεζοδρόμια, να είναι εύκολα ορατές από τους οδηγούς, ενώ τα αυτοκίνητα να διέρχονται από τη διασταύρωση με μικρότερη ταχύτητα.
- Σε πόλεις με δημόσια συγκοινωνία, μεγάλη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στους δρόμους προσπέλασης των στάσεων από τους πεζούς.

- Κατάργηση της δυνατότητας στάθμευσης σε μια ακτίνα από κτήρια με μεγάλη επισκεψιμότητα, έτσι ώστε να παραμένει ελεύθερος για τους πεζούς ένας ζωτικός χώρος γύρω τους (π.χ. γύρω από σχολεία).

4.2. Σχεδιασμός για ποδήλατο. Το δίκτυο ποδηλάτου

Το ποδήλατο δικαιούται να έχει προσπέλαση κάθε σημείου της πόλης και επομένως να καλύπτει πλήρως την αστική επιφάνεια, καθώς και να δίνει διεξόδους προς εξοχικούς προορισμούς για άσκηση και αναψυχή. Η αυριανή βιώσιμη πόλη θα πρέπει να δίνει κίνητρα στους κατοίκους των προαστίων για να χρησιμοποιούν το ποδήλατο στις μετακινήσεις τους προς το κέντρο. Η σχετική υποδομή θα επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων υψηλότερων από αυτές που θα αναπτύσσει το ποδήλατο στις γειτονιές και στο κέντρο..

Σε γενικές γραμμές αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου χρειάζεται μόνο εκεί όπου το ποδήλατο απειλείται. Στους δρόμους γειτονιάς, όπου οι ταχύτητες θα είναι χαμηλές (όριο 30 χλμ/ώρα), δεν υπάρχει ανάγκη για καμιά ειδική υποδομή. Ως στρατηγικός στόχος λοιπόν δεν είναι ένα ευρύ δίκτυο ποδηλάτου αλλά το ανάποδο: ένα όσο γίνεται πιο περιορισμένο δίκτυο και παράλληλα ευρεία ανάπτυξη περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, περιλαμβανομένου και του κέντρου. Το ποδήλατο λοιπόν, μαζί με το περπάτημα και τη δημόσια συγκοινωνία, συνδέονται με την προοπτική ανάπλασης της πόλης στο σύνολό της και το ΣΒΑΚ μπορεί να συμβάλλει καθοριστικά ως προς αυτό.

Το δίκτυο πρέπει να είναι αναγνώσιμο, όπως πρέπει να είναι και οι συνιστώμενες διαδρομές για περπάτημα. Τα σημεία αναφοράς του είναι εμβληματικά σημεία της πόλης, κτήρια, πλατείες κ.λπ. Το δίκτυο επίσης πρέπει να συνδέει άμεσα

τους προορισμούς διερχόμενο ελεύθερα από όλα εκείνα τα στοιχεία της πόλης που για το αυτοκίνητο αποτελούν εμπόδια (πάρκα, πεζοδρόμους, λεωφορειολωρίδες κ.λπ.).

4.3. Σχεδιασμός για τη δημόσια συγκοινωνία

Το περπάτημα δεν μπορεί να προωθηθεί χωρίς το βασικό του σύμμαχο που είναι η δημόσια συγκοινωνία. Έμμεσος σύμμαχός του είναι και το ποδήλατο. Ως προς τη δημόσια συγκοινωνία, όσοι τη χρησιμοποιούν, περπατούν περισσότερο από κάθε χρήστη άλλου μηχανικού μέσου. Βέβαια η απόσταση της θέσης στάθμευσης του αυτοκινήτου και το σχετικό περπάτημα είναι κάτι που τα καθορίζει ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός μέσω της πολιτικής στάθμευσης που εφαρμόζει στις διάφορες περιοχές της πόλης. Όσο αυξάνει η απόσταση μεταξύ κατοικίας και θέσης στάθμευσης τόσο λιγό-

τερο επιλέγεται το αυτοκίνητο. Παράλληλα η αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας προϋποθέτει και την εξασφάλιση για αυτήν μεγαλύτερης άνεσης για την κίνησή της, επομένως περισσότερου χώρου στο δρόμο, που εκ των πραγμάτων παίρνεται από το αυτοκίνητο. Η αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας οδηγεί αναγκαστικά λοιπόν σε περιορισμούς κάποιων ελευθεριών κίνησης του αυτοκινήτου. Πολλές πόλεις μέχρι σήμερα, ίσως οι περισσότερες, ακολούθησαν την αντίστροφη πορεία. Ο σχεδιασμός, έχοντας ως προτεραιότητα το αυτοκίνητο, άφηνε συστηματικά τη δημόσια συγκοινωνία να υποβαθμίζεται.

Η ουσιαστική αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας θα προκαλέσει ανατροπή του τρόπου που λειτουργούσε μέχρι σήμερα η πόλη. Πρόκειται για μια πολιτική απόφαση και όχι τεχνική λύση. Η βιομηχανία κάνει τα τελευταία χρόνια τεράστια βήματα ώστε να καταστήσει ξανά το ιδιωτικό αυ-

τοκίνητο χρήσιμο και ελκυστικό εργαλείο. Ανάλογα βήματα γίνονται και από τη βιομηχανία συστημάτων δημόσιας συγκοινωνίας. Ο ανταγωνισμός ιδιωτικού αυτοκινήτου και δημόσιας συγκοινωνίας εκδηλώνεται επίσης στον τομέα της τεχνολογίας. Δεν θα υπάρξει νικητής ως προς αυτό. Και το ιδιωτικό αυτοκίνητο και η δημόσια συγκοινωνία εξίσου καλά μπορούν να εισαγάγουν τις νέες τεχνολογίες. Είναι σκόπιμο να ασκηθούν πολιτικές προς την κατεύθυνση της προνομιακής μεταχείρισης της δημόσιας συγκοινωνίας. Η επιβολή περιοριστικών μέτρων στο αυτοκίνητο είναι ένα νόμιμο εργαλείο που ανήκει και αυτό στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

Εκτός από τις τεχνολογίες, χρειάζονται ριζικές αλλαγές και στον κοινωνικό τομέα. Σήμερα δεν έχουν γίνει ακόμη ορατές. Χρειάζεται μία άλλη στάση και θεώρηση ζωής, κυρίως από τους κατοίκους της πόλης, οι οποίοι θα μετατραπούν, από

απλοί παρατηρητές αποφάσεων και έργων, σε ενεργούς πολίτες, αντιμετωπίζοντας από κοινού τα προβλήματα, επιλέγοντας τις βέλτιστες λύσεις που θα αποδώσουν καρπούς, τόσο μεσοπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα, μετεξελίσσοντας τις πόλεις από απρόσωπες και εχθρικές σε φιλικές, φιλόξενες και βιώσιμες.

Μια πρώτη αρχή της φιλοσοφίας του σχεδιασμού είναι τα οχήματα να ταυτίζονται με την πόλη, να αντιμετωπίζονται ως ο αυτονόητος εξοπλισμός της. Τα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας να λειτουργούν ως δομικά στοιχεία του αστικού τοπίου. Η δεύτερη αρχή είναι η δημόσια συγκοινωνία να αποτελεί προέκταση της κίνησης του πεζού ή και του ποδηλάτη. Πρέπει να σημειωθεί ότι η τήρηση αυτών των αρχών δεν είναι πάντα μια εύκολη υπόθεση, ιδίως σε συνθήκες εξάπλωσης της κοι-

νωνικής βίας που είναι ιδιαίτερα αισθητές στις μεγάλες πόλεις, όπου συχνά η δημόσια συγκοινωνία ταυτιζόμενη με το κράτος γίνεται στόχος βανδαλισμών. Τα οχήματα είναι υποχρεωμένα και να θωρακίζονται. Αυτά τα δεδομένα αποτελούν πάντα ένα ισχυρό κριτήριο για την επιλογή υλικών, σχεδίου και συστημάτων ελέγχου και επίβλεψης της δημόσιας συγκοινωνίας. Η αισθητική που προκύπτει είναι φυσικό να επηρεάζεται.

Η διαρρύθμιση των εσωτερικών χώρων γίνεται όλο και πιο ευέλικτη. Η λογική του πολυμορφικού αυτοκινήτου επαναλαμβάνεται και στο δημόσιο όχημα: καθίσματα που αναδιπλώνουν για να χωρέσουν τα αναπηρικά καροτσάκια, χώροι για τοποθέτηση ποδηλάτων, εγκατάσταση των καθισμάτων έτσι ώστε να σχηματίζονται μικρά σαλόνια αντί της συμβατικής αρχιτεκτονικής σε σειρές.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα τα city-bus της Βαρκελώνης. Χώροι περισσότερο εξατομικευμένοι και πιο φιλικοί: η δημόσια συγκοινωνία επιχειρεί να προσφέρει ιδιωτικότητα, αμφισβητώντας αυτό το μοναδικό, μέχρι πρόσφατα, προνόμιο του αυτοκινήτου.

Είναι σημαντικό το λειτουργικό κέρδος, που επιτυγχάνεται με τις βελτιώσεις στην πρόσβαση, από τη συντόμευση του χρόνου εισόδου και εξόδου των επιβατών και τη μείωση του νεκρού χρόνου αναμονής του οχήματος στη στάση. Όμως και το συμβολικό μήνυμα που δίνεται σε κατοίκους και επισκέπτες, ότι δηλαδή η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί προέκταση του δημόσιου ελεύθερου χώρου είναι ίσως αυτό με την πιο βαρύνουσα σημασία.

5. Προτεινόμενη Δομή και Περιεχόμενο μιας μελέτης ΣΒΑΚ



ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΑ



ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ



ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ



ΑΣΦΑΛΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ



ΚΑΘΑΡΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ



ΔΙΑΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΕΣ
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

Φάσεις της μελέτης

Η μελέτη θα πρέπει να εκπονηθεί σε δύο διακριτές φάσεις οι οποίες, με τη σειρά τους, θα διακρίνονται σε επιμέρους δραστηριότητες:

Α' Φάση: Διάρκεια (.....) μήνες
(μη συμπεριλαμβανομένων των εγκρίσεων)

Β' Φάση: Διάρκεια (.....) μήνες
(μη συμπεριλαμβανομένων των εγκρίσεων)

Κάθε Φάση πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες
διακεκριμένες δραστηριότητες:

Α' ΦΑΣΗ

Α1-Συλλογή και αξιολόγηση διαθέσιμων δεδομένων & βιβλιογραφίας

Αρχικά θα καθοριστούν, σε συνεργασία με το Δήμο, οι περιοχές αναφοράς για τις διακεκριμένες δραστηριότητες της μελέτης, καθώς και η λίστα των δεδομένων που θα απαιτηθούν για την εκπόνηση των δραστηριοτήτων της μελέτης. Βάσει αυτών, ο ανάδοχος

(α) θα αναζητήσει από το Δήμο όσα δεδομένα είναι διαθέσιμα από το Δήμο ή από άλλους σχετικούς φορείς, και (β) θα συλλέξει τα συμπληρωματικά δεδομένα που είναι απαραίτητα για τις δραστηριότητες της μελέτης (πχ ΓΠΣ), σε συνδυασμό με τα δεδομένα που αναμένεται να συλλεχθούν στις Δράσεις Α2 και Α3 (βλ. παρακάτω).

Τα δεδομένα καθώς και οι τρόποι συλλογής και ταξινόμησής τους θα πρέπει να περιγραφούν και να αιτιολογηθούν.

Α2 - Καταγραφή Οδικού Δικτύου και Χρήσεων Γης

Θα περιλαμβάνει την υφιστάμενη ιεράρχηση και την κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου (ισχύουσες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, όπως μονοδρομήσεις, απαγορεύσεις, κατευθύνσεις, στάθμευση, σηματοδότες, στάσεις Μ.Μ.Μ, πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι κ.λπ.). Θα καταγραφούν τα γεωμετρικά και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών

(υφιστάμενη κατάσταση) καθώς και οι υφιστάμενοι σηματοδοτούμενοι κόμβοι, οι διαβάσεις πεζών και άλλων υποδομών εξυπηρέτησης των μεταφορών (θέσεις σταθμών στάθμευσης, εξοπλισμός, θέσεις ταξί, θέσεις φορτοεκφόρτωσης κ.λπ.). Θα γίνει λεπτομερής καταγραφή των υφισταμένων χρήσεων γης (σχολεία, αθλητικοί χώροι, δημόσιες υπηρεσίες που επισκέπτεται συχνά ο πολίτης, εμπορικές ζώνες, θέατρα/κινηματογράφοι, αθλητικές εγκαταστάσεις, αρχαιολογικοί χώροι, εκκλησίες, περιοχές φυσικού κάλλους κ.λπ.).

A3-Ερευνα προέλευσης-προορισμού (Π-Π) μετακινήσεων (πρόκειται για ένα αντικείμενο με υψηλό κόστος το οποίο θα βοηθούσε αν εκπονείτο εφόσον φυσικά ο προϋπολογισμός της μελέτης το επέτρεπε). Η μελέτη μπορεί επίσης να είναι αξιολογη και χωρίς αυτό).

Η έρευνα προέλευσης-προορισμού (Π-Π) στοχεύει στην 'χαρτογράφηση' των προελεύσεων και προο-

ρισμών των ροών μετακινήσεων που φορτίζουν τον αστικό ιστό. Ένας από τους βασικούς στόχους της είναι η ανίχνευση των διαμπερών ως προς τις διαφορές γεωγραφικές ενότητες κινήσεων.

Η έρευνα Π-Π θα πρέπει να γίνει με γνώμονα την οικονομία χρονικών, ανθρώπινων και οικονομικών πόρων ώστε να εστιαστεί στα αντικείμενα μελέτης.

A4-Ερευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων με τα μέσα μαζικής μεταφοράς στο Δήμο

Θα διεξαχθεί έρευνα πραγματοποιημένων και δηλωμένων προτιμήσεων σχετικά με την κινητικότητα με ΜΜΜ, που στοχεύει στην ανίχνευση παραμέτρων όπως: (α) επίπεδο εξυπηρέτησης από το υφιστάμενο δίκτυο ΜΜΜ, (β) ακάλυπτες ανάγκες κινητικότητας με ΜΜΜ στο χώρο και το χρόνο, (γ) προτιμήσεις σχετικά με την λειτουργία των ΜΜΜ στο μέλλον.

A5-Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης σε συνδυασμό με τα νέα δεδομένα για την πόλη, εντοπισμός και ιεράρχηση προβλημάτων, καθορισμός στόχων

Η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης αφορά κατ' ελάχιστο στα ακόλουθα βασικά ζητήματα του σχεδιασμού:

- Πολεοδομικές διαστάσεις της κινητικότητας
- Περιβαλλοντικές διαστάσεις της κινητικότητας
- Κοινωνικές διαστάσεις της κινητικότητας
- Ευάλωτοι χρήστες, ΑΜΕΑ
- Πεζοί
- Ποδηλάτες
- Αστικές Συγκοινωνίες
- Διαχείριση κυκλοφορίας & κινητικότητας
- Οδική ασφάλεια

- Στάθμευση
- Νέα δεδομένα για την πόλη (πχ νέες εντάξεις, οικισμοί δορυφόροι κ.α)

Η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης θα αφορά στον εντοπισμό και την ιεράρχηση των προβλημάτων που σχετίζονται άμεσα και έμμεσα με την κινητικότητα και τις μεταφορές στην πόλη και θα καταλήξει στον εντοπισμό των αναγκών, των κινδύνων και των εμποδίων που πρέπει να αρθούν αναφορικά με το σύνολο των χρηστών και με ειδικές ομάδες κατά περίπτωση.

Στη συνέχεια, η ιεράρχηση των προβλημάτων θα πρέπει να οδηγήσει στη διατύπωση των επιχειρησιακών και στρατηγικών στόχων του σχεδιασμού και των παρεμβάσεων που θα μελετηθούν στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Α6-Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση

Με βάση την ιεράρχηση των προβλημάτων και των στόχων που διατυπώνονται στη δραστηριότητα Α5, θα καταστρωθεί σε προκαταρκτική μορφή το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ για την πόλη. Η μεθοδολογία κατάρτισης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι συμβατή με τις απαιτήσεις και την τρέχουσα πρακτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το ΣΒΑΚ θα περιλαμβάνει πακέτα μέτρων και παρεμβάσεων που θα αφορούν σε όλους τους τομείς (υποσυστήματα) της αστικής κινητικότητας και μεταφορών, ήτοι:

- ΠΕΖΟΙ
- ΠΟΔΗΛΑΤΑ,
- ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
- ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ευέλικτα συστήματα κινητικότητας - ΕΣΚ, συλλογική χρήση ΙΧ, πληροφόρηση χρηστών κ.ο.κ.),

- ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
- ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
- ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΣΥΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ & ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Οι παρεμβάσεις θα λάβουν υπόψη τους τα υπό εκτέλεση και προγραμματισμένα έργα υποδομής (αν υπάρχουν) και τις υφιστάμενες και προγραμματισμένες πολεοδομικές/χωρικές πολιτικές και παρεμβάσεις.

Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να εναρμονίζεται με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο - ΓΠΣ καθώς και με όλα τα συναφή προγράμματα, μελέτες και έργα που σχετίζονται με τις αστικές μεταφορές και κινητικότητα.

Η προκαταρκτική μορφή του ΣΒΑΚ θα τεθεί σε διαβούλευση με μέριμνα του Δήμου. Το σχέδιο διαβούλευσης θα προταθεί από τον Ανάδοχο και θα εγκριθεί από το Δήμο.

Β' ΦΑΣΗ

B1 - Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας-ΣΒΑΚ

Με βάση τα πορίσματα από τη διαδικασία διαβούλευσης, θα εκπονηθεί το οριστικό ΣΒΑΚ. Το ΣΒΑΚ θα περιλαμβάνει υποχρεωτικά πακέτα έργων, μέτρων και παρεμβάσεων που θα αφορούν :

1. την αποφόρτιση του κέντρου από αυτοκίνητα
2. τη δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας, μέγιστης ταχύτητας 30χλμ/ώρα
3. τη δημιουργία δικτύου κίνησης πεζών στα διοικητικά όρια πόλης (πεζοδρομήσεις, μερικές πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, πράσινες διαδρομές, δρόμοι συνύπαρξης πεζών οχημάτων – με ανοχή του αυτοκινήτου)
4. τη δημιουργία κίνησης ποδηλάτου στα διοικητικά όρια πόλης, που θα συνδέει του πόλους εν-

διαφέροντος (σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, ΚΧ, ΚΦ κ.λπ.) και που θα περιλαμβάνει και εξόδους προς γειτονικούς προορισμούς

5. την ενίσχυση – αναδιοργάνωση της δημόσιας συγκοινωνίας
6. την αναδιάρθρωση του συστήματος μεταφορών
7. την ιεράρχηση του οδικού δικτύου με γνώμονα όλα τα παραπάνω
8. την οργάνωση της στάθμευσης

B2 - Κατευθύνσεις για τις επόμενες φάσεις και Δράσεις του ΣΒΑΚ

Στη δράση αυτή θα διατυπωθεί ένα χρονικά ιεραρχημένο σχέδιο δράσης που θα αφορά στην υλοποίηση των προτάσεων του ΣΒΑΚ, με γνώμονα την βέλτιστη αξιοποίηση των χρηματοδοτικών εργαλείων τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη αφενός οι όροι και οι απαιτήσεις που επιβάλλονται από τα χρηματοδοτικά προγράμματα και αφετέρου η ανάγκη για τεκμηρίωση των προτάσεων που θα διατυπωθούν, ώστε να διασφαλίζεται η αποδοχή τους από τους βασικούς συντελεστές της τοπικής κοινωνίας του Δήμου σε όλα τα επίπεδα και, κατά συνέπεια, η εφαρμοσιμότητά τους.

6. Βιβλιογραφία

Ξενόγλωσση

Binde, J. (2003) 'Πόλεις και περιβάλλον τον 21ο Αιώνα. Μια προσανατολισμένη στο μέλλον σύνθεση μετά το Habitat II' Στο Λέφας, Π. (επιμ) Αύριο οι πόλεις. Αθήνα Εκδόσεις Πλέθρον.

COM(2007) 551 τελικό (2007). ΠΡΑΣΙΝΟ ΒΙΒΛΙΟ – Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας. Βρυξέλλες. 25.9.2007.

COM(2009) 490 final. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Action Plan on Urban Mobility. Brussels, 30.9.2009.

COM(2011) 144 τελικό (2007). ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ – Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών. Βρυξέλλες, 28.2.2011.

COM(2013) 913 (Annex1) (2013). Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική Και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών. Μαζί για ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα.

Ελληνική

Βλαστός, Θ. και Μηλάκης, Δ. (2006) Πολεοδομία VS Μεταφορές. Από την Απόκλιση στη Σύγκλιση. ΟΡΣΑ και ΣΑΤΜ/ΕΜ

Γοσποδίνη, Α. & Μπεριάτος, Η., (επιμ.) (2006). Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη. Αθήνα: Κριτική.

Μπαρμπόπουλος, Ν., Μηλάκης, Δ. και Βλαστός, Θ. (2005) Αναζητώντας τη Μορφή της Βιώσιμης Πόλης: Κριτική Προσέγγιση του Συμπαγούς Πολεοδομικού Μοντέλου'. Στο Αειχώρος. 4(1). σ.σ. 20-45.

Μέλισσας, Δ. (2007). Οι χρήσεις γης και το γενικό πολεοδομικό σχέδιο. Αθήνα: Σάκκουλας.

Ο.Α.Σ.Α. (2009). Γενικό Σχέδιο Μεταφορών Αττικής. Σαρηγιάννης, Γ. (1979). Βασικές έννοιες και ορισμοί για την πόλη και την πολεοδομία. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

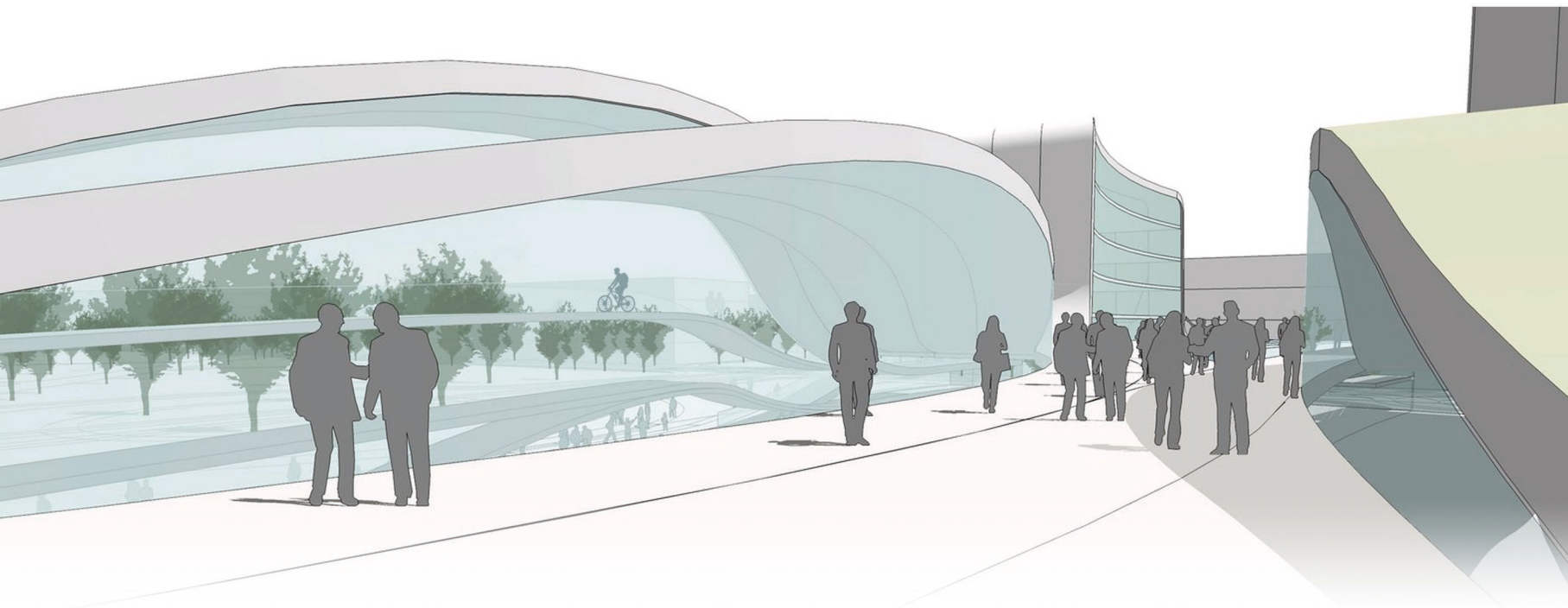
Σαρηγιάννης, Γ. (2000). Αθήνα 1830-2000: Εξέλιξη – Πολεοδομία – Μεταφορές. Αθήνα: Συμμετρία.

Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ. (1984), Αλληλεπίδραση μεταφορών και χρήσεων γης σε αστικές περιοχές, Διδακτορική Διατριβή στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

7. Αναφορές

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

<http://www.eltis.org/mobility-plans>



ISBN: 978-960-612-171-5